

ส่วนที่ 1 : การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

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

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

ในปี 2535 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด ซึ่งต่อมาได้จดทะเบียนแปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชนจำกัด ชื่อ บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีทีเอสซี”) เมื่อปี 2539 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 ธนayang 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” โดยบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร ภายใต้สัญญาสัมปทานให้แก่กองทุน BTSGIF ที่ราคาขายสุทธิ 61,399 ล้านบาท และบริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนจำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของกองทุน BTSGIF

ธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบด้วย 4 กลุ่มธุรกิจ ได้แก่

■ **ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน** เป็นธุรกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งดำเนินการโดยบีทีเอสซี (บริษัทย่อยซึ่ง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 97.46) ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบรถไฟฟ้า (O&M) รวมถึงขายและติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) บริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถระบบรถไฟฟ้าโดยสารด่วนพิเศษ BRT (Bus Rapid Transit) โดยปัจจุบัน กลุ่มบริษัทเป็นผู้ให้บริการโครงการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- (1) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ซึ่งเป็นระบบรถไฟฟ้าบนทางวิ่งยกระดับสายแรกของกรุงเทพฯ ครอบคลุมสายสุขุมวิทและสายสีลม โดยได้รับสัมปทานจาก กทม. เป็นระยะเวลา 30 ปี ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร อนึ่ง เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิ (ตั้งแต่วันที่ 17 เมษายน 2556 จนถึงวันสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน) ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักนี้ ให้แก่กองทุน BTSGIF และบริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนจำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของกองทุน BTSGIF
- (2) โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เป็นระยะเวลา 30 ปี 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
- (3) โครงการระบบรถไฟฟ้าโดยสารด่วนพิเศษ BRT ระยะทางรวม 15 กิโลเมตร จำนวน 12 สถานี จากบริเวณชองนนทบุรีจนถึงบริเวณถนนราชพฤกษ์
- (4) โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (“โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ”) ระยะทาง 18.20 กิโลเมตร และช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (“โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้”) ระยะทาง 12.58 กิโลเมตร เป็นระยะเวลา 25 ปี ซึ่งปัจจุบัน ได้เปิดให้บริการเดินรถสถานีแรกของช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (สถานีสำโรง) แล้ว เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560

- (5) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (ช่วงแคราย-มีนบุรี) ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู”) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง”) โดยให้บริการร่วมกับบริษัท ชีโน-ไทย เอ็นจีเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (“STEC”) และบริษัท ผลิตไฟฟ้าราชบุรีโฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (“RATCH”) โดยบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ซึ่งแต่ละบริษัทเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ บริษัท STEC และ RATCH ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ให้เป็นผู้ให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ตามลำดับ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการและยังไม่ได้เปิดให้บริการ ทั้งนี้ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้ว่าจ้างบีทีเอสซีให้เป็นผู้บริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าดังกล่าว

ตั้งแต่เปิดให้บริการมา จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2560/61 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักได้ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 241.91 ล้านเที่ยวคน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 252.83 ล้านเที่ยวคน ในปี 2560/61 หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 692,680 เที่ยวคนต่อวัน ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารสูงสุดในวันทำงานคือปี 2560/61 คือ 918,109 เที่ยวคน (รวมสายหลักและส่วนต่อขยาย) ในวันที่ 3 พฤศจิกายน 2560

▪ **ธุรกิจสื่อโฆษณา** ดำเนินการโดยกลุ่มวีจีไอ ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักในการเป็นผู้ให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณาที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ด้วยการผสมผสานสื่อออฟไลน์และออนไลน์ไว้ด้วยกัน จนเกิดเป็นบริการ O2O Solutions ที่สามารถตอบโจทย์ทุกความต้องการของลูกค้าในการโฆษณาและการสื่อสาร และเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายในทุก ๆ จุดของการเดินทางผ่านการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ โดยปัจจุบัน ธุรกิจหลักของกลุ่มวีจีไอแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (1) ธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้าน ครอบคลุม 5 พื้นที่สำคัญ ได้แก่ สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ สื่อโฆษณากลางแจ้ง สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน สื่อโฆษณาในสนามบิน และการสาธิตสินค้า โดยวีจีไอเป็นผู้บริหารงานโดยตรงในสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนและสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน สำหรับสื่อโฆษณานอกบ้านประเภทอื่น ๆ นั้น วีจีไอประกอบธุรกิจผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วม และ (2) ธุรกิจบริการด้านดิจิทัล ผ่านการลงทุนใน บริษัท บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำกัด (“บีเอสเอส โฮลดิ้งส์”) และบริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม จำกัด (“บีเอสเอส”) (รวมเรียกว่า “Rabbit Group”) โดยวีจีไอแบ่งธุรกิจหลักของ Rabbit Group เป็น 3 ประเภท ได้แก่ ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ธุรกิจบริการ และธุรกิจสื่อโฆษณาแบบผสมผสานสื่อออฟไลน์และออนไลน์

▪ **ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์** กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) อสังหาริมทรัพย์เชิงที่พักอาศัย ประกอบด้วยบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ และคอนโดมิเนียม (2) อสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ ประกอบด้วย เซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ อาคารสำนักงาน โรงแรม และสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับ และ (3) ที่ดิน ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทมุ่งพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ในหลายรูปแบบ ภายใต้ความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจต่าง ๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในตลาด และความคล่องตัวในการบริหารให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายและแนวทางในการประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของกลุ่มบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะไม่ประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์โดยตรงหรือผ่านบริษัทย่อยในสายธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ แต่จะ

ลงทุนในธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ผ่านการถือหุ้นของบริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) (“ยู ซิตี้”) แทนโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 16 มีนาคม 2561 เป็นต้นไป

■ **ธุรกิจบริการ** เป็นธุรกิจให้บริการที่สนับสนุนการดำเนินงานในธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทในด้านต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย ธุรกิจบริการซึ่งดำเนินการโดย Rabbit Group ภายใต้การบริหารงานของวีจีไอ 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 โดยให้บริการเปรียบเทียบราคาผลิตภัณฑ์ประกัน และผลิตภัณฑ์ทางการเงินอื่น ๆ ออนไลน์ ในชื่อ “แรบบิท ไฟแนนซ์ (Rabbit Finance)” ธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง โดยส่วนใหญ่ให้บริการเทเลเซลเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของธุรกิจนายหน้าประกันภัย และธุรกิจสื่อโฆษณาแบบผสมผสานสื่อออฟไลน์และออนไลน์ ผ่านการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมของผู้บริโภค นอกจากนี้ ธุรกิจบริการของกลุ่มบริษัทยังมีธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ ภายใต้ชื่อ “แรบบิท รีวอร์ดส (Rabbit Rewards)” และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) และธุรกิจให้บริการทางเทคโนโลยี

นอกจากนี้ ธุรกิจบริการยังครอบคลุมถึงธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง และธุรกิจร้านอาหาร ภายใต้แบรนด์ต่าง ๆ ได้แก่ “ChefMan” “Man Kitchen” “M Krub” และ “Chairman by Chef Man” อย่างไรก็ตาม ในปี 2560/61 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาร่วมทุนกับบริษัท บางกอกแกรนด์ จำกัด (มหาชน) และ นาย ไว ยิน มาน เพื่อร่วมลงทุนในธุรกิจร้านอาหารและภัตตาคาร โดยการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด และปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มบริษัท โดยการขายหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในกลุ่มบริษัทธุรกิจร้านอาหารเงิน ให้กับ บริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด จึงทำให้ปัจจุบัน บริษัทฯ ไม่ได้ประกอบธุรกิจร้านอาหารเงินภายใต้แบรนด์ต่าง ๆ ข้างต้น แต่ยังคงลงทุนผ่านบริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด โดยการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 41.18

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม กลยุทธ์ และเป้าหมายระยะยาวของกลุ่มบริษัท

วิสัยทัศน์	: นำเสนอแนวคิด “ซิตี้ โซลูชันส์” ที่ยั่งยืน อันจะนำมาซึ่งวิถีชีวิตที่ดีขึ้น
พันธกิจ	: เรามุ่งมั่นที่จะส่งมอบแนวคิด “ซิตี้ โซลูชันส์” ที่โดดเด่นและยั่งยืนแก่ชุมชนเมืองทั่วเอเชีย ผ่าน 4 ธุรกิจหลักของเรา ได้แก่ ธุรกิจขนส่งมวลชน สื่อโฆษณาอสังหาริมทรัพย์ และบริการ
ค่านิยม	: <p>การส่งมอบความพึงพอใจให้ลูกค้า: ความสำเร็จของเราขึ้นอยู่กับความสามารถของเราในการพัฒนาความสัมพันธ์กับลูกค้าให้ยืนยาว ซึ่งจะสำเร็จได้ด้วยการรับฟัง เข้าใจ และคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า และส่งมอบสินค้าหรือบริการที่ตอบสนองความต้องการเหล่านั้นได้ เราเป็นองค์กรที่มีความเป็นมืออาชีพ รับผิดชอบ โปร่งใส และมุ่งมั่นที่จะตอบสนองความต้องการของลูกค้าตลอดเวลา</p> <p>การสร้างมูลค่าของผู้ถือหุ้น: เรามีความมุ่งมั่นที่จะเพิ่มมูลค่าของผู้ถือหุ้นผ่านการเติบโตของรายได้ และการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน เรามีจุดมุ่งหมายที่จะให้ผลตอบแทนระยะยาวที่ดีกว่าการลงทุนอื่นที่มีความเสี่ยงคล้ายกันแก่ผู้ถือหุ้นของเรา</p>

การสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืน: ลูกค้าและผู้ถือหุ้นจะได้รับประโยชน์ที่เพิ่มพูนขึ้นอย่างยั่งยืน เราดำเนินธุรกิจในแนวทางปฏิบัติที่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าหรือบริการของคู่แข่ง

การพัฒนาชุมชน: เราเป็นส่วนสำคัญของชุมชนที่ดำเนินธุรกิจด้วยแนวคิด “ซีดี โซลูชันส์” ที่ทำให้ลูกค้ามีจิตสำนึกที่ดีต่อชุมชน เราสนับสนุนรายได้และทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อทำงานร่วมกับชุมชนและท้องถิ่นในเรื่องการศึกษาและสวัสดิการของเด็ก รวมทั้งส่งเสริมในด้านสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานและครอบครัว

กลยุทธ์และเป้าหมายระยะยาว : กลุ่มบริษัทบีทีเอสมุ่งหมายเป็นผู้นำในการพัฒนาและให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ดีที่สุดของไทย เสริมสร้างความเป็นผู้นำในธุรกิจโฆษณาที่มีอยู่ในวิถีการดำเนินชีวิตและขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาในภูมิภาค ASEAN ดำเนินธุรกิจสังหาริมทรัพย์อย่างระมัดระวัง และนำพากรุงเทพฯ สู่อันดับ 1 ในเมืองที่น่าอยู่ผ่านบริการ Micro Payment ในระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ เรากำหนดกลยุทธ์อยู่บนพื้นฐานสำคัญ 5 ประการคือ

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

กลุ่มบริษัทจะขยายธุรกิจทั้ง 4 ด้านอย่างสอดคล้องกับการพัฒนาสังคมเมืองของประเทศไทย และนำเสนอแนวคิด “ซีดี โซลูชันส์” ที่ครบวงจรและโดดเด่นแก่ชุมชน อันจะนำมาซึ่งวิถีชีวิตที่ดีขึ้น

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญ

- | | |
|------|--|
| 2549 | <input type="checkbox"/> ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งให้ยกเลิกการฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2549
<input type="checkbox"/> ตลาดหลักทรัพย์อนุญาตให้หลักทรัพย์ของบริษัทฯ ซื้อขายได้ในหมวดพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ตั้งแต่วันที่ 28 ธันวาคม 2549 เป็นต้นไป |
| 2550 | <input type="checkbox"/> บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท กมล ปิชา รีสอร์ท แอนด์ โฮเต็ล แมนเนจเม้นท์ จำกัด เพื่อประกอบกิจการโรงแรมและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในจังหวัดภูเก็ต
<input type="checkbox"/> บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท ฮิบเอง คอนสตรัคชั่น (ประเทศไทย) จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด) เพื่อดำเนินธุรกิจรับเหมาก่อสร้าง |
| 2551 | <input type="checkbox"/> 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 กมล ปิชา 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 ส่องกง ลิมิเตด ในฮ่องกง เพื่อดำเนินธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์
 - เมื่อเดือนเมษายน 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ แอ็บโซลูท โฮเต็ล เซอร์วิส ส่องกง 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 รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษเส้นทางชองนนทบุรี-ราชพฤกษ์ เริ่มให้บริการ โดยบีทีเอสซีเป็นผู้ให้บริการเดินรถและบริหารสถานี ภายใต้สัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดหารถโดยสารและสัญญาจ้างผู้บริหารสถานี
 - ระหว่างเดือนมิถุนายนถึงเดือนสิงหาคม 2553 บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ จำนวนรวม 20,108,004,098 หุ้น ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ และกลุ่มผู้ลงทุนประเภทสถาบันการเงินหรือกลุ่มลูกค้าของบริษัทหลักทรัพย์ที่ทำหน้าที่เป็นผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ โดยได้รับเงินค่าจองซื้อหุ้นทั้งสิ้นรวม 12,872.5 ล้านบาท และได้นำเงินส่วนใหญ่ใช้คืนเงินกู้จากสถาบันการเงินที่ใช้ในการได้มาซึ่งหุ้นบีทีเอสซี ดังนั้น ทุนจด

ทะเบียนชำระแล้วของบริษัทฯ จึงเพิ่มขึ้นจาก 35,781,271,787 บาท เป็น 55,889,275,885 บาท โดยเป็นหุ้นสามัญที่ออกจำหน่ายแล้วจำนวน 55,889,275,885 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท

- เมื่อเดือนมิถุนายน 2553 วิจิไอจัดตั้งบริษัทย่อย ชื่อ วิ จี ไอ แอดเวอร์ไทซิ่ง ไซเน่า คอมพานี ลิมิเตด ในประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อดำเนินธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาในโมเดิร์นเทรด ในต่างประเทศ
 - เมื่อเดือนกรกฎาคม 2553 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท บางกอก สมาร์ทการ์ด เทคโนโลยี จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แรบบิท รีวอร์ดส จำกัด) เพื่อดำเนินธุรกิจให้การสนับสนุน และบริการด้านเทคโนโลยี
 - เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2553 บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 จำนวน 5,027,000,448 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ที่มีการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน และกลุ่มผู้ลงทุนประเภทสถาบันการเงินหรือกลุ่มลูกค้าของบริษัทหลักทรัพย์ที่ทำหน้าที่เป็นผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ
 - เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2553 ตลาดหลักทรัพย์ประกาศให้หลักทรัพย์ BTS ได้รับเลือกเข้า คำนวณในดัชนี SET50
- 2554
- เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2554 บริษัทฯ ได้ออกและขายหุ้นกู้แปลงสภาพ มูลค่ารวม 10,000 ล้านบาท อายุ 5 ปี แก่นักลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งหุ้นกู้แปลงสภาพนี้มีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1 ต่อปี ใน 2 ปีแรก และไม่มีดอกเบี้ยใน 3 ปีหลัง ซึ่งบริษัทฯ ได้นำเงินที่ได้จากการขายหุ้นกู้แปลงสภาพนี้ไปใช้คืนเงินกู้แก่สถาบันการเงิน
 - เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2554 บริษัทฯ 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 สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่บริษัทฯ ออกจากแผนฟื้นฟูกิจการในปี 2549
 - เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2554 ได้มีการปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของบริษัท บีทีเอส แอสเสทส์ จำกัด ("BTSA") และบริษัท บีทีเอส แลนด์ จำกัด จากบีทีเอสซี นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้แลกเปลี่ยนหุ้นทั้งหมดที่ถือในบริษัท กมลลา บีช รีสอร์ท แอนด์ โฮเต็ล แมนเนจเม้นท์ จำกัด กับหุ้นร้อยละ 80 ที่บีทีเอสซีถืออยู่ในบริษัท นูโว ไลน์ 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 ในปีทีเอสซี เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 96.44

- เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2554 รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการแก่ประชาชนในส่วนต่อขยายสาย สุขุมวิท 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 วีจีไอได้จดทะเบียนแปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชน 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 จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงจำนวนหุ้นและมูลค่าที่ตราไว้ของบริษัทฯ 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 โฮเต็ล 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 กัมปโป พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด บริษัทย่อยที่ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสนามกีฬา
- ในเดือนตุลาคม 2555 BTSA ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ โรงแรม ฮิลตัน 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 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งที่ 2 ทำให้

ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 44,426,538,376 บาท เป็น 45,611,174,124 บาท แบ่งเป็น
หุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 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 ได้เข้าจองซื้อและเป็น ผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน BTSGIF จำนวน 1/3 (ร้อยละ 33.33) ของกองทุน BTSGIF (จำนวน 1,929 ล้านหน่วยลงทุน ที่ราคา 10.80 บาทต่อหน่วย หรือ 20,833.2 ล้านบาท) โดย หน่วยลงทุน BTSGIF เริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกในตลาดหลักทรัพย์เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2556
- เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2556 บริษัทฯ ได้ประกาศเพิ่มนโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า 21,000 ล้านบาท สำหรับ 3 รอบระยะเวลาบัญชี กล่าวคือ บริษัทฯ จะจ่ายเงินปันผลไม่น้อย กว่า 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) สำหรับ ค่าโดยสารที่เรียกเก็บในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก จากเดิม 15 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว เป็น 15 บาท ถึง 42 บาทต่อเที่ยว
- เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้จัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB ให้แก่พนักงาน ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ภายใต้โครงการ BTS Group ESOP 2012
- เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจาก การใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งที่ 3 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 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 ได้ทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ภายหลัง การแตกมูลค่าที่ตราไว้จากเดิมหุ้นละ 1 บาท เป็น หุ้นละ 0.10 บาท
- เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2556 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการ ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W2 ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งที่ 4 ทำ ให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 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 อันเนื่องจากการ ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA ในวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งแรก ทำ ให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 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 ได้รับคัดเลือกให้เป็นหลักทรัพย์ที่ถูกคำนวณในดัชนี MSCI Global Standard Indices มีผลวันที่ 27 พฤศจิกายน 2556
 - เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2556 รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการประชาชนในสถานีวุฒากาศและสถานีบางหว้าของส่วนต่อขยายสายสีลม (วงเวียนใหญ่-บางหว้า)
- 2557
- เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2557 จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสทำสถิติสูงสุดในวันธรรมดาที่ 913,084 เที่ยวคน
 - เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ และ CITIC Construction Co., Ltd. ได้ร่วมกันจัดตั้งกิจการร่วมค้าคอนซอเทียม (Consortium) (“BTS-CITIC คอนซอเทียม”) เพื่อเข้าร่วมประมูลโครงการสัมปทานเดินรถไฟฟ้าใต้ดินกรุงปักกิ่ง สาย 16 (Beijing Subway Line 16 Franchise Project) ระยะเวลา 30 ปี โดย BTS-CITIC คอนซอเทียม ได้ยื่นเอกสารการประมูลเรียบร้อยแล้ว ต่อมา เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2557 Beijing MTR Corporation Limited เป็นผู้ชนะการประมูลและได้ลงนามในหนังสือแสดงเจตจำนงในการทำโครงการนี้ แต่แม้ว่า BTS-CITIC คอนซอเทียม จะไม่ชนะการประมูลในโครงการนี้ แต่การได้รับเชิญให้เข้าร่วมประมูลโครงการถือเป็นการได้รับการยอมรับในฐานะผู้ประกอบการระบบขนส่งมวลชนทางรางที่มีคุณสมบัติและความเชี่ยวชาญในระดับมาตรฐานสากล และเพิ่มพูนประสบการณ์ของบริษัทฯ ในงานประมูลโครงการระดับสากล

- เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2557 วีจีไอได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นบริษัท วี จี ไอ มัลติเทค อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด (ปัจจุบันชื่อบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด) จากร้อยละ 100 เหลือร้อยละ 30
- เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อบริษัท มรรค๘ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 87.5
- เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2557 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 เพื่อประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ชื่อบริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 และบริษัท แกรนด์ คาแนล แลนด์ จำกัด (มหาชน) ถือหุ้นในอีกสัดส่วนร้อยละ 50
- เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2557 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาซอฟต์แวร์และให้บริการทางเทคโนโลยีต่าง ๆ รวมถึงเทคโนโลยีอันเกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชนและระบบการชำระเงินในประเทศไทย โดยบริษัท บีทีเอส แลนด์ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 60 (ต่อมา เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2558 บริษัท บีทีเอส แลนด์ จำกัด ได้โอนหุ้นทั้งหมดที่ถือในบริษัท บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด ให้กับ บีเอสเอส โฮลดิ้งส์) บริษัท วิคซ์ เทคโนโลยี (แบงค็อก) จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 30 และบริษัท อินเทลชั่น จำกัด ถือหุ้นในอีกสัดส่วนร้อยละ 10
- เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2557 วีจีไอได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 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 ลิตเติ้ล คอรัเนเนอร์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจร้านอาหาร โดยบริษัท แมน คิทเชน จำกัด (บริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70) ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 ต่อมา เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2557 มีการเพิ่มทุนในบริษัท ลิตเติ้ล คอรัเนเนอร์ จำกัด และบริษัท แมน คิทเชน จำกัด ได้จองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนเกินสัดส่วน ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท แมน คิทเชน จำกัด ในบริษัท ลิตเติ้ล คอรัเนเนอร์ 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 ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อบริษัท ไพรมารี คิทเชน จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในทรัพย์สิน (ทั้งอสังหาริมทรัพย์และสังหาริมทรัพย์) ที่ใช้ในการ

ประกอบกิจการร้านอาหาร และให้เช่าทรัพย์สินดังกล่าวแก่บริษัทที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100

- เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2557 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิงวดวันที่ 30 กันยายน 2557 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 47,656,922,100 บาท เป็น 47,677,000,644 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,919,250,161 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
 - เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาข้อตกลงการร่วมมือทางธุรกิจกับ 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 ชื่อบริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง วัน จำกัด เพื่อพัฒนาโครงการที่พักอาศัยบนที่ดินเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสหมอชิต ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์โครงการแรกภายใต้สัญญาข้อตกลงการร่วมมือทางธุรกิจระหว่างบริษัทฯ 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) และการดำเนินโครงการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ (Securitization) เพื่อรับโอนสิทธิเรียกร้องในสินเชื่อเพื่อผู้บริโภคที่เกิดจากการเบิกใช้สินเชื่อผ่านบัตรสมาชิกอีออน-แรบบิท ตามพระราชกำหนดนิติบุคคลเฉพาะกิจเพื่อการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ พ.ศ. 2540
 - เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
 - เมื่อวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558 BSV Consortium (กิจการร่วมค้าคอนซอเตียมที่จัดตั้งขึ้นระหว่างบีทีเอสซี บริษัท สมาร์ทแทรฟฟิค จำกัด และ VIX Mobility PTY. LTD) ได้ลงนามในสัญญาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลางกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดย BSV Consortium เป็นผู้พัฒนาระบบสำหรับโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH) ซึ่งเป็นหน่วยกลางที่มีหน้าที่หลักในการให้บริการหักบัญชี (Clearing) ระหว่างผู้ให้บริการ (Operators) (ทั้งให้บริการระบบขนส่งและไม่ใช้ระบบขนส่ง) ในระบบตัวร่วม
 - เมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทุ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

- เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2558 บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ และ AEONTS ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัทชื้อ บริษัท เอทีเอส แรบบิท นิติบุคคลเฉพาะกิจ จำกัด โดย บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 และ AEONTS ถือหุ้นในอีกสัดส่วนร้อยละ 49 โดยนิติบุคคลเฉพาะกิจนี้จะประกอบธุรกิจแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ โดยการรับโอนสิทธิเรียกร้องที่ AEONTS มีสิทธิที่จะได้รับชำระคืนเงินกู้ยืมที่ผู้ถือบัตรสมาชิกอีออน-แรบบิท ได้เบิกใช้สินเชื่อเพื่อผู้บริโภคของ AEONTS ผ่านบัตรสมาชิกอีออน-แรบบิท ตามโครงการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ ภายใต้พระราชกำหนดนิติบุคคลเฉพาะกิจเพื่อการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ พ.ศ. 2540
- เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2558 บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของบริษัทฯ โดย (1) เพิ่มตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (Chief Executive Officer) โดยแต่งตั้งนายกวิน กาญจนพานิช 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 กัมกุง ไท แก่ ยู ซิตี ในราคารวมทั้งสิ้น 9,404.08 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้รับค่าตอบแทนเป็นหุ้นสามัญเพิ่มทุนของยู ซิตี จำนวน 200,086,877,212 หุ้น ในราคาหุ้นละ 0.047 บาท (คิดเป็นการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 35.64 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของยู ซิตี) และ ใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของยู ซิตี รุ่นที่ 2 ที่ออกใหม่ จำนวน 100,043,438,606 หน่วย
- เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2558 วีจีไอได้ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนในบริษัท 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 มรรค ๘ จำกัด บริษัทย่อยซึ่งประกอบธุรกิจถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัท มรรค ๘ จำกัด เพิ่มขึ้นจากเดิมในสัดส่วนร้อยละ 87.5 เป็นสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2558 วีจีไอได้จำหน่ายเงินลงทุนทั้งหมดใน 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 โฟร์ 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 จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ 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 วิจิไอได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด จากร้อยละ 30 เหลือร้อยละ 22.62
- เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เซเวน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการรวมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2558 บริษัทฯ ได้ดำเนินการปรับราคาการใช้สิทธิและอัตราการใช้สิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA เป็นใบสำคัญแสดงสิทธิ 1 หน่วย มีสิทธิซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้ 0.166 หุ้น (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 เอช จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการรวมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2558 วิจิไอได้สละสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของวิจิไอในบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ลดลงจากร้อยละ 22.62 เป็นร้อยละ 18.41 ซึ่งต่อมาวิจิไอได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด เพิ่มเติมอีก จากร้อยละ 18.41 เหลือร้อยละ 11.11
- เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ไนน์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการรวมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (“ยูนิคอร์น”) เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญจำนวน 7,500,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 50 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท นูโว โลว์ เอเจนซี จำกัด ให้กับ SIRI ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 769,018,703.50 บาท โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัท นูโว โลว์ เอเจนซี จำกัดเป็นบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการรวมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท คีย์สโตน เอสเตท จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยยูนิคอร์นถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 13 ตุลาคม 2558 บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิงวดวันที่ 30 กันยายน 2558 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 47,696,313,964 บาท เป็น 47,717,396,744 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,929,349,186 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท

- เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2558 บริษัทฯ จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท แรบมิทเพย์ ชิสเทม 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 แรบมิท 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 โปรคเกอร์ แอสโซซิเอชั่น จำกัด ("ASKB") (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แรบมิท อินชัวร์نس โปรคเกอร์ 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 เทเวลฟ์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อย 2 บริษัทชื่อ บริษัท ราษฎร์บูรณะ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด และบริษัท กิ่งแก้ว แอสเสทส์ จำกัด เพื่อประกอบ ธุรกิจพัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยยูนิคอร์นถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 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 ธนาภรณ์ ฟู๊ด แอนด์ เบเวอเรจ จำกัด (7) บริษัท ธนาภรณ์ พร็อพเพอร์ตี้ แมเนจเม้นท์ จำกัด (8) บริษัท ยงสุ จำกัด (9) บริษัท ธนาชิตี กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด (10) บริษัท มรรคธ จำกัด (11) บริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด (12) บริษัท แอ็บโซลูท โฮเต็ล 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 เทเวลฟ์ จำกัด รวมทั้งสิ้น 23 บริษัทให้แก่ยูนิคอร์นเพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยใหม่ 2 บริษัทชื่อ บริษัท เดอะคอมมูนิตี้ วัน จำกัด และ บริษัท เดอะ คอมมูนิตี้ ทุ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยยูนิคอร์นถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100 ในทั้งสองบริษัท

2559

- เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2558 บริษัทฯ ได้โอนหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบริษัท นูโว โลว์ เอเจนซี จำกัด ให้แก่ยูนิคอร์น ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง โพรทีน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญา ข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท ไนน์ สแควร์ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยยูนิคอร์นถือหุ้นในสัดส่วน ร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท เค เอ็ม เจ 2016 จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับร้านอาหาร อาหาร และเครื่องดื่ม โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วน ร้อยละ 51 และนางสาวจุฑามาศ สุขุมวิทยา ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49
- เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2559 บริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม จำกัด ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน จากบริษัท ไลน์ บิซ พลัส จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด) ซึ่งประกอบ ธุรกิจบริการรับชำระเงินแทนผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์และออนไลน์ 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 30 พฤษภาคม 2559 บริษัทฯ ได้จัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC ให้แก่ พนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ภายใต้โครงการ BTS Group ESOP 2015
- 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 ของจำนวนหุ้นสามัญที่ ออกจำหน่ายแล้วใน MACO
- เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2559 วิจิไอได้เข้าร่วมลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 19 ในบริษัทร่วมทุนชื่อ Titanium Compass Sdn Bhd เพื่อยื่นข้อเสนองานในการทำสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าสาย SBK (MRT1) ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าสายใหม่ในประเทศมาเลเซีย
- เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาขายและติดตั้งระบบไฟฟ้าและ เครื่องกล (E&M) โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคร้ง-สมุทรปราการ กับกรุงเทพมหานคร
- เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2559 บริษัทฯ จัดระเบียบเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการ ใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB สำหรับ วันกำหนดใช้สิทธิถึงวันที่ 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 ซึ่งเป็นการปรับใช้สิทธิตามเงื่อนไขในข้อกำหนดสิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA เนื่องจากบริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเกินกว่าอัตราร้อยละ 80 ของกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ หลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2559
- เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 บีทีเอสซีได้เข้าลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคราย-สมุทราปราการ กับกรุงเทพมหานคร เป็นระยะเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2560 จนถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 ซึ่งระยะเวลาการสิ้นสุดสัญญาดังกล่าวจะเป็นระยะเวลาเดียวกันกับการสิ้นสุดสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
- เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2559 วิจิไธได้สละสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของวิจิไธในบริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ลดลงจากร้อยละ 11.11 เป็นร้อยละ 9.09
- เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2559 ยูนิคอร์นได้เข้าซื้อหุ้นสามัญจำนวน 500,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของทุนที่เรียกชำระแล้วของบริษัท พัฒนสิริ เอสเตท จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ฟิฟทีน จำกัด) จาก SIRI ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 50,000,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัท พัฒนสิริ เอสเตท จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนจำนวน 3 บริษัท ชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ซิกซ์ทีน จำกัด, บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เซเว่นทีน จำกัด, และ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เอททีน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2559 ยูนิคอร์นได้เข้าซื้อหุ้นสามัญจำนวน 500,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของทุนที่เรียกชำระแล้วของบริษัท เอวา โฮลดิ้ง จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ 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 ร่วมกับ STEC และ RATCH ในนามของ “กิจการร่วมค้า บีเอสอาร์” ได้ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนเพื่อประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (ช่วงแคราย – มีนบุรี) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว – สำโรง) ต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2559 วิจิไธได้เข้าซื้อหุ้นสามัญในบริษัท เดโม เพอร์เวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการจัดกิจกรรมทางการตลาด รวมถึงการแจกสินค้าตัวอย่างและสาธิต

การใช้สินค้าเพื่อส่งเสริมการขาย จำนวน 12,000 หุ่น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 ของหุ่นทั้งหมดของบริษัท เดโม เพอร์เวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จากเดโม เพอร์เวอร์ ลิมิเตด

- เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริโฮลดิ้ง ไนน์ทีน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้มีหนังสือเลขที่ รฟม. 004/3227 และ รฟม. 004/3228 แจ้งว่ากิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ดีที่สุดสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
- เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริโฮลดิ้ง ทเวนตี วัน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์

2560

- เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2560 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ 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 บางกอกเพย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด ให้แก่บริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มธุรกิจบริการของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริโฮลดิ้ง ทเวนตี ทุ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้ออกรับหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบริษัท แรบบิท รีพอร์ตส์ จำกัด ให้แก่บริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มธุรกิจบริการของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2560 ยูนิคอร์นได้จำหน่ายหุ้นสามัญจำนวนทั้งสิ้น 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 โดยยูนิคอร์นถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 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 ซิสเต็ม จำกัด, บริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด, บริษัท เอทีเอส แรบบิท นิติบุคคลเฉพาะกิจ จำกัด, บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด, บริษัท เอเอสเค โปรเคเกอร์ 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 บางกอกแบรินซ์ จำกัด (มหาชน) ("BR") เพื่อร่วมลงทุนในธุรกิจร้านอาหารและภัตตาคาร โดยการจัดตั้งบริษัท ร่วมทุนชื่อ บริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด และปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มบริษัท โดยการขายหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบริษัท แมน คิทเชน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 70 บริษัท ไพรมารี 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 41.18 ร้อยละ 41.18 ร้อยละ 17.64 ตามลำดับ
- เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ ได้ร่วมกับได้ร่วมกับ STEC และ RATCH จัดตั้งบริษัท ชื่อ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด เพื่อเป็นประกอบธุรกิจโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด เพื่อเป็นประกอบธุรกิจโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยบริษัทฯ STEC และ RATCH ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และ ร้อยละ 10 ตามลำดับ
- เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง กับ รฟม.
- เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2560 บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB สำหรับวันกำหนดใช้สิทธิงวดวันที่ 30 มิถุนายน 2560 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 47,739,817,248 บาท เป็น

47,761,475,816 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,940,368,954 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท

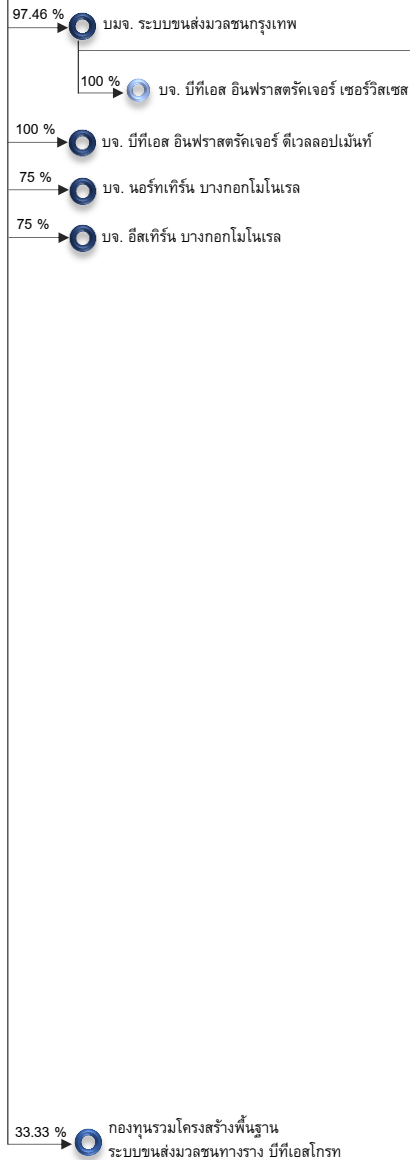
- เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2560 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท ยูนิซัน วัน จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจให้เช่าทรัพย์สิน โดยยูนิคอร์นถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
 - เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2560 บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มธุรกิจร้านอาหารและภัตตาคารของบริษัทฯ เพิ่มเติม โดยการจำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่จำนวน 1,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 100 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ แมน ฟู้ด โปรดักส์ จำกัด ให้กับบริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 104,960,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสมบูรณ์ในการบริหารจัดการธุรกิจร้านอาหารและการผลิตและจำหน่ายอาหาร
 - เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 ยูนิคอร์นได้ออนหุ้นทั้งหมดที่ถืออยู่ในบริษัทดังต่อไปนี้ (1) บริษัท ดีแนล จำกัด (2) บริษัท เดอะ คอมมูนิตี้ วัน จำกัด (3) บริษัท เดอะ คอมมูนิตี้ ทุ จำกัด (4) บริษัท กิงแก้ว แอสเสทส์ จำกัด (5) บริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น (6) บริษัท ยงสุ จำกัด ให้แก่บริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในของยูนิคอร์นก่อนการโอนกิจการทั้งหมด (Entire Business Transfer : EBT) ของยูนิคอร์นให้แก่ ยู ซีดี ตามที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 9/2560 เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2560 ได้มีมติอนุมัติการโอนกิจการดังกล่าว (“ธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด”)
 - เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท บีทีเอส อินฟราสตรัคเจอร์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการรับเป็นที่ปรึกษาให้คำแนะนำทางด้านสถาปัตยกรรมและวิศวกรรม โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
 - เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2560 วิจิไอได้ออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 340,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท เพื่อเสนอขายต่อบุคคลในวงจำกัดตามแบบมอปปอำนาจทั่วไป (General Mandate) ในราคา 6 บาทต่อหุ้น คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 2,040,000,000 บาท
 - เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้ ครั้งที่ 1/2560 มูลค่ารวมทั้งสิ้น 7,000,000,000 บาท โดยเสนอขายให้แก่ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ชำระหนี้เดิม และ/หรือ เพื่อใช้ในการลงทุน และ/หรือ เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ
 - เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2560 ยูนิคอร์นได้ออนหุ้นทั้งหมดที่ถืออยู่ในบริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด ให้แก่บริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในของยูนิคอร์นก่อนการเข้าทำธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด
- 2561**
- เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท บีทีเอส อินฟราสตรัคเจอร์ เซอร์วิส จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจระบบขนส่งมวลชน โดยบีทีเอสถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
 - เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2561 วิจิไอได้ขยายธุรกิจในประเทศมาเลเซีย ผ่าน VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd โดยเข้าซื้อหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 25 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ Puncak Berlian Sdn Bhd ผู้ให้บริการสื่อโฆษณาบนบ้านอันหลากหลายในประเทศมาเลเซีย

- เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 บริษัทฯ ได้โอนหุ้นทั้งหมดที่ถืออยู่ในธนาถ ช่องกง ลิมิเต็ด ให้แก่ยูนิคอร์น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในของยูนิคอร์นก่อนการเข้าทำธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด
- เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 วิจิไธได้เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนในบริษัท กรู๊ปเวิร์ค จำกัด จำนวน 12,500 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ บริษัท กรู๊ปเวิร์ค จำกัด
- เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2561 บริษัทฯ ได้จัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WD ให้แก่พนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ภายใต้โครงการ BTS Group ESOP 2017
- เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2561 บริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม จำกัด ได้สละสิทธิการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนในบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด จึงทำให้สัดส่วนการถือหุ้นลดลงจากร้อยละ 50.00 เป็นร้อยละ 33.33 อันเนื่องมาจากการเข้าร่วมลงทุนของบริษัท แอดวานซ์ เอ็มเปย์ จำกัด ซึ่งเป็นพันธมิตรรายใหม่ที่จะเข้าร่วมลงทุนในบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด
- เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2561 (1) ยูนิคอร์นได้ดำเนินธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดให้แก่ ยู ซิตี ซึ่งรวมถึงการโอนทรัพย์สิน หนี้สิน สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทั้งหมดของยูนิคอร์น ณ วันโอนกิจการ โดยได้รับชำระค่าตอบแทนจากธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดเป็นหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนของ ยู ซิตี จำนวน 63,882,352,942 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาหุ้นละ 0.034 บาท พร้อมกับใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของ ยู ซิตี รุ่นที่ 3 (“ใบสำคัญแสดงสิทธิ U-W3”) จำนวน 31,941,176,471 หน่วย โดยไม่มีค่าตอบแทน (Sweetener) จากยู ซิตี (2) ยูนิคอร์นได้ดำเนินการจดทะเบียนเลิกบริษัทต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ และได้เริ่มดำเนินการชำระบัญชีตามขั้นตอนทางกฎหมาย ซึ่งเป็นไปตามขั้นตอนของธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด และ (3) ตามที่ ยู ซิตี ได้ออกและเสนอขายหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) ในอัตรา 5 หุ้นสามัญเดิมและ/หรือหุ้นบุริมสิทธิเดิม ต่อ 4 หุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุน ในราคาเสนอขายหุ้นละ 0.031 บาท และจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของ ยู ซิตี รุ่นที่ 4 (“ใบสำคัญแสดงสิทธิ U-W4”) ให้แก่ผู้ถือหุ้นที่จองซื้อและได้รับจัดสรรหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุน ในอัตรา 2 หุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนต่อ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ U-W4 โดยไม่มีค่าตอบแทน (Sweetener) นั้น บริษัทฯ ได้จองซื้อหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนของ ยู ซิตี จำนวน 100,000,000,000 หุ้น และสละสิทธิจองซื้อหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนจำนวน 60,069,501,769 หุ้น โดยบริษัทฯ ได้รับจัดสรรหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนตามจำนวนที่จองซื้อ และได้รับใบสำคัญแสดงสิทธิ U-W4 จำนวน 50,000,000,000 หน่วย
- เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2561 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนลดทุนชำระแล้วจำนวน 383,359,600.00 บาท โดยวิธีการตัดหุ้นจดทะเบียนที่ซื้อคืนและยังไม่ได้จำหน่ายตามโครงการซื้อหุ้นคืนเพื่อบริหารทางการเงิน (Treasury Stocks) จำนวน 95,839,900 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 65,671,897,428.00 บาท และทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวน 47,378,116,216.00 บาท ซึ่งเป็นหุ้นสามัญจดทะเบียนจำนวน 16,417,974,357 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท

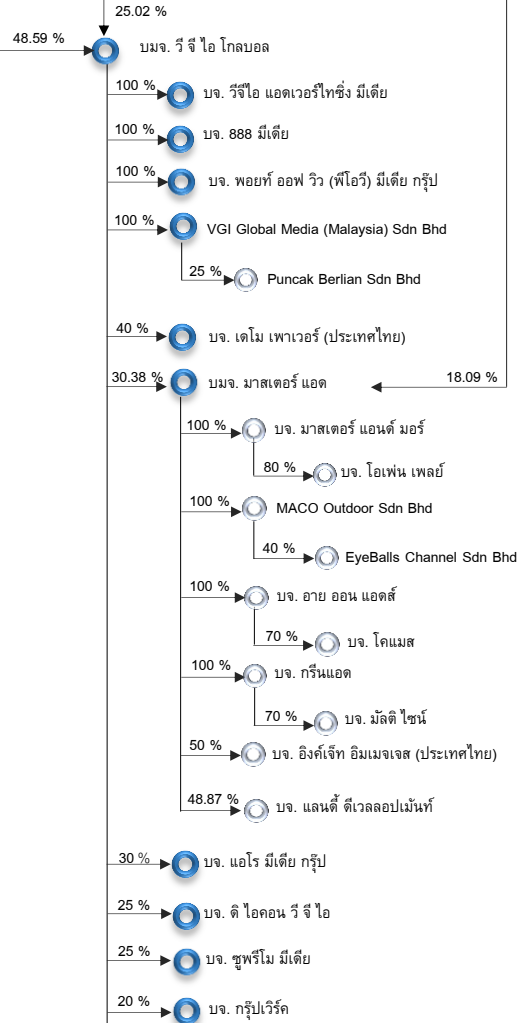
โครงสร้างกลุ่มธุรกิจและการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทบีทีเอส ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561

บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์

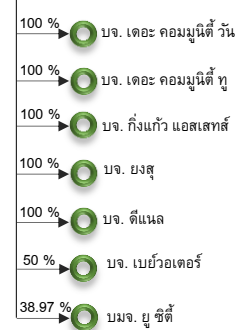
ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน



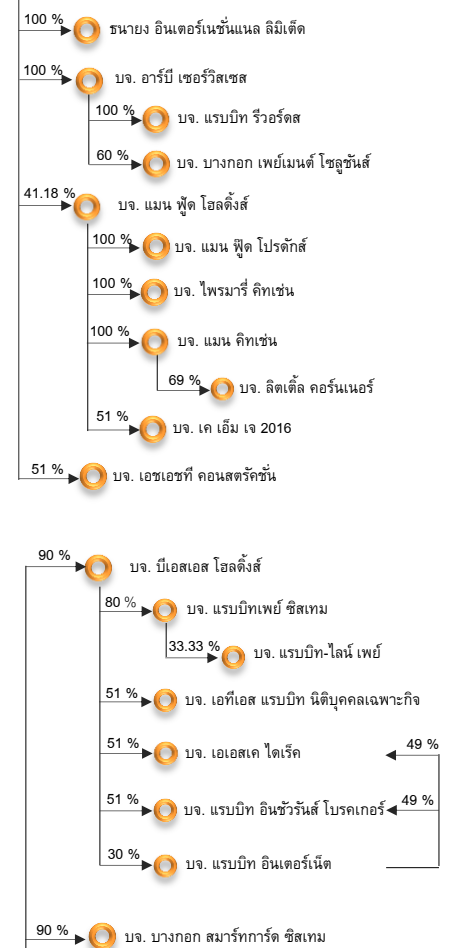
ธุรกิจสื่อโฆษณา



ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์



ธุรกิจบริการ



หมายเหตุ:

ธุรกิจขนส่งมวลชน

- (1) บจ. นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 75% บมจ. ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น 15% และบมจ. ผลิตภัณฑ์ฟาร์มโฮลดิ้ง 10%
- (2) บจ.อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 75% บมจ. ซีโน-ไทย เอ็นจีเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น 15% และบมจ. ผลิตภัณฑ์ฟาร์มโฮลดิ้ง 10%

ธุรกิจสื่อโฆษณา

- (1) Puncak Berlian Sdn Bhd ถือหุ้นโดย VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd 25% และ Redberry Sdn Bhd 75%
- (2) บจ. เดโม เพาเวอร์ (ประเทศไทย) ถือหุ้นโดย บจ. โอเอ็มจี โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย) 49%, บมจ. วี จี โอ โกลบอล มีเดีย 40% และเดโม เพาเวอร์ ลิมิเต็ด (ฮ่องกง) 11%
- (3) บมจ. มาสเตอร์ แอด ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี โอ โกลบอล มีเดีย 30.38% บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 18.09 และอื่น ๆ 51.53%
- (4) บจ. โอเพน เฟลย์ ถือหุ้นโดย บจ. มาสเตอร์ แอนด์ มอร์ 80%, นายหลิว เตอะ คัง 10% และนายทัพพัฑ์พนธ์ กล้ายบุญณะ 10%
- (5) EyeBalls Channel Sdn Bhd ถือหุ้นโดย MACO Outdoor Sdn Bhd 40% และอื่น ๆ 60%
- (6) บจ. โคแมส ถือหุ้นโดย บจ. อาย ออน แอดส์ 70% และบจ. ทรานส์ แอด โซลูชันส์ (เอชเค) 30%
- (7) บจ. มัลติ ไซน์ ถือหุ้นโดย บจ. กรีนแอด 70% นายอิกญพงศ์ เข้มทอง 9.9% นายจักรกฤษณ์ เข้มทอง 9.9% นายกวิน สุทธิรักษ์ 9.6% และนายพรชัย สุทธิรักษ์ 0.6%
- (8) บจ. อิงค์เจ็ท อิมเมจเจส (ประเทศไทย) ถือหุ้นโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด 50% บมจ. บีโก (ไทยแลนด์) 22.2% นายลิ้ม ซี มิน 16.7% และน.ส. พรทิพย์ โสฬ์รัตนแสนห์ 11.1%
- (9) บจ. แลนด์ ดีเวลลอปเม้นท์ ถือหุ้นโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด 48.87% บจ. แลนด์ โฮม (ประเทศไทย) 36.24% และบมจ. เนอวานา ไดโอ กรุ๊ป 14.89%
- (10) บจ. แอโร มีเดีย กรุ๊ป ถือหุ้นโดย น.ส. ณัชนน เคารพกิตติวงศ์ 36.23% บมจ. วี จี โอ โกลบอล มีเดีย 30% และอื่น ๆ 33.77%
- (11) บจ. ดี ไอคอน วี จี โอ ถือหุ้นโดย บจ. ไอคอนสยาม รีเทล 75% และบมจ. วี จี โอ โกลบอล มีเดีย 25%
- (12) บจ. ซูพรีโม มีเดีย ถือหุ้นโดย บจ. ซูพรีโม 75% และบมจ. วี จี โอ โกลบอล มีเดีย 25%
- (13) บจ. กรุ๊ปเวิร์ค ถือหุ้นโดย นายกานต์ สมบัติศิริ 59% บมจ. วี จี โอ โกลบอล มีเดีย 20% นายปณัฏย์ หงส์พิพัฒน์ 9% นายธนกร จั่วงพานิช 9% และนายกวินท์ สิงห์ละชาติ 3%

ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

- (1) บจ. เบย์วอเตอร์ ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 50% และบจ. รัชดา แอสเซทส์ โฮลดิ้ง 50%
- (2) บมจ. ยู ซิตี้ ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 38.97% และอื่น ๆ 61.03%

ธุรกิจบริการ

- (1) บจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ ถือหุ้นโดย บจ. อาร์บี เซอร์วิสเชส 60% บจ. วิกซ์ เทคโนโลยี (แบงค็อก) 30% และบจ. อินเทลชั่น 10%
- (2) บจ. แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 41.18% บมจ. บางกอกแอนด์ 41.18% และนายไวย ยืน มาน 17.64%
- (3) บจ. ลิตเติล คอร์เนอร์ ถือหุ้นโดย บจ. แมน คิทเชน 69%, นายอนุฤทธิ์ เกิดสินชัย 25%, นายกิตติศักดิ์ จิระวัฒนาคักดิ์ 2%, น.ส. มณฑนา เนียมก่องกิจ 1%, นายโกศลปี ภัทรธีรานนท์ 1%, นายอดิศักดิ์ สุขุมวิทยา 1% และน.ส. ศิริมา เจนจินดาวงศ์ 1%
- (4) บจ. เค เอ็ม เจ 2016 ถือหุ้นโดย บจ. แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ 51% และน.ส. จุฬามาศ สุขุมวิทยา 49%
- (5) บจ. เอชเอชที คอนสตรัคชั่น ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 51% และบจ. ซี เค เอ็นจีเนียริง 49%
- (6) บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี โอ โกลบอล มีเดีย 90% และบมจ. ธนาคารกรุงเทพ 10%
- (7) บจ. แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 80% และบจ. โลจิสติกส์ (ไทยแลนด์) 20%
- (8) บจ. แรบบิท-ไลน์ เพย์ ถือหุ้นโดย บจ. แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม 33.33% ไลน์ เพย์ คอร์ปอเรชั่น 33.33% และบจ. แอดวานซ์ เอ็มเปย์ 33.33%
- (9) บจ. เอทีเอส แรบบิท นิติบุคคลเฉพาะกิจ ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 51% และบมจ. อีออน ธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) 49%
- (10) บจ. เอเอสเค ไตรเร็กซ์ ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 51% และบจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต 49%
- (11) บจ. แรบบิท อินชัวร์นซ์ โบรคเกอร์ ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 51% และบจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต 49%
- (12) บจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 30% เชียร์ ลิมิเต็ด 48.7% มาเวอริกส์ 1988 ลิมิเต็ด 9.8% สัมโอ 1984 ลิมิเต็ด 9.8% และนายพงษ์ไพชาญต์ ทองเจือ 1.7%
- (13) บจ. บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี โอ โกลบอล มีเดีย 90% และบมจ. ธนาคารกรุงเทพ 10%

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

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

ธุรกิจ	ผู้ดำเนินการ
1. ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบรถไฟฟ้า (O&M) รวมถึงขายและติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) บริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า และให้บริการเดินรถระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT (Bus Rapid Transit)	บีทีเอสซี และบริษัทย่อยในสายธุรกิจระบบขนส่งมวลชน
2. ธุรกิจสื่อโฆษณา ให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณานอกบ้าน ประกอบด้วย (1) สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ (2) สื่อโฆษณากลางแจ้ง (3) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน (4) สื่อโฆษณาในสนามบิน และ (5) การสาธิตสินค้าในพื้นที่ห้างสรรพสินค้า	วิจิไอ และบริษัทย่อยในสายธุรกิจสื่อโฆษณา
3. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (1) อสังหาริมทรัพย์เชิงที่พักอาศัย เช่น บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ และคอนโดมิเนียม (2) อสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์ เช่น เซอร์วิสอพาร์ทเมนต์ อาคารสำนักงาน โรงแรม และสนามกอล์ฟ และสปอร์ตคลับ และ (3) ที่ดิน ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 16 มีนาคม 2561 เป็นต้นไป บริษัทฯ จะดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ผ่านการถือหุ้นของ ยู ซิตี้ และ/หรือ โดยการบริหารของยู ซิตี้	บริษัทฯ และบริษัทย่อยในสายธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
4. ธุรกิจบริการ ธุรกิจบริการด้านดิจิทัล ได้แก่ (1) ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (2) ธุรกิจ Web Portal ธุรกิจนายหน้าประกัน ธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง และ (3) ธุรกิจสื่อโฆษณาแบบผสมผสานสื่อออฟไลน์และสื่อออนไลน์ ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ธุรกิจให้บริการทางเทคโนโลยี ธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง และธุรกิจร้านอาหาร	Rabbit Group ภายใต้การบริหารงานของวิจิไอ บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในสายธุรกิจบริการ

โครงสร้างรายได้

ในปี 2560/61 รายได้จากการดำเนินงาน⁽¹⁾ ของบริษัทฯ มาจากรายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน⁽²⁾ (รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิท รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT รายได้จากการให้บริการติดตั้งงานระบบและจากการจัดหารถไฟฟ้า ดอกเบี้ยรับภายใต้ข้อตกลงสัมปทานบริการและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ และส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในกองทุน BTSGIF) คิดเป็นร้อยละ 64.6 ของรายได้จากการ

ดำเนินงาน รองลงมาคือ รายได้จากธุรกิจสื่อโฆษณา (รายได้จากการให้เช่าและบริการโฆษณาบนรถไฟฟ้า สถานีรถไฟฟ้า กลางแจ้ง อาคารสำนักงาน ด้านดิจิทัลและอื่น ๆ) รายได้จากธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ รายได้ค่าเช่าและการบริการ และรายได้จากกิจการสนามกอล์ฟ) และรายได้จากธุรกิจบริการ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27.7, 4.5 และ 3.2 ของรายได้จากการดำเนินงาน ตามลำดับ รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 63.9 จากปี 2559/60 สาเหตุหลักเกิดจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการดำเนินงานของธุรกิจระบบขนส่งมวลชน และธุรกิจสื่อโฆษณา

บริษัทฯ จำหน่ายหุ้นสามัญในบริษัทย่อยภายใต้ธุรกิจร้านอาหารให้แก่ บริษัท แม่น พู๊ด โฮลดิ้งส์ จำกัด ซึ่งเป็นไปตามสัญญาร่วมทุนกับบริษัท บางกอกแลนด์ จำกัด (มหาชน) และนายไวยิน มาน ทำให้บริษัทย่อยเหล่านั้นเปลี่ยนสถานะจากการเป็นบริษัทย่อยเป็นบริษัทที่ควบคุมร่วมกัน บริษัทฯ แยกแสดงผลการดำเนินงานของธุรกิจร้านอาหารเป็น “ขาดทุนสำหรับปีจากการดำเนินงานที่ยกเลิก” ในส่วนของกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2561 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2560 ตามตารางเปรียบเทียบด้านล่าง

ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2560 และวันที่ 4 ธันวาคม 2560 ได้มีมติอนุมัติการโอนกิจการทั้งหมด (Entire Business Transfer) ของยูนิคอร์นซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100 ของหุ้นทั้งหมด ให้แก่ ยู ซิตี้ ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ แยกแสดงผลการดำเนินงานของกลุ่มยูนิคอร์น (รวมเรียกว่า “ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์”) เป็น “กำไร (ขาดทุน) สำหรับปีจากการดำเนินงานที่ยกเลิก” ในส่วนของกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2561 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2560 ตามตารางเปรียบเทียบด้านล่าง

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2561		2560		2559	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม		งบการเงินรวม (ปรับปรุงใหม่)	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการเดินรถ (รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิทและรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT)	1,864.9	10.1	1,661.0	15.8	1,593.3	14.6
รายได้จากการให้บริการติดตั้งงานระบบและจากการจัดหารถไฟฟ้า	5,795.0	31.5	1,444.1	13.7	-	-
รายได้จากการให้เช่าและบริการโฆษณา (รายได้จากธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้าและให้บริการสื่อโฆษณาบนรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กลางแจ้ง อาคารสำนักงาน ด้านดิจิทัล และอื่น ๆ)	3,902.4	21.2	3,009.6	28.6	2,318.4	21.2
รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากโครงการ Abstracts พหลโยธิน พาร์ค โครงการธนาซิตี้ และที่ดินนอกโครงการธนาซิตี้)	23.5	0.1	33.2	0.3	297.7	2.7
รายได้ค่าเช่าและบริการ (รายได้ค่าเช่าและบริการจากธุรกิจโรงแรม อาคารที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน และสนามกอล์ฟ)	615.6	3.4	583.9	5.5	598.8	5.5
รายได้จากการบริการอื่น (รายได้จากธุรกิจร้านอาหาร รายได้จากแรมบิท ริวอร์คส์ และตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) รายได้จากกาารรับเหมาก่อสร้าง และอื่น ๆ)	448.8	2.4	742.9	7.0	492.0	4.5

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2561		2560		2559	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม		งบการเงินรวม (ปรับปรุงใหม่)	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในกองทุน BTSGIF	949.0*	5.2	945.0*	9.0	847.4*	7.7
ดอกเบี้ยรับภายใต้ข้อตกลงสัมปทานบริการและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ	502.9	2.7	186.5	1.8	132.8	1.2
รวมรายได้จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	14,102.1	76.6	8,606.2	81.7	6,280.3	57.4
รายได้อื่น ๆ						
กำไรจากการขายและปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน	667.9	3.6	357.2	3.3	183.4	1.7
กำไรจากการโอนกิจการทั้งหมดของบริษัทย่อย	1,880.0	10.2	-	-	-	-
กำไรจากการขายและเปลี่ยนสถานะเงินลงทุน	251.1	1.4	207.4	2.0	-	-
กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในการร่วมค้า	63.5	0.3	-	-	-	-
กำไรจากการแลกหุ้น	-	-	-	-	3,458.6	31.7
กำไรจากการชำระ/โอนกลับเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ	-	-	149.4	1.4	95.6	0.9
เงินปันผลรับ	145.8	0.8	271.3	2.6	280.8	2.6
ดอกเบี้ยรับ ⁽²⁾	931.5	5.1	574.7	5.5	368.6	3.4
อื่น ๆ	377.0	2.0	374.0	3.5	249.0	2.3
รายได้รวม	18,418.9	100.0	10,540.2	100.0	10,916.3	100.0
*(หัก) ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในกองทุน BTSGIF ซึ่งแสดงรวมใน “ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม” ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(949.0)		(945.0)		(847.4)	
***(หัก) รายได้ซึ่งถูกจัดประเภทเป็นกำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานที่ยกเลิกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ						
- รายได้จากการบริการ	(464.5)		(713.2)		-	
- ดอกเบี้ยรับ	(1.7)		(2.6)		-	
- รายได้อื่น	(17.0)		(64.1)		-	
รายได้รวมตามงบการเงิน	16,986.7		8,815.3		10,068.9	

หมายเหตุ :

- (1) รายได้จากการดำเนินงาน คำนวณจากรายได้จากการดำเนินงานจาก 4 หน่วยธุรกิจ, ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BTSGIF และดอกเบี้ยรับภายใต้ข้อตกลงสัมปทานบริการและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ แต่ไม่รวมถึงดอกเบี้ยรับ เงินปันผลรับ รายได้อื่น และรายการที่ไม่เกิดขึ้นเป็นประจำ (Non-recurring Items)
- (2) รายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน รวมส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในกองทุน BTSGIF จำนวนเงิน 949.0 ล้านบาท, 945.0 ล้านบาท และ 847.4 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมอยู่ใน “ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม” และรวมดอกเบี้ยรับภายใต้ข้อตกลงสัมปทานบริการและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ จำนวนเงิน 502.9 ล้านบาท, 186.5 ล้านบาท และ 132.8 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมอยู่ใน “ดอกเบี้ยรับ” ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2561, 2560 และ 2559 ตามลำดับ
- (3) ดอกเบี้ยรับ ไม่รวมดอกเบี้ยรับภายใต้ข้อตกลงสัมปทานบริการและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ ซึ่งได้รวมอยู่ในรายได้จากการดำเนินงานแล้ว

2.1 ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน

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 บีทีเอสซีได้รับการว่าจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย 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 2560/61 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 241.91 ล้านเที่ยวคน หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 660,790 เที่ยวคนต่อวัน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 252.83 ล้านเที่ยวคน หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 692,680 เที่ยวคนต่อวัน

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก 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 บีทีเอสซียังคงเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร 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 ซึ่งเป็นระยะเวลาเดียวกันกับการสิ้นสุดสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมและสายสุขุมวิท) โดยได้เริ่มเปิดให้บริการเดินรถสถานีแรกของช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (สถานีสำโรง) แล้ว เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (บริษัทย่อยที่บริษัทฯ STEC และ RATCH ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ) ได้เข้าลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (ช่วงแคราย-มีนบุรี) ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการ

รถไฟฟ้าสายสีชมพู และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (บริษัทย่อยที่บริษัทฯ STEC และ RATCH ถือหุ้นใน สัดส่วนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ) ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองกับ รฟม. ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองมีระยะเวลาการดำเนินงานตาม สัญญาทั้งสิ้น 33 ปี 3 เดือน ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้ทำสัญญาว่าจ้างบีทีเอสซีเป็นผู้บริหารและควบคุมการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า สายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง

เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2561 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาซื้อขายและติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและ เครื่องกล) โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1 กับกรุงเทพมหานคร โดยมีระยะเวลาดำเนินงาน 30 เดือน

■ เส้นทางให้บริการของกลุ่มบริษัทในปัจจุบัน

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย ประกอบด้วย (1) สายสุขุมวิทและส่วนต่อ ขยายสายสุขุมวิท (2) สายสีลมและส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 และ (3) ส่วนต่อขยายสายสีเขียว (ช่วง แบริ่ง-สมุทรปราการ) โดยปัจจุบันเส้นทางให้บริการมีสถานียกระดับเหนือพื้นดินรวมทั้งสิ้น 36 สถานี ดังนี้

สายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท : สายสุขุมวิทมีระยะทางทั้งสิ้น 17 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีอ่อนนุช ไปยังสถานีหมอชิต วิ่งผ่านถนนสุขุมวิท เฟลินจิต พระราม 1 พญาไท และพหลโยธิน มีสถานีรวมทั้งสิ้น 17 สถานี ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีสะพานควาย สถานีอาร์มี สถานีสนามเป้า สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีพญาไท สถานีราชเทวี สถานีสยาม สถานีชิดลม สถานีเฟลินจิต สถานีนาana สถานีโศภน สถานีพร้อมพงษ์ สถานีทองหล่อ สถานีเอกมัย สถานี พระโขนง และสถานีอ่อนนุช และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทมีระยะทางทั้งสิ้น 5.25 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีอ่อนนุช มุ่ง หน้าไปทางทิศตะวันออกไปยังซอยแบริ่ง มีสถานีรวมทั้งสิ้น 5 สถานี ได้แก่ สถานีบางจาก สถานีปทุมวัน สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง โดยส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทเปิดให้บริการประชาชนเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม 2554

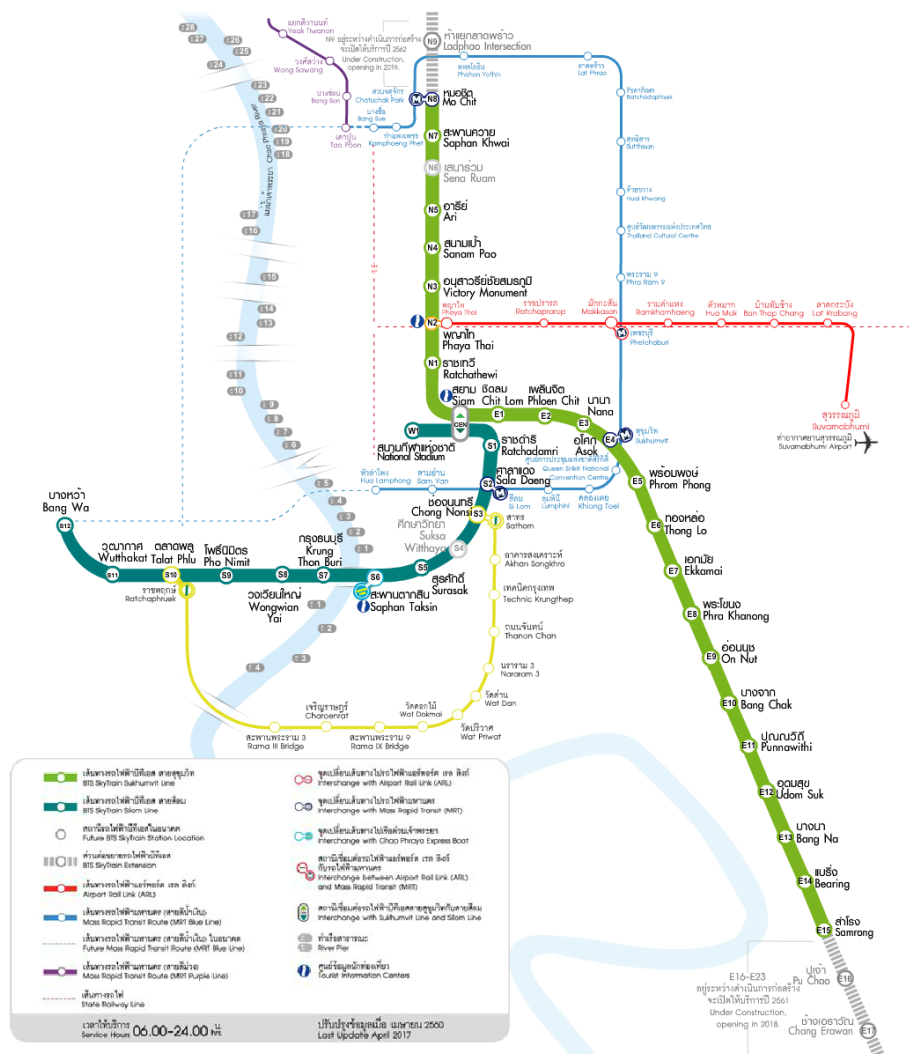
สายสีลมและส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 : สายสีลมมีระยะทางทั้งสิ้น 6.5 กิโลเมตร เริ่มต้น จากสะพานตากสินฝั่งถนนเจริญกรุง วิ่งผ่านถนนสาทร คลองช่องนนทรี สีลม ราชดำริ และพระราม 1 ก่อนสิ้นสุดที่ฝั่ง ตะวันออกของถนนบรรทัดทองใกล้กับสนามกีฬาแห่งชาติที่อยู่บนถนนพระราม 1 มีสถานีรวมทั้งสิ้น 7 สถานี ได้แก่ สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ สถานีสยาม สถานีราชดำริ สถานีศาลาแดง สถานีช่องนนทรี สถานีสุรศักดิ์ และสถานีสะพาน ตากสิน และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และ ตอนที่ 2 มีระยะทางทั้งสิ้น 7.5 กิโลเมตร จากสะพานตากสินมุ่งหน้า ไปทางทิศใต้มีสถานีรวมทั้งสิ้น 6 สถานี โดยส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 มี 2 สถานี ได้แก่ สถานีกรุงธนบุรี และ สถานีวงเวียนใหญ่ ซึ่งเปิดให้บริการประชาชนเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2552 และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 มี 4 สถานี ได้แก่ สถานีโพธิ์นิมิตร สถานีตลาดพลู สถานีวุฒากาศ และสถานีบางหว้า ซึ่งเปิดให้บริการประชาชนครบ ทั้ง 4 สถานี เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2556

กทม. เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างงานโยธาและโครงสร้างพื้นฐาน (Civil Works) และระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (Electrical and Mechanical Works) ของส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ส่วนต่อขยาย สายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง) และส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 2 (วงเวียนใหญ่-บางหว้า) และจัดหาเอกชนมาเป็นผู้ รับจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงระบบผ่านกรุงเทพมหานคร โดยเมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 พฤศจิกายน 2553 และตุลาคม 2554 กรุงเทพมหานครได้ว่าจ้างให้บีทีเอสซีดำเนินงานส่วนต่อขยายสายสีลม 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 สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนี้ จะครอบคลุมถึงงานรับจ้างเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (สายสีลมและสายสุขุมวิท ระยะทาง 23.5 กิโลเมตร) ภายหลังก่อรับกำหนดอายุสัญญาสัมปทานในเดือนธันวาคม 2572 โดย กทม. จะเป็นผู้รับรายได้จากค่าโดยสารของส่วนต่อขยายทั้งหมด รวมถึงรายได้จากค่าโดยสารของสายสีลมและสายสุขุมวิทหลังจากเดือนธันวาคม 2572 โดยบีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนเป็นค่าจ้างการเดินรถและซ่อมบำรุงตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวดังกล่าว

ส่วนต่อขยายสายสีเขียว (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) : ส่วนต่อขยายสายสีเขียวได้มีระยะทางทั้งสิ้น 12.58 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีสำโรงไปยังสถานีเคหะสมุทรปราการ รวมทั้งสิ้น 9 สถานี ได้แก่ สถานีสำโรง สถานีปู่เจ้าสมิงพราย สถานีเอราวัณ สถานีโรงเรียนนายเรือ สถานีสมุทรปราการ สถานีศรีนครินทร์ สถานีแพรงษา สถานีสายลวด และสถานีเคหะสมุทรปราการ โดยเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560 ได้เปิดให้บริการแล้ว 1 สถานี ได้แก่ สถานีสำโรง ระยะทาง 1.8 กิโลเมตร

แผนที่เส้นทางการเดินรถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย
และเส้นทางการเดินรถของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT



■ เส้นทางโครงการรถไฟฟ้าในขนาดของกลุ่มบริษัท

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว

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.mrt.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 และอยู่ระหว่างการติดตั้งอุปกรณ์ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล โดยได้เปิดให้บริการสถานีแรก คือ สถานีสำโรง เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560

ส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) : ระยะทาง 18.20 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 16 สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีหมอชิต ข้ามทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์บริเวณห้าแยกลาดพร้าว ผ่านแยกรัชโยธิน แยกเกษตร ไปจนถึงบริเวณซอยพหลโยธิน 55 จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกไปเลียบกับแนวถนนฝั่งขวาจนถึงอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญหรือวงเวียนหลักสี่ และเบี่ยงกลับมาแนวเกาะกลางถนนที่บริเวณซอยหมู่บ้านราชดกตมัย ตรงมาทางสะพานใหม่ บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ และเมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ 25 ของถนนพหลโยธินแนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางด้านทิศตะวันออก (ด้านเหนือของพื้นที่ประตูกรุงเทพฯ) ข้ามคลองสอง ผ่านบริเวณด้านข้างของสถานีตำรวจนครบาลคูคต เข้าสู่บริเวณเกาะกลางของถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต) ซึ่งจะเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ โดย รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินงานโยธาและโครงสร้างพื้นฐานของโครงการ ณ เดือนเมษายน 2561 การก่อสร้างงานโยธามีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 63.27

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2559 กระทรวงคมนาคม รฟม. และ กทม. ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เรื่อง การมอบหมายให้ กทม. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ และโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ประชาชนเกิดความสะดวกและปลอดภัยสูงสุด ในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ต่อมาเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2559 กทม. ได้ทำบันทึกข้อตกลงมอบหมายให้กรุงเทพมหานคร เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าดังกล่าว 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 จากนั้นจะยกระดับข้ามทางคูขนานลอยฟ้าบรมราชชนนีและทางพิเศษสาย

ศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ไปสิ้นสุดที่สะพานข้ามโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน (ช่วงดellingชั้น-บางซื่อ) บริเวณหน้าซอยราชพฤกษ์ 24 รวมระยะทาง 7.5 กม. จำนวน 6 สถานี

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้รับสัมปทานจาก รฟม. ให้เป็นผู้ดำเนินงานออกแบบ และลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษาระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ระยะทางรวม 34.5 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ) ช่วงบริเวณด้านหน้าศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี บนถนนรัตนาธิเบศร์ เลี้ยวซ้ายผ่านแยกแคราย เข้าถนนติวานนท์ วิ่งตามถนนติวานนท์เลี้ยวขวาที่ทางแยกปากเกร็ด เข้าถนนแจ้งวัฒนะ ผ่านทางแยกหลักสี่เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง และผ่านวงเวียนอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว จากนั้นวิ่งเข้าถนนรามอินทราจนถึงทางแยกมีนบุรี แนวเส้นทางจะวิ่งตรงเข้าสู่ถนนสีหบุรานุกิจ จากนั้นเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ ข้ามคลองสามวาและข้ามคลองแสนแสบ มาวิ่งตัดข้ามถนนรามคำแหงและลอดแนวโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เข้าสถานีมีนบุรีที่เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม มีสถานีจำนวน 30 สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง 1 แห่ง และอาคารจอดและจร 1 แห่ง

นอกจากนี้ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้ยื่นข้อเสนอเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูแยกออกจากเส้นทางสายหลัก (Spur-line) เพื่อเชื่อมต่อและให้บริการเดินรถระหว่างสถานีของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูสู่ใจกลางเมืองทองธานี ระยะทางประมาณ 2.8 กิโลเมตร ประกอบด้วย 2 สถานี สถานีแรกตั้งอยู่บริเวณอาคารอิมแพ็คชาเลนเจอร์ และสถานีที่สองบริเวณริมทะเลสาบในเมืองทองธานี โดยส่วนต่อขยายนี้จะแยกออกจากสถานีศรีรัช (PK10) อย่างไรก็ดี ข้อเสนอดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขบางประการ เช่น การอนุมัติจากหน่วยงานของภาครัฐ และการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็นต้น

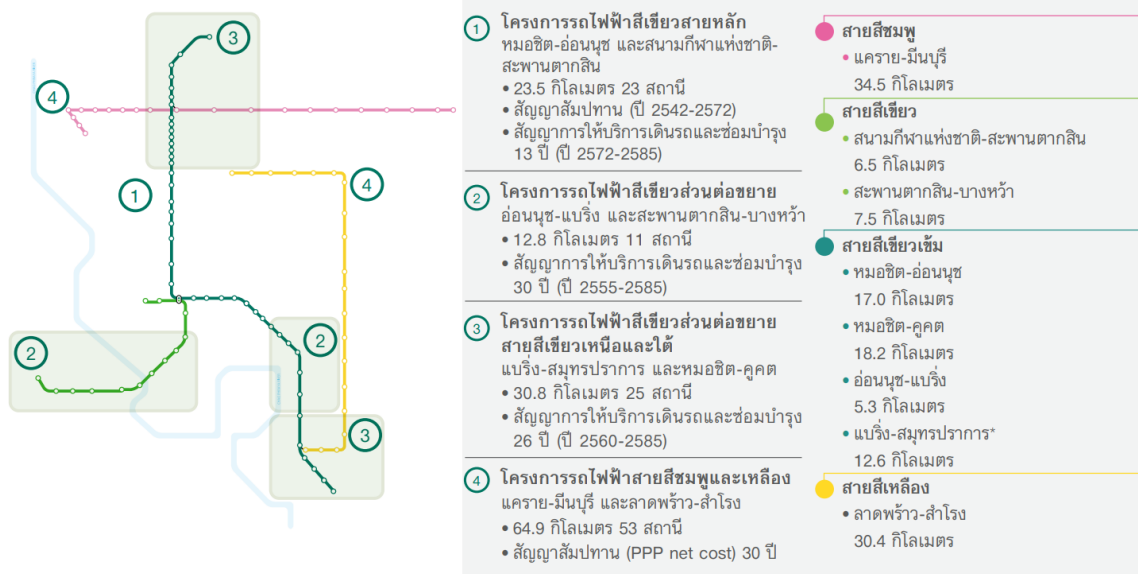
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้รับสัมปทานจาก รฟม. ให้เป็นผู้ดำเนินงานออกแบบ และลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษาระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ระยะทางรวม 30.4 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินระยะแรก) ที่แยกราชดา-ลาดพร้าว ไปตามแนวถนนลาดพร้าวจนถึงทางแยกบางกะปิ จากนั้นแนวเส้นทางจะเบนไปทางทิศใต้ตามถนนศรีนครินทร์ เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ที่ทางแยกลำสาลีเชื่อมต่อกับ Airport Rail Link บริเวณทางแยกพระรามเก้า ไปตามแนวถนนศรีนครินทร์ ผ่านแยกพัฒนาการ แยกศรีนุช แยกศรีอุดมสุข แยกศรีเอี่ยม จนถึงแยกศรีเทพา จากนั้นแนวเส้นทางจะเบนไปทางทิศตะวันตกตามแนวถนนเทพารักษ์ ผ่านจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ โดยจุดสิ้นสุดของเส้นทางบริเวณสถานีสำโรง มีสถานีจำนวน 23 สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง 1 แห่ง และอาคารจอดและจร 1 แห่ง

นอกจากนี้ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าเส้นทางอื่นมากขึ้น บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้เสนอส่วนต่อขยายเส้นทางด้านทิศเหนือออกไปอีกเป็นระยะทางประมาณ 2.6 กิโลเมตร ไปตามถนนรัชดาภิเษกไปสิ้นสุดบริเวณแยกราชโยธิน ซึ่งจะเชื่อมต่อกับสถานี N10 (บริเวณปากซอยพหลโยธิน 24) ของโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ที่กำลังอยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง โดยเสนอให้มีสถานีรับส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอีก 2 สถานี สถานีแรกอยู่ประมาณกึ่งกลางของเส้นทางส่วนต่อขยายนี้ และสถานี

สุดท้ายบริเวณก่อนถึงแยกราชโยธิน ซึ่งจำเป็นต้องมีการจัดทำทางเดินเชื่อมต่อกับสถานี N10 ของโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอดังกล่าวจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขบางประการ เช่น การอนุมัติจากหน่วยงานของภาครัฐ และการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIA) เป็นต้น

เส้นทางการเดินรถของโครงการรถไฟฟ้าสายหลักและส่วนต่อขยาย โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง



โปรดพิจารณารายละเอียดการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 12 เส้นทาง ตามนโยบายของรัฐบาลเพิ่มเติมได้ใน หัวข้อ 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 3 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 ปรับขึ้นจาก 10 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว เป็น 15 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว ในเดือนมีนาคม 2550 ครั้งที่ 2 ปรับขึ้นจาก 15 บาท ถึง 40 บาทต่อเที่ยว เป็น 15 บาท ถึง 42 บาทต่อเที่ยว ในเดือนมิถุนายน 2556 และครั้งที่ 3 ปรับขึ้นจาก 15 บาท ถึง 42 บาทต่อเที่ยว เป็น 16 บาท ถึง 44 บาทต่อเที่ยว มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 โดยอาจมีการให้ส่วนลดตามแผนการส่งเสริมการขาย ซึ่งจะมีการประกาศเป็นครั้งคราวไป

ตารางค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้

จำนวนสถานี	0 - 1	2	3	4	5	6	7	8 ขึ้นไป
ราคา (บาท)	16	22	25	28	31	34	37	44

ทั้งนี้ บีทีเอสอาจปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ใน 2 กรณี ดังนี้

การปรับปกติ บีทีเอสสามารถขอปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 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)
- อัตราดอกเบี้ยสำหรับหนี้เงินตราในประเทศหรือเงินตราต่างประเทศของบีทีเอสฯ สูงหรือต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิงหรืออัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง (แล้วแต่กรณี) เกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราดอกเบี้ยในประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยโดยเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดีของธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด และอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยสำหรับการกู้เงินระหว่างธนาคารในตลาดเงินในกรุงลอนดอน (LIBOR) ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด)
- บีทีเอสฯ ได้รับความเสียหายจากไฟฟ้าที่สูงขึ้นหรือลดลงอย่างมาก
- บีทีเอสฯ ลงทุนเพิ่มขึ้นมากนอกเหนือขอบเขตของงานที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน
- บีทีเอสฯ มีความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น (Exceptional Risk) ตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทานเกิดขึ้น

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

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

■ จำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

ตั้งแต่เปิดให้บริการ จำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี 2559/60 และปี 2560/61 จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.4 และร้อยละ 1.3 ตามลำดับ จากปัจจัยของ (1) การเติบโตตามธรรมชาติอย่างต่อเนื่องของธุรกิจ (2) ความนิยมในการเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าอันเนื่องมาจากการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า (3) การเปิดให้บริการเต็มปีของส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท และส่วนต่อขยายสายสีลม และ (4) จำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการเพิ่มขึ้น โดยปรับเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวน

ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม				
	2557	2558	2559	2560	2561
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน)	214.7	218.7	232.5	238.04	241.19
อัตราการใช้ตั๋ว (ร้อยละ)	8.9	1.9	6.3	2.4	1.3
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	365	365	366	365	365
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน)	588,335	599,250	637,087	652,156	660,790
อัตราการใช้ตั๋ว (ร้อยละ)	8.9	1.9	6.3	2.4	1.3
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน)	160.9	164.3	172.5	176.4	179.2
อัตราการใช้ตั๋ว (ร้อยละ)	8.8	2.1	5.0	0.7	1.6
จำนวนวันทำงาน (วัน)	245	244	242	240	241
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (เที่ยวคน/วัน)	656,770	673,162	720,155	735,081	743,681
อัตราการใช้ตั๋ว (ร้อยละ)	8.8	2.5	7.0	2.1	1.2
ค่าโดยสารก่อนหักส่วนลด (ล้านบาท)	5,681.6	5,878.7	6,401.4	6,639.20	6,824.49
อัตราการใช้ตั๋ว (ร้อยละ)	15.9	3.47	8.9	3.7	2.8
อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคน (บาทต่อเที่ยวคน)	26.46	26.88	27.53	27.89	28.3
อัตราการใช้ตั๋ว (ร้อยละ)	6.4	1.6	2.4	1.3	1.5

ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม				
	2557	2558	2559	2560	2561
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน)*	222.2	229.0	243.9	249.8	252.83
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	365	365	366	365	365
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน)*	608,692	627,472	666,504	684,492	692,680
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน)*	166.6	172.1	181.1	185.3	187.9
จำนวนวันทำงาน (วัน)	245	244	242	240	241
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (เที่ยวคน/วัน)	680,011	705,502	748,440	772,132	779,833

* นับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย

■ การประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานในปี 2560/61

ในปี 2560/61 บีทีเอสยังคงรักษาความน่าเชื่อถือของความปลอดภัยและการให้บริการที่ได้มาตรฐานอย่างต่อเนื่อง โดยตัวชี้วัดหลักในการประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ได้แก่ (1) ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ (2) ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า และ (3) ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร ซึ่งความน่าเชื่อถือของการให้บริการวัดจากเปอร์เซ็นต์ค่าความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Journey On Time: PJOT) โดยมีเป้าหมายในการวัด คือ ผู้โดยสารจะต้องเดินทางได้ตรงเวลาไม่น้อยกว่าร้อยละ 99.5 เทียบกับความล่าช้าที่เกิดขึ้นที่มีระยะเวลาตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป ทั้งนี้ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการในปี 2560/61 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 99.85 ซึ่งใกล้เคียงกับปีก่อน และดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ตัวชี้วัดต่อมา คือ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า วัดจากระยะทางก่อนที่จะเกิดการขัดข้อง โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้ คือ ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง โดยในปี 2560/61 อยู่ที่ 87,960 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง ซึ่งลดลงจากปีก่อน แต่ดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ตัวชี้วัดสุดท้าย คือ ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร วัดได้จากจำนวนเที่ยวการเดินทางก่อนพบความผิดปกติ รวมถึงการขัดข้องของอุปกรณ์และการใช้บัตรโดยสารผิดวิธี โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้จะต้องไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการพบความผิดปกติ 1 ครั้ง โดยความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร สำหรับปี 2560/61 อยู่ที่ 48,672 ครั้งต่อการพบความผิดปกติ 1 ครั้ง ซึ่งดีกว่าปีก่อนและดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ในการนี้ บีทีเอสยังคงพัฒนาอุปกรณ์และเครื่องมืออย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานต่อไป

ตารางเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการดำเนินงานกับเป้าหมาย

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพ	เป้าหมาย	2559/60	2560/61
ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ : ความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 99.5 ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	ร้อยละ 99.86	ร้อยละ 99.85
ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า	ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง	89,076	87,960
ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร	ไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการขัดข้อง	37,905	48,672

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 จากบริเวณชองหนนรี ถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ข้ามสะพานกรุงเทพ ไปจนถึงบริเวณถนนราชพฤกษ์ โดยสถานีสำหรับรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT มีทางเชื่อมต่อกับสถานีชองหนนรีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โปรดพิจารณาแผนที่เส้นทางการเดินรถของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ใน หัวข้อ 2.1.1.1 ธุรกิจให้บริการรถไฟฟ้า : แผนที่เส้นทางการเดินรถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย และเส้นทางการเดินรถของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT

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

ทั้งนี้ ระยะเวลาตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดหารถโดยสาร และสัญญาจ้างบริหารสถานีดังกล่าวได้สิ้นสุดลงในวันที่ 28 พฤษภาคม 2560 โดย กทม. ได้ว่าจ้างบีทีเอสซีเป็นผู้ให้บริการเดินรถและบริหารสถานีโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ต่อเป็นระยะเวลา 95 วัน ตั้งแต่วันที่ 29 พฤษภาคม 2560 จนถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2560 ซึ่งต่อมาเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2560 บีทีเอสซีได้เข้าทำสัญญากับกรุงเทพมหานครในการรับสิทธิเดินรถโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ต่อเป็นระยะเวลา 6 ปี นับแต่วันที่ 1 กันยายน 2560 จนถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2566

นอกเหนือจากรายได้ที่จะได้รับการรับจ้างเดินรถและบริหารสถานีแล้ว บีทีเอสซีคาดว่าจะระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจะได้รับผลประโยชน์จากโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งจะช่วยเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส จากเส้นทางรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งผ่านแหล่งที่อยู่อาศัยและย่านธุรกิจที่มีประชากรหนาแน่นและการจราจรติดขัด และยังเชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีช้อปปิ้งนันทรีอีกด้วย

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. ได้อนุมัติการจดทะเบียนกองทรัสต์สินทรัพย์ตามโครงการกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกท (BTSGIF) เป็นกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

บีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF ได้เข้าลงนามในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 โดยบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่กองทุน BTSGIF เป็นจำนวนเงิน 61,399 ล้านบาท (จำนวนเงินสุทธิภายหลังจากหักค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งกองทุน BTSGIF จำนวนเงินประมาณ 1,111 ล้านบาท) ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เข้าจองซื้อและเป็นผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุน 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 โดยการเข้าทำสัญญานับสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 และสัญญาจําหน่ายหุ้นบีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 และให้สิทธิแก่กองทุน BTSGIF ในการซื้อหุ้นบีทีเอสซี โดยการเข้าทำสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นบีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 เพื่อเป็นหลักประกันภาระผูกพันที่บริษัทฯ มีต่อกองทุน BTSGIF ภายใต้สัญญานับสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบีทีเอสซียังได้เข้าทำสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับการทำธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน โดยเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับสัญญาและข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานตามที่ระบุข้างต้น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

2.1.2 ตลาดและการแข่งขัน

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

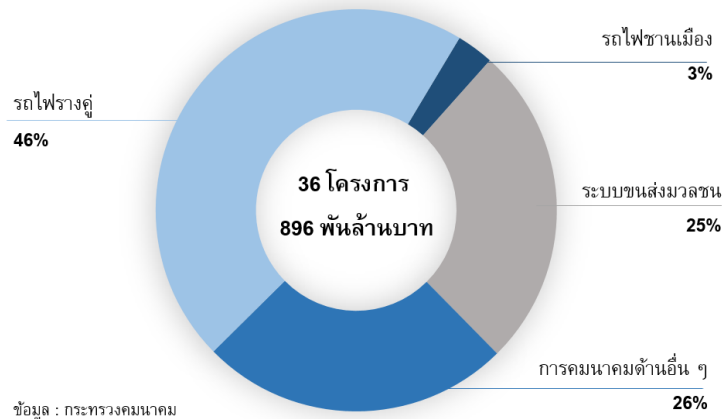
2.1.2.1 ภาพรวมของการขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

จากข้อมูลของธนาคารโลก ประเทศไทยมีการพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจมาตลอดระยะเวลา 40 ปีที่ผ่านมา ดังจะเห็นได้จากความมุ่งมั่นในการปรับเปลี่ยนจากประเทศที่มีรายได้ระดับต่ำไปสู่ประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลางถึงระดับสูง อย่างไรก็ตาม จำนวนประชากรที่หนาแน่นในกรุงเทพฯ กลับเป็นปัจจัยที่ทำให้มีการจราจรติดขัดและยังคงทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยรายงานการประเมินสภาพจราจรทั่วโลกประจำปี 2560 ของ INRIX ซึ่งเป็นบริษัทในประเทศสหรัฐอเมริกาที่เชี่ยวชาญด้านการคมนาคมบนท้องถนน ระบุว่ากรุงเทพฯ ถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 11 ของเมืองที่มีปัญหาการจราจรติดขัดที่สุดในบรรดาเมืองใหญ่ 1,360 เมือง ใน 5 ทวีปทั่วโลก นอกจากนี้ ยังพบว่าคนไทยใช้เวลาเฉลี่ย 56 ชั่วโมงต่อปีอยู่บนท้องถนน และปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ปัญหาการจราจรบนท้องถนนยังคงเป็นปัญหาเรื้อรังคือการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของปริมาณรถยนต์ ซึ่งสวนทางกับความสามารถในการรองรับยานพาหนะบนท้องถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด โดยรายงานของกรมขนส่งทางบกพบว่า จำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ของประเทศไทยในช่วง 8 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีที่ร้อยละ 3.8

ในปี 2560 กรุงเทพฯ และปริมณฑล (ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร) มีจำนวนประชากรรวมกันกว่า 10.8 ล้านคน แต่อัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในประเทศไทยยังคงเท่ากันกับปีก่อน คือ 10.2 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน ซึ่งยังคงเป็นสัดส่วนที่ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกัน โดยอัตราการครอบคลุมพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น อยู่ที่ 42.1 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน สิงคโปร์อยู่ที่ 39.4 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน และฮ่องกงอยู่ที่ 34.9 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน นอกจากนี้ ในปี 2560 ส่วนแบ่งทางการตลาดของจำนวนเที่ยวโดยสารของระบบรถไฟฟ้าในกรุงโตเกียวมีสัดส่วนร้อยละ 48 สิงคโปร์ร้อยละ 46 และฮ่องกงร้อยละ 49 ในขณะที่กรุงเทพฯ มีเพียงร้อยละ 6 เท่านั้น จากข้อมูลเชิงเปรียบเทียบที่กล่าวมาข้างต้น นับเป็นปัจจัยหลักที่แสดงให้เห็นว่ากรุงเทพฯ ยังคงต้องพัฒนาอย่างเร่งด่วนสำหรับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าเพื่อรองรับสภาพการจราจรที่แออัดในปัจจุบันและยังคงต้องพัฒนาต่อไปเมื่อเทียบกับประเทศใกล้เคียง

ปัจจุบัน รัฐบาลมีแผนขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยการส่งเสริมนโยบายประเทศไทย 4.0 วัตถุประสงค์หลักของแผนงานนี้ไม่เพียงแต่จะช่วยยกระดับเศรษฐกิจไปสู่ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” หรือ “ประเทศที่มีรายได้สูง” ผ่านอุตสาหกรรมที่มีนวัตกรรมและความก้าวหน้า แต่ยังช่วยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเพื่อลดข้อจำกัดในด้านต่าง ๆ รวมถึงช่วยลดสภาพการจราจรที่ติดขัด อันจะนำมาซึ่งประสิทธิภาพและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน ทั้งนี้ ในปี 2560 กระทรวงคมนาคมได้ออกแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 รวมทั้งสิ้น 36 โครงการ คิดเป็นมูลค่าประมาณ 896 พันล้านบาท

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560



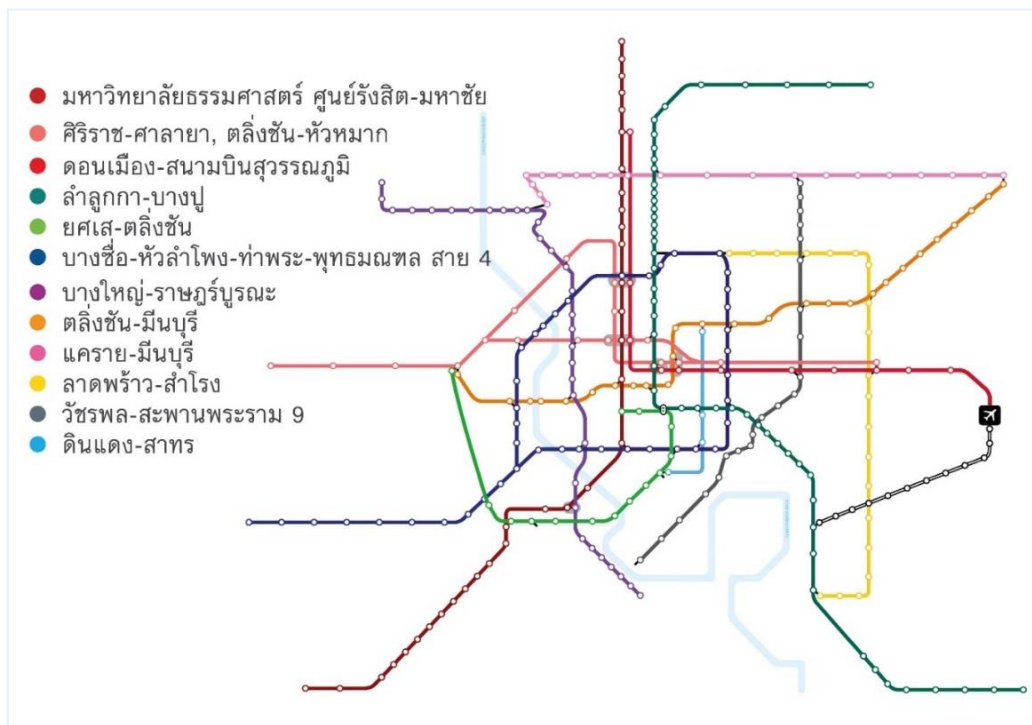
การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเป็นสิ่งที่รัฐบาลให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากการที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (“สนข.”) กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-Map) เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (รวมจังหวัดนครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร) ในช่วงระยะเวลา 20 ปีข้างหน้า (2553-2572) โดยแผนแม่บทนี้ได้กำหนดโครงการรถไฟฟ้า 12 สาย ครอบคลุมระยะทางรวม 515.2 กิโลเมตร จำนวน 312 สถานี

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.

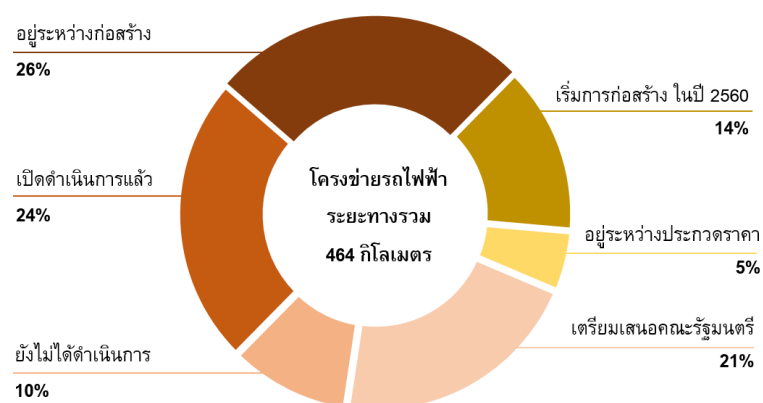
โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-Map) (515.2 กิโลเมตร)



ข้อมูล : สนข. และ รฟม.

อย่างไรก็ดี ตามแผนเร่งรัดของมติคณะรัฐมนตรี กำหนดให้มียุทธศาสตร์การดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้า 10 สายหลักจากทั้งหมด 12 โครงการ ระยะทางรวม 464 กิโลเมตร จากทั้งหมด 515.2 กิโลเมตร

ความคืบหน้าของการดำเนินงานโครงการเร่งด่วน 10 สายหลัก



ข้อมูล : สนข. (ข้อมูลเดือนกรกฎาคม 2560)

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อสาธารณะและเพื่อเป็นการขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น สนข. ประสานความร่วมมือกับองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ในการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ฉบับที่ 2 (M-Map 2) โดยคาดว่าจะมี

การบรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ 4 สาย ได้แก่ สายสีทอง (กรุงธนบุรี-คลองสาน ระยะทาง 1.7 กิโลเมตร) สายสีเทา (วัชรพล-ทองหล่อ ระยะทาง 16.3 กิโลเมตร) LRT (บางนา-สนามบินสุวรรณภูมิ ระยะทาง 18.3 กิโลเมตร) และสายสีน้ำตาล (แคราย-ลำสาละ ระยะทาง 22 กิโลเมตร) เข้าไปในแผนแม่บทฉบับใหม่ดังกล่าว ซึ่งคาดว่า M-Map 2 จะแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม 2561 โดยขณะนี้ สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนา M-Map 2 โดยคาดว่าจะได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในต้นปี 2563

■ ระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

นอกจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและส่วนต่อขยาย และระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งบีทีเอสซีเป็นผู้ดำเนินงาน มีระบบขนส่งมวลชนทางรางอื่น ๆ ดังนี้

ระบบรถไฟฟ้า MRT

ระบบรถไฟฟ้า MRT ประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้าจำนวน 2 โครงการ ดำเนินการโดยบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“บีอีเอ็ม”) ภายใต้สัญญาสัมปทานกับ รฟม. ได้แก่ (1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ) เป็นโครงการรถไฟฟ้าทางวิ่งใต้ดินสายแรกของประเทศไทย ระยะทางรวม 20 กิโลเมตร จำนวน 18 สถานี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และ ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) เป็นโครงการรถไฟฟ้าทางวิ่งใต้ดินและทางวิ่งยกระดับ ระยะทางรวม 27 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี โดยเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ได้เปิดให้บริการแล้ว 1 สถานี ได้แก่ สถานีเตาปูน ระยะทาง 1.2 กิโลเมตร และ (2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) เป็นโครงการรถไฟฟ้าทางวิ่งยกระดับ ระยะทางรวม 23 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีเตาปูน

ทั้งนี้ ในปี 2559 และปี 2560 ระบบรถไฟฟ้า MRT ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนทั้งสิ้น 100.1 ล้านเที่ยวคน และ 108.0 ล้านเที่ยวคน ตามลำดับ

ระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link) (“แอร์พอร์ตลิงก์”) เป็นหนึ่งในโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ซึ่งดำเนินการโดยการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย (“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 ประกอบกับมีอัตราความเร็วเฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ต่ำ จึงทำให้จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางลดลงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ หากพิจารณาการเพิ่มระยะทางของถนนในกรุงเทพฯ จะพบว่าตั้งแต่ปี 2548 จำนวนระยะทางของถนนในกรุงเทพฯ มิได้มีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในทางกลับกันจำนวนรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ กลับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2560 มีอัตราการเติบโตของรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ ถึงร้อยละ 4.4 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2559 ที่มีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.8 จากความแตกต่างระหว่างอุปสงค์ของผู้ใช้ระบบคมนาคมที่พึ่งพาถนนและอุปทานของถนนในกรุงเทพฯ ทำให้ปัญหาการจราจรทวีคูณขึ้น ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้เดินทางให้หันมาใช้บริการของระบบขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มมากขึ้น

ทั้งนี้ จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางราง เช่น ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และระบบรถไฟฟ้า MRT มีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จำนวนและอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน							
หน่วย : คนต่อวัน	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ⁽¹⁾⁽²⁾	500,085	554,654	608,692	627,472	666,504	684,492	692,680
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	22.9	10.9	9.7	3.1	6.2	2.7	1.2
ระบบรถไฟฟ้า MRT	189,310	220,225	236,811	253,255	260,325	274,302	295,792
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	4.1	6.3	7.5	6.9	2.8	5.4	7.8

ที่มา: ข้อมูลจากบีทีเอสและบีทีเอสซี

(1) นับรวมทั้งผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักและส่วนต่อขยาย

(2) นับจำนวนผู้โดยสารตามรอบปีบัญชีของบีทีเอสซี (ตั้งแต่ 1 เมษายน ถึง 31 มีนาคม) เช่น ปี 2560 หมายถึง ปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2561

■ การเพิ่มขึ้นของรายได้

แม้ว่าระบบขนส่งมวลชนทางรางจะเป็นรูปแบบการขนส่งที่รวดเร็วและน่าเชื่อถือ ค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางค่อนข้างสูงกว่าค่าโดยสารของการขนส่งในรูปแบบอื่น ตัวอย่างเช่น รถโดยสารประจำทางธรรมดาของ ขสมก. มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำอยู่ที่ 6.50 บาท สำหรับเส้นทางส่วนใหญ่ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศของ ขสมก. มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำอยู่ที่ 10 บาท โดยจะเพิ่มขึ้นตามระยะทางการเดินทาง ในขณะที่ระบบขนส่งมวลชนทางรางมีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่ 16 บาท โดยค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นตามระยะทางการเดินทาง

ในช่วงที่ผ่านมาระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางธรรมดาหรือปรับอากาศ มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารไม่มากนัก ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้นแต่รัฐบาลได้ออกมาตรการเพื่อตรึงราคา

ค่าโดยสารโดยการแบกรับต้นทุนค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นผ่านเงินสนับสนุน ดังนั้น อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนส่วนใหญ่จึงไม่มีการปรับอัตราขึ้นมากนัก ค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 สรุปได้ดังนี้

อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ		
ประเภท	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	หมายเหตุ
รถสองแถว	7.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถธรรมดา ครีม-แดง	6.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถบริการตลอดคืน ครีม – แดง	8.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถบริการตลอดคืน ขาว – น้ำเงิน	9.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถธรรมดา ขาว – น้ำเงิน	7.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถทางด่วน ครีม – แดง	8.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถทางด่วน ขาว – น้ำเงิน	9.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถโดยสารปรับอากาศ ครีม – น้ำเงิน	10.00 – 18.00	ราคาตามระยะทาง
รถปรับอากาศ (ยูโร II)	11.00 – 23.00	ราคาตามระยะทาง
รถแท็กซี่	35.00	เริ่มต้นที่ 35 บาท สำหรับระยะทาง 1 กิโลเมตรแรก หลังจากนั้นคิดตามระยะทาง กรณีรถไม่สามารถเคลื่อนที่หรือเดินรถต่อไปได้เกินกว่า 6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง อัตรานาทีละ 2 บาท
รถไฟฟ้าบีทีเอส	16.00 – 44.00	เริ่มที่ 16 บาท และเพิ่มขึ้นตามจำนวนสถานี
รถไฟฟ้า 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 พบว่า อัตราการขยายตัวของผลผลิตมวลรวมที่แท้จริงของประเทศไทย (Real GDP Growth) มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2560 เฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ร้อยละ 3.9

การเพิ่มขึ้นของรายได้ทำให้ผู้โดยสารในกรุงเทพฯ มีกำลังใช้จ่ายสำหรับการใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร และการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ จึงมีการคาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทางถนนเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนทางรางที่ค่อนข้างรวดเร็ว และสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีแผนส่วนต่อขยายของระบบขนส่งมวลชนทางราง ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของกรุงเทพฯ และเขตปริมณฑล

■ การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร

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

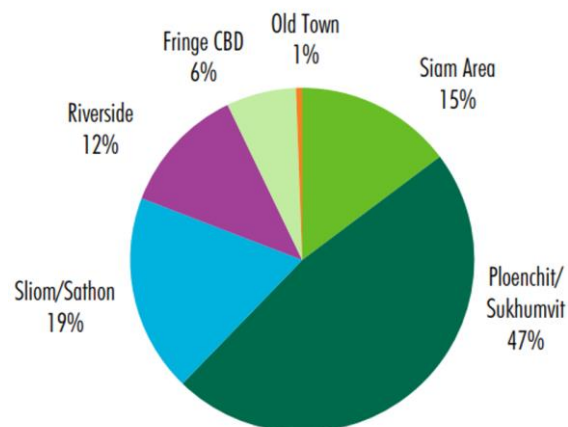
ปัจจุบันการเดินทางในกรุงเทพฯ ถือได้ว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นเนื่องจากความหนาแน่นของประชากรและระบบขนส่งมวลชนที่ไม่ครอบคลุมเพียงพอ ณ สิ้นปี 2560 จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ เฉพาะตามสำมะโนประชากร มีจำนวน 5.7 ล้านคน

จำนวนและอัตราการเติบโตของประชากรในกรุงเทพฯ ตามสำมะโนประชากร ณ วันที่ 31 ธันวาคม								
หน่วย : คน	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560
ประชากรกรุงเทพฯ	5,701,394	5,674,843	5,673,560	5,686,252	5,692,284	5,696,409	5,686,646	5,682,415
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	0.0	-0.5	0.0	0.2	0.1	0.1	- 0.2	-0.0

ที่มา: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

พื้นที่ในเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District) ซึ่งรวมถึงพื้นที่ถนนสีลม สาทร สุรวงศ์ พระราม 4 เพลินจิต วิทยุ สุขุมวิทตอนต้น และโอศก) มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะเห็นได้จากอัตราการเติบโตของอุปทานของคอนโดมิเนียมในใจกลางกรุงเทพฯ (พื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ รวมถึงพื้นที่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสุขุมวิทตอนปลายและถนนพระราม 3) โดยอัตราการเติบโตในปี 2560 ยังคงอยู่ในระดับสูง จึงน่าจะเป็นประโยชน์ต่อระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ให้บริการครอบคลุมพื้นที่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ

อุปทานของคอนโดมิเนียมในใจกลางกรุงเทพฯ



ข้อมูล : CBRE Research (ไตรมาส 3 ปี 2560)

2.1.2.2 ภาวะการแข่งขันและกลยุทธ์การแข่งขัน

บีทีเอสต้องแข่งขันกับการให้บริการการเดินทางหลายรูปแบบในกรุงเทพฯ ได้แก่ รถโดยสารประจำทาง รถไฟฟ้า MRT รถแท็กซี่ และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยรถโดยสารประจำทางและรถไฟฟ้า MRT จัดเป็นคู่แข่งสำคัญของบีทีเอสในการขนส่งมวลชนรายวัน อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นคู่แข่ง แต่มีบทบาทในฐานะเป็นผู้ขนส่งและรับผู้โดยสารจากสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสด้วยเช่นกัน

รถโดยสารประจำทางเป็นผู้ให้บริการด้านการขนส่งมวลชนที่ใหญ่ที่สุดเมื่อวัดจากจำนวนเที่ยวโดยสาร โดยในช่วงระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2556 – 2560 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญต่อค่าโดยสารสำหรับการขนส่งมวลชนในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งนี้ แม้ว่าราคาน้ำมันจะสูงขึ้นมาโดยตลอด แต่รัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาค่าโดยสารไว้โดยการเพิ่มเงินสนับสนุน ดังนั้น บริษัทรถโดยสารประจำทางส่วนใหญ่จึงไม่ได้ปรับขึ้นราคาค่าโดยสารแต่อย่างใด นอกจากนี้ ในปัจจุบัน บริษัทรถโดยสารประจำทางบางบริษัทให้บริการแก่ประชาชนโดยไม่คิดค่าบริการ บีทีเอสคาดว่าจะ

ว่าในอนาคต รถโดยสารประจำทางจะยังคงเป็นผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนหลักอยู่ อย่างไรก็ตาม การให้บริการของรถโดยสารประจำทางได้รับผลกระทบจากสภาพจราจรที่ติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ดังนั้น บีทีเอสจึงสามารถแข่งขันกับรถโดยสารประจำทางได้จากระยะเวลาในการเดินทางที่รวดเร็วกว่าและมีความสะดวกสบายมากกว่า เนื่องจากรถไฟฟ้าบีทีเอสไม่ได้รับผลกระทบจากการจราจรที่ติดขัด มีเครื่องปรับอากาศภายในรถ และเดินทางด้วยความรวดเร็ว

■ การเพิ่มศักยภาพในการให้บริการและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร

บีทีเอสซึ่งมุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพในการให้บริการและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารด้วยการเพิ่มตู้รถโดยสารเนื่องจากบีทีเอสคาดว่าจำนวนผู้โดยสารจะยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายในอนาคต ทั้งจากเส้นทางให้บริการเดิมและจากจุดเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ทั้งนี้ ปัจจุบัน ได้ปรับเปลี่ยนรถไฟฟ้าที่ให้บริการทั้งหมดจำนวน 52 ขบวน เป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวนทั้งหมดแล้ว โดยในอนาคตบีทีเอสจะยังสั่งซื้อขบวนรถไฟฟ้าและตู้โดยสารเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเชื่อมต่อทางเดินเข้าสู่อาคารต่าง ๆ ตลอดแนวเส้นทางระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็น โรงแรม ศูนย์การค้า และศูนย์ธุรกิจ รวมถึงระบบรถไฟฟ้า MRT ที่บริเวณ 3 สถานี ได้แก่ สถานีหมอชิต อโศก และศาลาแดง, รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ ที่สถานีพญาไท และรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ที่สถานีช่องนนทรี ทั้งนี้ เพื่อรองรับผู้โดยสารจากอาคารต่าง ๆ และระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น

เพื่อความสะดวกของผู้โดยสารที่เป็นผู้พิการ ในปี 2560/61 กทม. ได้จัดสร้างลิฟต์โดยสารสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และในส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท โดยบีทีเอสมีหน้าที่ในการดูแลรักษาลิฟต์โดยสารดังกล่าว ตลอดจนจัดเตรียมเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกและให้ความช่วยเหลือ

นอกจากนี้ บีทีเอสยังเล็งเห็นความสำคัญในการณรงค์ให้นักท่องเที่ยวมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสำหรับการเดินทางในกรุงเทพฯ ดังนั้น บีทีเอสจึงได้ให้บริการศูนย์ข้อมูลสำหรับนักท่องเที่ยวที่สถานีสยาม สถานีพญาไท และสถานีสะพานตากสิน โดยนักท่องเที่ยวสามารถขอบริการข้อมูลเกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยว และการเดินทางในกรุงเทพฯ รวมไปถึงบริการจำหน่ายตั๋วลงเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา บริการโทรศัพท์ทางไกล บริการอินเทอร์เน็ต และการจำหน่ายสินค้าที่ระลึก โดยเปิดทำการทุกวันตั้งแต่ 8.00 น. ถึง 20.00 น.

บีทีเอสและบีเอสเอส ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ปัจจุบันบริษัทฯ ถือหุ้นผ่านวีจีไอ ในสัดส่วนร้อยละ 90 ได้พัฒนาระบบตัวร่วมภายใต้ชื่อ “บัตร์เรบิท (rabbit)” โดยระบบตัวร่วมจะทำให้บัตรใบเดียวสามารถนำไปชำระค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนหลายประเภทที่แตกต่างกัน ปัจจุบัน บัตร์เรบิทสามารถใช้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และในอนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ซึ่งบีทีเอสเชื่อว่า จะเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารและจะส่งผลให้มีการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสมากขึ้น นอกจากนี้ การนำสมาร์ตการ์ดมาใช้ ยังจะทำให้การบริหารค่าใช้จ่ายของบีทีเอสมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากระบบของสมาร์ตการ์ดดังกล่าวไม่ต้องมีการบำรุงรักษามากเท่ากับระบบบัตรแถบแม่เหล็กเดิม

■ การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

แม้ว่าบีทีเอสจะมีประสิทธิภาพและความสามารถในการรักษาระดับต้นทุนในการดำเนินการ (Operational Leverage) บีทีเอสยังคงปรับปรุงและพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงการ

บำรุงรักษาระบบที่มีความสำคัญต่าง ๆ ด้วยตนเองแทนการใช้บริการของบุคคลภายนอก เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรของ บีทีเอสซีจะได้รับการถ่ายทอดความรู้จากผู้ขาย และเป็นการเพิ่มศักยภาพการบริหารต้นทุนการบำรุงรักษา

บีทีเอสซีได้ทำการบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าและเครื่องกลที่สำคัญ 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 บีทีเอสซียังดำเนินการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้ดีอยู่เสมอ (Preventive Maintenance) เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของอุปกรณ์ ตลอดจนเป็นการยืดอายุการใช้งานของอุปกรณ์ให้ยาวนานขึ้น ซึ่งเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายการลงทุนในอุปกรณ์

■ การยกระดับความปลอดภัยของผู้โดยสาร

สถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีได้ติดตั้งระบบเตือน ป้องกัน และระงับอัคคีภัย โดยเฉพาะส่วนของอาคารที่มีความเสี่ยงต่ออัคคีภัยสูง เช่น ห้องเครื่องนั้น มีการติดตั้งระบบดับเพลิงอัตโนมัติด้วยการฉีดน้ำ (Sprinkler System) หรือแบบใช้ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ สถานีทั้งหมดได้ติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าสำรองอยู่ภายในสถานี ทั้งนี้ ประมาณครึ่งหนึ่งของสถานีทั้งหมดจะมีสถานีรับไฟฟ้าเพื่อจ่ายให้กับรางที่สาม (Third Rail) เพื่อใช้เป็นพลังงานในการขับเคลื่อนรถไฟฟ้าอีกด้วย ในแต่ละสถานีจะมีนายสถานีซึ่งมีหน้าที่ดูแลให้ระบบดำเนินงานด้วยความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพโดยจะติดตามข้อมูลจากโทรทัศน์วงจรปิด และสามารถติดต่อสื่อสารกับผู้โดยสารและผู้ควบคุมเส้นทาง

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

■ ความตระหนักและห่วงใยต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

บีทีเอสซีมีความตระหนักและใส่ใจในสิ่งแวดล้อมตลอดแนวเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยได้จัดทำระบบจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาองค์กรให้ก้าวหน้าและเป็นที่ยอมรับในเชิงพาณิชย์และทางสังคม และได้ผ่านการรับรองจากบริษัท บูโร เวอร์ทิส เซอทิฟิเคชั่น (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้ให้การรับรอง เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2557 และตลอดช่วง 3 ปีที่ผ่านมา บีทีเอสซียังคงรักษาระบบจัดการสิ่งแวดล้อม 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 ตลอดจนการซ่อมแซมแผนฉุกเฉินด้านการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในกรณีเกิดอุบัติเหตุในโรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

2.1.2.3 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ด้วยจุดเด่นของรถไฟฟ้าบีทีเอส ไม่ว่าจะเป็นความเร็ว ตรงต่อเวลา สะอาด มีความปลอดภัยสูง อัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม รวมถึงเส้นทางที่ผ่านจุดสำคัญในย่านศูนย์กลางของธุรกิจการค้า จึงทำให้เป็นที่ยอมรับว่ารถไฟฟ้า

บีทีเอสเป็นผู้นำในระบบการเดินทางที่มีคุณภาพและเป็นส่วนหนึ่งในชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพฯ ไม่ว่าจะเดินทางไปทำงาน เรียนหนังสือ ติดต่อธุรกิจ ประชุม สัมมนาต่าง ๆ รวมถึงเพื่อการท่องเที่ยว จั๊บายซื้อของ รับประทานอาหาร และพักผ่อน ตามห้างสรรพสินค้า โรงแรมชั้นนำ หรือสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญ ซึ่งอยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส ทั้งนี้ กลุ่มลูกค้าของรถไฟฟ้าบีทีเอส สามารถแยกแยะจากการสำรวจความพึงพอใจประจำปีได้ ดังนี้

■ ลักษณะทางกายภาพ

จากผลการสำรวจปี 2560 โดยสวนดุสิตโพล จากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 2,727 คน สามารถแบ่งกลุ่มผู้โดยสารตามเพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ของผู้เดินทาง ได้ดังนี้

ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ	ชาย	883	30.55
	หญิง	1,894	69.45
	รวม	2,727	100
อายุ	ต่ำกว่า 15 ปี	107	3.92
	16-20 ปี	469	17.20
	21-25 ปี	554	20.32
	26-30 ปี	387	14.19
	31-40 ปี	526	19.29
	41 ปีขึ้นไป	684	25.08
	รวม	2,727	100
การศึกษา	ประถมศึกษา	38	1.39
	มัธยมตอนต้น	117	4.29
	มัธยมตอนปลาย/ปวช.	400	14.67
	ปวส./อนุปริญญา	129	4.73
	ปริญญาตรี	1,643	60.25
	สูงกว่าปริญญาตรี	379	13.90
	ไม่แสดงความคิดเห็น	21	0.77
	รวม	2,727	100
อาชีพ	นักเรียน/นักศึกษา	764	28.02
	พนักงานบริษัท	1,103	40.45
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	179	6.56
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	276	10.12
	รับจ้างทั่วไป	124	4.55
	แม่บ้าน	88	3.23
	เกษียณอายุ/ว่างงาน	67	2.46
	พนักงานภาครัฐ	19	0.70
	อาชีพอิสระ	12	0.44
	อื่น ๆ เช่น เกษตรกร	1	0.04
	ไม่แสดงความคิดเห็น	94	3.43
	รวม	2,727	100

ข้อมูล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รายได้ต่อเดือน		
ไม่เกิน 10,000 บาท	569	20.87
10,001-20,000 บาท	613	22.48
20,001-30,000 บาท	521	19.11
30,001-40,000 บาท	320	11.73
40,001-50,000 บาท	165	6.05
50,001-75,000 บาท	132	4.84
75,001-100,000 บาท	71	2.60
มากกว่า 100,000 บาท	62	2.27
ไม่มีรายได้	262	9.61
ไม่แสดงความคิดเห็น	12	0.44
รวม	2,727	100

▪ พฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากผลการสำรวจปี 2560 โดยสวนดุสิตโพล จากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 2,727 คน เมื่อพิจารณาพฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่าผู้ใช้บริการมากที่สุด 4-5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 38.80 รองลงมาคือ 2-3 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 20.61 และ 6-7 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 20.28 และมีผู้ใช้บริการที่ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสน้อยกว่า 1-3 ครั้งต่อเดือน ร้อยละ 10.2 นาน ๆ ครั้ง ร้อยละ 3.6 1 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 5.0 และไม่แน่นอนอีกร้อยละ 1.6

นอกจากนี้ ยังพบว่ากลุ่มอาชีพนักเรียน/นักศึกษา กลุ่มพนักงานบริษัท กลุ่มข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ กลุ่มรับจ้าง และกลุ่มพนักงานภาครัฐ ใช้บริการ 4-5 วัน ต่อสัปดาห์มากที่สุด ส่วนกลุ่มเจ้าของธุรกิจ/ค้าขาย กลุ่มแม่บ้าน เกษียณอายุ/ว่างงาน ใช้บริการรถไฟฟ้า 2-3 วันต่อสัปดาห์มากที่สุด

2.1.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

▪ ระบบบัตรโดยสารและประเภทของบัตรโดยสาร

ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ภายใต้การควบคุมของระบบคอมพิวเตอร์ศูนย์กลาง ประกอบด้วยอุปกรณ์ประตูอัตโนมัติ ซึ่งสามารถรองรับบัตรโดยสารได้ทั้งบัตรแถบแม่เหล็ก และบัตรสมาร์ทการ์ดแบบไร้สัมผัส (Contactless Smartcard) ปัจจุบัน บีทีเอสมีประเภทของบัตรโดยสาร ดังนี้

ประเภทบัตร	ปี 2560/61 สัดส่วนรายได้ (ร้อยละ)
บัตรประเภทเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket) ค่าโดยสารแตกต่างกันตามจำนวนสถานี โดยค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 16-44 บาท	38.2
บัตรประเภทเติมเงิน	27.8
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับบุคคลทั่วไป บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	26.8
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับนักเรียน นักศึกษา บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	4.5
บัตรประเภท 1 วัน (One Day Pass) เป็นบัตรโดยสารไม่จำกัดเที่ยวการเดินทางใน 1 วัน	1.5
บัตรแบบพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ (Senior Smart Pass) สำหรับผู้โดยสารสัญชาติไทยอายุตั้งแต่ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป	1.4

ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสซีได้เปิดให้บริการบัตรแรบบิทของบีเอสเอส โดยบัตรดังกล่าวเป็นบัตรสมาร์ทการ์ด ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้ชำระค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนรูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และในอนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังสามารถใช้ชำระค่าสินค้าและบริการในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแรบบิท ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทส่งเสริมให้ผู้โดยสารใช้บริการบัตรแรบบิท โดยการจัดทำโปรแกรมสะสมคะแนน “แรบบิท รีวอร์ดส (Rabbit Rewards)” ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถนำคะแนนสะสมมาแลกเป็นเงินอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเติมเงินในบัตรแรบบิท ของกำนัล หรือบัตรกำนัลเงินสด โปรดพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับบัตรแรบบิทและโปรแกรมสะสมคะแนนแรบบิท รีวอร์ดส เพิ่มเติมใน หัวข้อ 2.4.1 ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) และ หัวข้อ 2.4.4 ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks)

■ ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock)

ในเริ่มแรก บีทีเอสซีมีขบวนรถไฟฟ้าทั้งสิ้น 35 ขบวน โดยขบวนรถไฟฟ้าทั้งหมดผลิตโดยกลุ่มบริษัทซีเมนส์ ซึ่งออกแบบให้ใช้งานกับสถานะของกรุงเทพฯ โดยเฉพาะ โดยขบวนรถไฟฟ้า 1 ขบวน ประกอบด้วยตู้โดยสารจำนวน 3 ตู้ แต่ละขบวนสามารถรับผู้โดยสารได้สูงสุด 1,106 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารนั่ง 126 คน และผู้โดยสารยืน 980 คน ขานชาลาสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถรองรับขบวนรถไฟฟ้าที่มีตู้โดยสารถึง 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 ในชั่วโมงเร่งด่วน 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

เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลัก 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 ตู้ในเดือนพฤษภาคม 2556 และ (3) เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าจากซีอาร์อาร์ซี จำนวน 5 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ในเดือนธันวาคม 2556

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

■ ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling System)

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

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

■ ระบบความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

บีทีเอสซีเชื่อว่าระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นระบบการขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยที่สุดระบบหนึ่ง โดยบีทีเอสซีได้รับการรับรองระบบบริหารจัดการคุณภาพ ISO 9001:2008 ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 และระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยในการขนส่งระบบรางตาม Best Practice Model ของ Ricardo Rail ซึ่งเป็นบริษัทในระดับสากลที่เป็นผู้ตรวจและให้การรับรองมาตรฐานด้านระบบรถไฟฟ้า และนับตั้งแต่เปิดให้บริการ ไม่มีอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัส บีทีเอสซีตั้งใจเสมอมาในการใช้กฎระเบียบข้อบังคับและวิธีปฏิบัติด้านความปลอดภัยในระบบที่เคร่งครัด โดยรถไฟฟ้าทุกขบวนและสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานีมีการติดตั้งอุปกรณ์สำหรับเหตุฉุกเฉิน นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีคู่มือปฏิบัติการเกี่ยวกับกฎระเบียบ และแนวทางการปฏิบัติเพื่อดูแลผู้โดยสารทุกรายสำหรับรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉิน บีทีเอสซีได้ทดลองระบบเป็นระยะเวลา 6 เดือนก่อน

เปิดให้บริการเดินรถอย่างเป็นทางการ เพื่อทดสอบให้แน่ใจว่าไม่มีข้อบกพร่องในระบบความปลอดภัย และได้จัดให้มีการอบรมพนักงานรวมถึงการทดสอบและฝึกซ้อมระบบความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ

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

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

ขบวนรถไฟฟ้าได้รับการออกแบบมาเพื่อไม่ให้เกิดกรณีรถไฟฟ้าล่าช้าหรือดำเนินงานไม่ได้มาตรฐานอันเป็นผลมาจากการขัดข้องด้านกระแสไฟฟ้าหรือเครื่องจักรกล มอเตอร์ขับเคลื่อนของรถไฟฟ้านั้นมีกำลังสูงเพียงพอที่รถไฟฟ้าแม้จะบรรทุกผู้โดยสารเต็มขบวนก็สามารถลาก หรือดันรถไฟฟ้าอีกคันที่บรรทุกผู้โดยสารเต็มขบวนไปยังสถานีที่ใกล้ที่สุดเพื่อทำการขนถ่ายผู้โดยสารเมื่อระบบเกิดเหตุขัดข้อง นอกจากนี้ เมื่อเกิดไฟฟ้าดับ รถไฟฟ้าจะมีระบบไฟฟ้าสำรองเพื่อให้ระบบที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยยังทำงานต่อไป

ในส่วนของการรักษาความปลอดภัย บีทีเอสซีได้ (1) จัดเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ผ่านการฝึกอบรมเป็นอย่างดี ปฏิบัติหน้าที่บนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อาคารศูนย์บริหารและควบคุมการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส และโรงจอดซ่อมบำรุง ตลอด 24 ชั่วโมง โดยได้เสริมให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยผู้หญิง เพื่อคอยให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารที่เป็นสุภาพสตรีในกรณีต่างๆ (2) กำหนดมาตรการการตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสาร โดยได้ตั้งจุดตรวจไว้ที่ชั้นจำหน่ายตั๋ว ในเขตชวาระเงิน บริเวณใกล้ประตูทางเข้า-ออกอัตโนมัติทั้ง 2 ฝั่ง ทุกสถานี และกำหนดให้มีการตรวจสอบสัมภาระผู้โดยสารให้ได้มากที่สุด เพื่อป้องกันการก่ออาชญากรรมหรือการก่อวินาศกรรมในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ตลอดจนนำระบบตรวจการณ์อิเล็กทรอนิกส์ (Patrol Management System) ซึ่งประกอบด้วย แท่งตรวจการณ์ (Guard Tour Reader) และจุดตรวจ (RFID Checkpoint) มาช่วยเสริมประสิทธิภาพการทำงานของนายสถานี และ รปภ. เพื่อตรวจตราความเรียบร้อยของพื้นที่ตามเวลาและจุดตรวจที่กำหนดทั่วทุกพื้นที่ (3) การประสานไปยังกองกำกับการ 5 สุนัขและม้าตำรวจ กองบังคับการตำรวจปฏิบัติการพิเศษ เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจและสุนัขตรวจค้นหาวัตถุระเบิด (K-9) ปฏิบัติหน้าที่ตรวจหาวัตถุระเบิดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสทุกๆ วัน และ (4) จัดให้มีศูนย์เฝ้าระวังและรักษาความปลอดภัย (CCTV Security Center) อยู่ที่สถานีสยาม ซึ่งมีพนักงานปฏิบัติหน้าที่ประจำศูนย์ฯ ดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารตลอดเวลาเปิดให้บริการ ทั้งนี้ เมื่อตรวจพบวัตถุหรือบุคคลต้องสงสัย จะประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการทันที

■ งานซ่อมบำรุง

กลุ่มบริษัทซีเมนส์ เป็นผู้ให้บริการงานซ่อมบำรุงต่าง ๆ แก่บีทีเอสซี ภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงกับกลุ่มบริษัทซีเมนส์ ลงวันที่ 15 กันยายน 2557 โดยเป็นสัญญาซ่อมบำรุงระยะยาว 15 ปี มีระยะเวลาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึง 4 ธันวาคม 2572 (สิ้นสุดสัญญาสัมปทาน)

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

ขอบเขตและกำหนดการซ่อมบำรุงจะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าตามสัญญาซ่อมบำรุง และจะมีการวางแผน จัดเตรียมจำนวนขบวนรถไฟให้เพียงพอกับการให้บริการผู้โดยสารปกติ นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีกำหนดการซ่อมบำรุง ใหญ่ (Overhaul) ทุก 7-8 ปี โดยจะทยอยทำการซ่อมแซมรถไฟเพื่อไม่ให้กระทบต่อการให้บริการ ทั้งนี้ การซ่อม บำรุงใหญ่แต่ละรอบจะใช้เวลาประมาณ 2 ปี โดยบีทีเอสซีได้จัดทำทำการซ่อมบำรุงใหญ่ครั้งแรกเมื่อต้นปี 2549 ซึ่งแล้ว เสร็จในปลายปี 2551 และในปี 2557 ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงใหญ่ครั้งที่สอง โดยปัจจุบันได้ทำการซ่อมบำรุงใหญ่กับ อุปกรณ์หลักเสร็จเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนมีนาคม 2559 ส่วนงานซ่อมบำรุงใหญ่กับอุปกรณ์อื่น ๆ จำเป็นต้องทำต่อเนื่อง แต่จะไม่มีผลกระทบต่อให้บริการแต่อย่างใด

ทั้งนี้ ขอบเขตการให้บริการภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงระยะยาวดังกล่าว จะไม่ครอบคลุมถึงรถไฟจำนวน 17 ขบวน ที่สั่งซื้อจากซีอาร์อาร์ซี ซึ่งพนักงานของบีทีเอสซีจะทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถไฟที่สั่งซื้อ เพิ่มเติมดังกล่าวเอง โดยตามสัญญาซื้อรถไฟ ซีอาร์อาร์ซีจะต้องทำการฝึกอบรมให้แก่พนักงานของบีทีเอสซีสำหรับการ จัดการและดูแลรักษาระบบต่าง ๆ ของรถไฟให้เสร็จสิ้นภายใน 1 เดือนก่อนรับมอบรถไฟขบวนแรก และการฝึกอบรม สำหรับการจัดการและซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) ภายในระยะเวลา 18 เดือน ภายหลังการรับมอบรถไฟขบวนแรกแล้ว

นอกจากนี้ พนักงานของบีทีเอสซีจะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณเอง โดยผ่านการ ฝึกอบรมจากกลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์

■ ประกันภัย

รายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินประกันภัย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 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 เหตุการณ์และ รวมกันทั้งหมด)
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 8,945,290,000 บาท (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์) (2) กรณีที่เกิดจาก 2.2 ข้างต้น 25,000,000 เหรียญสหรัฐ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์) วงเงินประกันภัยที่ระบุไว้ในข้อ 2.1, 2.2 และ 2.3 จะมีวงเงินคุ้มครอง ย่อยจำนวน 15,000,000 เหรียญสหรัฐ สำหรับความเสียหายจากอุทกภัย
3.	ประกันภัยสำหรับภัยจากการก่อการร้าย (Property Terrorism)	10,000,000 เหรียญสหรัฐ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์และ รวมกันทั้งหมดระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย)

โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อตกลงเรื่องการประกันภัยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ระหว่างบีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF ใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

ในการประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยครอบคลุมทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งมีมูลค่าที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์คือ 1,663 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 58,205 ล้านบาท) ซึ่งประเมินโดยวิธีต้นทุนทดแทน (Replacement Cost) วงเงินประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักร กำหนดไว้ที่ 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละและทุก ๆ เหตุการณ์) และขยายความคุ้มครองถึงความเสียหายต่อเครื่องจักรในวงเงิน 25 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์ (สำหรับแต่ละเหตุการณ์ และทุก ๆ เหตุการณ์) รวมถึงภัยพิบัติต่าง ๆ ที่อาจทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรง เช่น แผ่นดินไหว พายุเฮอริเคน ไฟไหม้ เป็นต้น

ส่วนประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงักอันเนื่องมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สินและเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยไว้ที่วงเงิน 8,945.29 ล้านบาท ซึ่งคำนวณจากประมาณการผลกำไรจากค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครใน 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 BTSGIF โดยรายละเอียดเกี่ยวกับวงเงินประกันภัย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 มีรายละเอียดความคุ้มครองเช่นเดียวกันกับการประกันภัยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร เว้นแต่การประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินและความเสียหายต่อเครื่องจักรของส่วนต่อขยายสายสีลม ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท และส่วนต่อขยายสายสีเขียว บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยครอบคลุมทรัพย์สินต่าง ๆ ซึ่งมีมูลค่าที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์คือ 470 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 16,444 ล้านบาท) ส่วนการประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงัก อันเนื่องมาจากความเสียหายต่อทรัพย์สินและเครื่องจักร บีทีเอสซีได้จัดทำประกันภัยไว้ที่วงเงิน 1,526 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 และวันที่ 31 มีนาคม 2561 วีจีไอได้ขับเคลื่อนธุรกิจโดยการขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาไปยังหลากหลายพื้นที่สื่อโฆษณานอกบ้านที่สำคัญ รวมถึงการเข้าถึงกลุ่มลูกค้าในสื่อโฆษณาออนไลน์และดิจิทัล ทั้งนี้ วีจีไอประสบความสำเร็จในการสร้างธุรกิจที่แข็งแกร่งและก้าวขึ้นเป็นผู้นำธุรกิจที่ให้บริการอย่างมีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ผ่านการผสมผสานสื่อโฆษณาออฟไลน์และออนไลน์เข้าด้วยกัน จนเกิดเป็นบริการ O2O Solutions ที่สามารถตอบโจทย์ความต้องการของลูกค้าในการโฆษณาและการสื่อสาร และเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายในทุกๆ จุดของการเดินทางผ่านการวิเคราะห์ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพของ Rabbit Group โดย 2 ธุรกิจหลักที่วีจีไอมุ่งเน้นคือธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้าน และธุรกิจบริการด้านดิจิทัล

2.2.1.1 ธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้าน

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

นอกจากนี้ วีจีไอได้ขยายธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้านไปยังต่างประเทศ โดยได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd ("VGM") เพื่อให้บริการสื่อโฆษณานอกบ้านในประเทศมาเลเซีย โดยในเดือนมกราคม 2561 VGM ได้เข้าลงทุนใน Puncak Berlian Sdn Bhd ("PBSB") ในสัดส่วนร้อยละ 25 โดยธุรกิจของ PBSB ครอบคลุมการให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณานอกบ้านหลายรูปแบบ ทั้งสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน สื่อโฆษณากลางแจ้ง สื่อโฆษณาในสนามบิน และสื่อโฆษณาในห้างสรรพสินค้า นอกจากนี้ VGM ยังอยู่ระหว่างการเข้าลงทุนใน Meru Utama Sdn Bhd ผู้ให้บริการสื่อโฆษณาในสนามบินทั้งสนามบินหลักและสนามบินสำหรับสายการบินราคาประหยัดในประเทศมาเลเซีย ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2561 คณะกรรมการบริษัทของวีจีไอได้มีมติอนุมัติการจำหน่ายหุ้นของ VGM จำนวนร้อยละ 75 ให้แก่ MACO ที่มูลค่าซื้อขายรวมทั้งสิ้น 360 ล้านบาท เพื่อปรับโครงสร้างธุรกิจของกลุ่มวีจีไอในประเทศมาเลเซียให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น โดยวีจีไอมิแผนจะให้ MACO เป็นผู้บุกตลาดสื่อโฆษณานอกบ้านในต่างประเทศในอนาคต

(ก) สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน

วีจีไอเป็นผู้นำอันดับ 1 ในสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน โดยมีอัตราการรายได้เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 19.6 ในระยะเวลา 16 ปีที่ผ่านมา โดยในปีที่ผ่านมา วีจีไอมียอดได้จากสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนประมาณ 2,262 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 57.5 ของรายได้จากการให้บริการรวม

วีจีไอได้รับสิทธิให้บริการสื่อโฆษณาและการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวหลักจำนวน 23 สถานี ตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และในโครงการรถไฟฟ้าส่วน

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

นอกจากนี้ ในปี 2560/61 Titanium Compass Sdn Bhd บริษัทร่วมทุนที่วีจีไอจัดตั้งขึ้นในประเทศมาเลเซีย และถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 19 ได้เข้าบริหารจัดการสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าสาย Sungai Buloh- Kajang Line จำนวน 19 สถานีและขบวนรถไฟฟ้า 25 ขบวน

(ข) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน

วีจีไอได้ขยายเครือข่ายสื่อโฆษณานอกบ้านไปยังสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานในปี 2552 ผ่านการลงทุนในบริษัท พอยท์ ออฟ วิว (พีโอวีว) มีเดีย กรุ๊ป จำกัด โดยตลอด 8 ปีของการก้าวเข้ามาในธุรกิจนี้ วีจีไอสามารถสร้างเครือข่ายอาคารสำนักงานที่แข็งแกร่ง รวมถึงปรับปรุงกลยุทธ์ในการขายสื่อโฆษณาจนสามารถพิสูจน์ความเป็นผู้นำในธุรกิจสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและมีส่วนแบ่งการตลาดมากกว่าร้อยละ 80 ในอาคารสำนักงานเกรด A และ B ทั่วพื้นที่กรุงเทพฯ ทั้งนี้ ในปี 2560/61 วีจีไอมียอดได้จากสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานประมาณ 238 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.0 ของรายได้จากการให้บริการรวม โดยมีอัตรารายได้เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 37.2 ในระยะเวลา 8 ปีที่ผ่านมา

สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานภายใต้การบริหารจัดการของวีจีไอ ครอบคลุม 2 พื้นที่หลัก ได้แก่ สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและสื่อโฆษณาในที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 วีจีไอมีอาคารสำนักงานภายใต้การบริหารจัดการ จำนวน 174 อาคาร โดยเป็นสื่อประเภทจอดิจิทัลทั้งหมด 1,340 จอ นอกจากนี้ ยังได้รับการแต่งตั้งจากห้างหุ้นส่วนจำกัด อาร์ทิสต้า มีเดีย ให้เป็นตัวแทนขายแต่เพียงผู้เดียวสำหรับสื่อโฆษณาประเภทจอดิจิทัลซึ่งติดตั้งในลิฟต์โดยสารในที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม ภายใต้แบรนด์ของบริษัท เอพี (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) บริษัท แอล.พี.เอ็น. ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด จำนวน 455 อาคาร และมีจำนวนหน้าจอตังขึ้น 1,990 จอ

(ค) สื่อโฆษณากลางแจ้ง

วีจีไอประกอบธุรกิจสื่อโฆษณากลางแจ้งผ่าน MACO โดย MACO ถือเป็นผู้นำให้บริการสื่อโฆษณากลางแจ้งที่ใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศไทย ด้วยเครือข่ายสื่อโฆษณามากกว่า 2,000 จุด ครอบคลุมทุกจังหวัดทั่วประเทศ ทั้งนี้ ในปี 2560/61 วีจีไอมียอดได้จากสื่อโฆษณากลางแจ้งทั้งสิ้น 958 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.3 ของรายได้จากการให้บริการรวม นับเป็นสื่อโฆษณาที่สร้างรายได้ให้กับวีจีไอมากที่สุดเป็นอันดับสอง ทั้งนี้ สินค้าและบริการของ MACO สามารถแบ่งตามประเภทของสื่อโฆษณาได้ 3 ประเภทหลักดังนี้

- ป้ายบิลบอร์ด ได้แก่ (1) ป้ายบิลบอร์ดขนาดใหญ่ ซึ่งติดตั้งในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญ จำนวนมากกว่า 254 ป้าย (2) ป้ายบิลบอร์ดบริเวณต่างจังหวัด ครอบคลุมทุกจังหวัดของประเทศไทย มีจำนวนทั้งสิ้น 735 ป้าย (3) ป้ายโฆษณาภายในสถานีบริการน้ำมัน ปตท. มีจำนวนมากกว่า 240 ป้าย และ (4) ดิจิทัลบิลบอร์ด ซึ่งประกอบด้วยป้ายดิจิทัลบิลบอร์ดขนาดใหญ่จำนวน 35 ป้าย และจอดิจิทัลประเภทแอลซีดี จำนวน 250 จอ

- ป้ายโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) ประกอบด้วยป้ายโฆษณาขนาดเล็กจนถึงขนาดกลาง ซึ่งติดตั้งในใจกลางเมืองและบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น โดย MACO ได้รับ (1) สิทธิในการบริหารจัดการแต่เพียงผู้เดียวจากบีทีเอสสำหรับการติดตั้งและบริหารป้ายโฆษณา จำนวน 188 ป้าย และ (2) สิทธิในการบริหารจัดการจาก กทม. สำหรับติดตั้งและบริหารป้ายโฆษณา จำนวน 306 ป้าย
- งานโฆษณาสร้างสรรค์ ประกอบด้วยการก่อสร้างโครงสร้างป้ายขนาดใหญ่ งานออกแบบและดีไซน์ การสร้างสัณประกอบเรื่องราวให้กับอาคารโดยการฉายภาพผ่านโปรเจคเตอร์ การสร้างแบบจำลอง (Mock up) รวมถึงการจัดกิจกรรมทางการตลาด

(ง) สื่อโฆษณาในสนามบิน

สื่อโฆษณาในสนามบินเป็นสื่อโฆษณานอกบ้านอีกประเภทหนึ่งที่มีประสิทธิภาพในการเข้าถึงผู้ชมสื่อโฆษณา โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มเป้าหมายที่มีกำลังซื้อสูงทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ วีจีไอได้ขยายฐานธุรกิจไปยังสื่อโฆษณาในสนามบินผ่านการลงทุนในบริษัท แอโร มีเดีย กรุ๊ป จำกัด โดยการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 30 ปัจจุบันบริษัท แอโร มีเดีย กรุ๊ป จำกัด เป็นบริษัทสื่อโฆษณาในสนามบินที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับสองของประเทศไทย โดยเป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณาใน 14 สนามบินทั่วประเทศ รวมทั้งสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง ซึ่งสนามบินทั้งหมดในประเทศไทยมีผู้โดยสารใช้บริการมากกว่า 148 ล้านคนต่อปี และยังเป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณาในสนามบินอย่างกว้าง ประเทศพม่าที่มีจำนวนผู้โดยสารประมาณ 6 ล้านคนต่อปี โดยได้รับสิทธิในการบริหารจัดการสื่อโฆษณาหลากหลายประเภท ซึ่งประกอบด้วย (1) จอดิจิทัลประเภทแอลอีดี จำนวน 343 จอ (2) สะพานเทียบเครื่องบินหรือวงช้าง จำนวน 57 ชุด (3) สื่อโฆษณาบนรถขึ้นกระเปาะ จำนวน 2,500 คัน ในแต่ละสนามบินหลัก (4) สื่อโฆษณาในเครื่องบินของสายการบินแอร์ เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ และสายการบินนกแอร์ รวมทั้งสิ้นจำนวน 80 ลำ และ (5) งานบริหารเว็บไซต์ให้แก่ท่าอากาศยาน ซึ่งรวมถึงแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่ของท่าอากาศยาน และเว็บไซต์สำหรับการให้บริการอินเทอร์เน็ตไร้สายความเร็วสูงฟรี

(จ) การสาธิตสินค้า

วีจีไอได้ขยายธุรกิจเข้าไปยังธุรกิจการสาธิตสินค้า หรือธุรกิจการแจกสินค้าทดลอง (Product Sampling) ผ่านการลงทุนใน บริษัท เดโม เพาเวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้ให้บริการสาธิตสินค้าและผลิตภัณฑ์ที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียและในประเทศไทย โดยการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 40 ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 เมษายน 2561 บริษัท เดโม เพาเวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีเครือข่ายร้านค้าครอบคลุมมากกว่า 1,000 ร้านค้าทั่วประเทศไทย ประกอบด้วยสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารและจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสาธิตสินค้าในห้างสรรพสินค้าชั้นนำ จำนวน 360 แห่ง ในเครือข่ายของกลุ่มค้าปลีก เทสโก้ โลตัส, บิ๊กซี, ท็อปส์ ซูเปอร์มาร์เก็ต และวิลล่า มาร์เก็ต และสิทธิในการบริหารและจัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสาธิตสินค้าในพื้นที่ 650 สาขาของห้างสรรพสินค้าแม็คโคร แม็กซ์แวลู ฟู้ดแลนด์ซูเปอร์มาร์เก็ต เซเว่น อีเลฟเว่น วัตสัน บิวตี้ และแฟมิลีมาร์ท นอกจากนี้ ยังได้ขยายเครือข่ายจุดสาธิตสินค้าไปยังพื้นที่อื่นๆ ที่มีปริมาณผู้คนสัญจรไปมาหนาแน่น เช่น บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อาคารสำนักงาน และสวนสนุกชั้นนำ ทำให้ปัจจุบันสามารถสร้างปฏิสัมพันธ์กับลูกค้าได้มากกว่า 40 ล้านคนต่อวัน

2.2.1.2 ธุรกิจบริการด้านดิจิทัล

ธุรกิจบริการด้านดิจิทัล สามารถจำแนกออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

(ก) **ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money)** ซึ่งประกอบด้วยธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทการชำระเงินแบบออฟไลน์ หรือที่เรียกว่าบัตรรบบิท ซึ่งดำเนินการโดยบีเอสเอส และธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทการชำระเงินค่าสินค้าหรือบริการแบบออนไลน์ แทนการใช้เงินสด ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด โดยบริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเทม จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 33.33

(ข) **ธุรกิจบริการ ได้แก่ ธุรกิจ Web Portal หรือเว็บท่า ธุรกิจนายหน้าประกัน และธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง** ผ่านการลงทุนใน บีเอสเอส โฮลดิ้งส์

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

ทั้งนี้ โปรดพิจารณาข้อมูลเพิ่มเติมได้ใน หัวข้อ 2.4 ธุรกิจบริการ

2.2.2 ตลาดและการแข่งขัน

2.2.2.1 ภาพรวมธุรกิจสื่อโฆษณา

ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมสื่อโฆษณาในประเทศไทยเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างเห็นได้ชัด โดยสื่อโฆษณาแบบดั้งเดิม เช่น โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ นิตยสาร และวิทยุ มียอดการใช้สื่อลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่สื่อโฆษณานอกบ้าน สื่อออนไลน์และสื่อดิจิทัล ได้กลายเป็นตัวเลือกที่สำคัญสำหรับการโฆษณาในยุคปัจจุบัน

การขยายตัวของสื่อโฆษณานอกบ้านและสื่อออนไลน์ในช่วงที่ผ่านมา เป็นผลมาจากรูปแบบการใช้ชีวิตที่เปลี่ยนไปของคนยุคใหม่ ผู้คนตามเมืองหลวงและหัวเมืองใหญ่นิยมใช้เวลาอยู่นอกบ้านกันมากขึ้น การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตและโทรศัพท์มือถือ รวมไปถึงความนิยมในการใช้สื่อทั้งสองประเภทที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นเครื่องมือการสื่อสารด้านโฆษณาและการตลาดที่มีประสิทธิภาพ

สำหรับสื่อโฆษณานอกบ้าน การเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัดคือการมุ่งเน้นผสมผสานและเชื่อมต่อสื่อออฟไลน์และออนไลน์เข้าไว้ด้วยกันแทนการโฆษณาบนแพลตฟอร์มสื่อภายนอกเพียงอย่างเดียว การใช้สื่อรูปแบบใหม่นี้สามารถช่วยให้การโฆษณาเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพและเฉพาะเจาะจงกว่าสื่อโฆษณาในรูปแบบเดิม ทำให้ผู้ลงโฆษณาสามารถสร้างการรับรู้ในสินค้า (Awareness) สร้างความสัมพันธ์ระหว่างสินค้ากับผู้บริโภค (Engagement) และยังสามารถกระตุ้นให้ผู้บริโภคซื้อสินค้าหรือสมัครใช้บริการของแบรนด์นั้นได้ (Conversion) ซึ่งในยุคแห่งการเปลี่ยนผ่านนี้ บริษัทที่สามารถปรับตัวให้ตอบสนองความต้องการของตลาดและผู้บริโภคได้ก่อน จึงจะอยู่รอดและมีผลงานที่โดดเด่นมากกว่าผู้เล่นรายอื่นในธุรกิจเดียวกัน

การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เหล่านี้ ทำให้วีจีไอปรับตัวตนเองจนกลายเป็นผู้เล่นรายแรกที่สามารถให้บริการสื่อรูปแบบออฟไลน์และออนไลน์ที่สมบูรณ์แบบ ปัจจุบัน วีจีไอเป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณาที่สามารถตอบโจทย์ความ

ต้องการของลูกค้าในการโฆษณาและการสื่อสารได้ครบทุกรอบด้าน เพื่อเข้าถึงกลุ่มลูกค้าเป้าหมายในทุก ๆ จุดของการเดินทาง

อนึ่ง ด้วยข้อจำกัดของข้อมูลทำให้วีจีไอไม่สามารถประเมินมูลค่าของตลาดสื่อโฆษณาที่ต่อเนื่องและสอดคล้องกันได้อย่างไรก็ตาม วีจีไอประเมินว่า ในปี 2560 วีจีไอมีส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 50 ของตลาดสื่อโฆษณาในประเทศไทย โดยพิจารณาจากผลประกอบการของบริษัทสื่อโฆษณานอกบ้านที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

2.2.2.2 แนวโน้มของสื่อโฆษณา

■ สื่อโฆษณานอกบ้าน

สื่อโฆษณานอกบ้านมีการเปลี่ยนแปลงที่น่าสังเกตจากรูปแบบการดำเนินชีวิตประจำวันของผู้บริโภค ในปัจจุบันผู้บริโภคใช้เวลาไปกับโทรศัพท์เคลื่อนที่และใช้เวลาอยู่นอกบ้านมากขึ้น โดยใช้เวลาไปกับการเดินทางไม่ว่าจะเป็นรถยนต์ รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง อาคารสำนักงานและห้างสรรพสินค้า ทั้งนี้ รูปแบบการเดินทางของคนในกรุงเทพฯ เปลี่ยนไปใช้บริการระบบรถไฟฟ้าเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากผู้ใช้งานสามารถกำหนดระยะเวลาการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพและช่วยย่นเวลาการเดินทาง

ปัจจุบันระบบขนส่งมวลชนหลักของประเทศไทยประกอบด้วยระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสและระบบรถไฟฟ้า MRT โดยระบบขนส่งมวลชนเหล่านี้ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สะท้อนให้เห็นจากการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจาก 134 ล้านเที่ยวคน ในปี 2547/48 เป็น 362 ล้านเที่ยวคน ในปี 2560/61 คิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 8.6 ต่อปี นอกจากระบบรถไฟฟ้าแล้ว การเดินทางโดยเครื่องบินถือเป็นอีกหนึ่งทางเลือกที่ได้รับความนิยมซึ่งการเดินทางด้วยสายการบินราคาประหยัดนับเป็นทางเลือกใหม่ที่สะดวกและมีราคาที่สมเหตุสมผล โดยในช่วง 13 ปีที่ผ่านมา ยอดผู้โดยสารการบินในประเทศเติบโตมากกว่าร้อยละ 10.7 ต่อปี ซึ่งมีความสัมพันธ์ต่อการเติบโตของมูลค่าการใช้จ่ายสื่อโฆษณานอกบ้านเป็นอย่างมาก

■ สื่อโฆษณาออนไลน์และดิจิทัล

การตลาดแบบออนไลน์และดิจิทัลเป็นหนึ่งในช่องทางที่สำคัญสำหรับตลาดสื่อโฆษณา โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการใช้งานอินเทอร์เน็ตที่เพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงความนิยมในการใช้งานโทรศัพท์สมาร์ทโฟน ซึ่งนักการตลาดสามารถใช้ช่องทางนี้ในการเข้าถึงผู้ชมในวงกว้างและครอบคลุมทุกพื้นที่

การเติบโตที่รวดเร็วของการใช้งานดิจิทัล ทั้งในด้านการใช้งานอินเทอร์เน็ตในหลากหลายรูปแบบ และระยะเวลาการใช้งานอินเทอร์เน็ตโดยเฉลี่ยที่ยาวขึ้น กลายเป็นโอกาสที่สำคัญสำหรับธุรกิจดิจิทัล ปัจจุบัน อัตราการใช้งานอินเทอร์เน็ตในประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 82.0 เทียบกับจำนวนประชากรทั้งหมด โดยมีระยะเวลาการใช้งานอินเทอร์เน็ตผ่านอุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ มากกว่า 550 นาทีต่อวัน เติบโตอย่างเห็นได้ชัดภายในระยะเวลาไม่กี่ปีที่ผ่านมา ซึ่งมีผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตเพียง 300 นาทีต่อวัน

การเติบโตของสื่อโฆษณาดิจิทัลนั้น ถูกสนับสนุนด้วยความสามารถในการปรับเปลี่ยน แก้ไข หรือเพิ่มเติมข้อมูลได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ซึ่งส่งผลให้เกิดเป็นสื่อที่ให้ความหลากหลาย ตลอดจนเข้าถึงผู้รับสารอย่างตรงเป้าหมายและกว้างขวางมากที่สุด เนื่องจากความสามารถในการปรับเปลี่ยนของสื่อโฆษณาดิจิทัล จึงทำให้ผู้จัดทำโฆษณาเลือกใช้สื่อดิจิทัลในการจัดกิจกรรมทางการตลาดแทนสื่อภาพนิ่ง และถือได้ว่าสื่อโฆษณาดิจิทัลกำลังกลายเป็น

สื่อโฆษณาที่ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายมากกว่าสื่อโฆษณาแบบเดิม สิ่งนี้เป็นหนึ่งในส่วนประกอบสำคัญที่จะสามารถก้าวขึ้นมาอยู่แนวหน้าในอุตสาหกรรมสื่อโฆษณาที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาในอนาคตได้

2.2.2.3 ภาวะการแข่งขันและกลยุทธ์การแข่งขัน

ผู้ให้บริการสื่อออกบ้านรายใหญ่ซึ่งอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ มีดังนี้ โดยแสดงรายชื่อดังตามรายได้ในปี 2560

	รายได้ (ล้านบาท)	กำไรสุทธิ (ล้านบาท)
บริษัท วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย จำกัด (มหาชน)*	3,936	846
บริษัท แพลน บี มีเดีย จำกัด (มหาชน)	3,016	461
บริษัท อควา คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)**	1,379	487
บริษัท มาสเตอร์ แอด จำกัด (มหาชน)	965	221
บริษัท ทริซิกตีไฟว์ จำกัด (มหาชน)	387	(259)

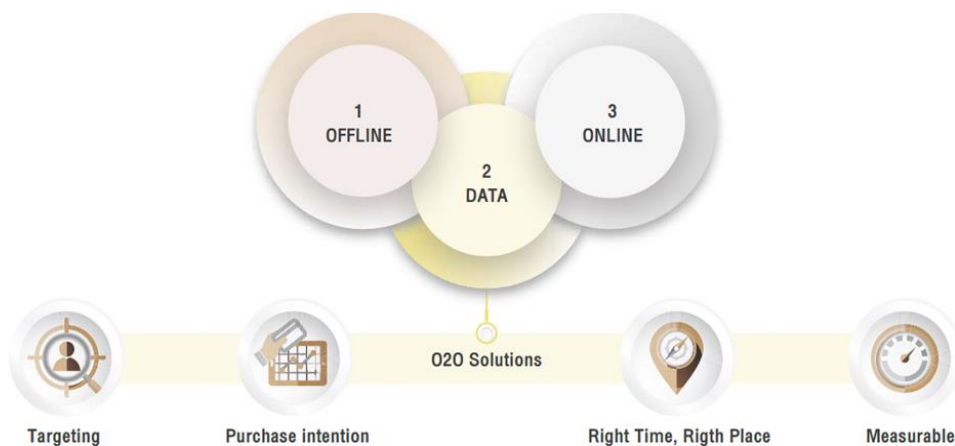
* รอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2561 และไม่รวมรายได้อื่น

**รวมกำไรจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าธุรกรรมในอสังหาริมทรัพย์จำนวน 293 ล้านบาท และกำไรจากการขายเงินลงทุนจำนวน 34 ล้านบาท แหล่งข้อมูลของวีจีไอ และ www.set.or.th

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 ผสมสื่อโฆษณาแบบดั้งเดิมไปกับสื่อโฆษณาดิจิทัล เพื่อให้ได้รับประสบการณ์ความแปลกใหม่ที่ทำให้การเข้าถึงเนื้อหาต่าง ๆ มีความสนุกและน่าสนใจ

การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญอย่างต่อเนื่องในการปรับเปลี่ยนไปสู่สื่อโฆษณาดิจิทัล บรอดแบนด์ไร้สาย และการเคลื่อนย้ายของประชากรที่เพิ่มมากขึ้น จะช่วยยกระดับการให้บริการสื่อโฆษณากลับบ้านและธุรกิจบริการด้านดิจิทัลของวีจีไอ ให้กลายเป็นศูนย์กลางการโฆษณาอย่างครบวงจร (One-stop Solution) และส่งผลให้วีจีไอสามารถครองส่วนแบ่งการตลาดได้มากขึ้นเช่นกัน กลุ่มวีจีไอได้ริเริ่มการผสมผสานสื่อออฟไลน์และสื่อออนไลน์เข้าไว้ด้วยกัน เพื่อสร้างสรรค์สื่อโฆษณาที่สามารถเจาะกลุ่มเป้าหมายอย่างตรงจุดและสามารถวัดผลได้อย่างแม่นยำ และเชื่อมั่นว่า ด้วยเครือข่ายสื่อโฆษณากลับบ้านที่ครบวงจรของวีจีไอซึ่งสามารถเชื่อมโยงและเป็นส่วนหนึ่งของหนึ่งของการเติบโตของอินเทอร์เน็ตและบรอดแบนด์ไร้สาย จะเป็นโอกาสสำคัญให้วีจีไอสามารถครองส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นในการแข่งขันระดับแนวหน้าและทำให้มีความได้เปรียบมากกว่าคู่แข่งรายอื่น

ในการนี้ วิจิไอได้พัฒนากลยุทธ์การแข่งขันเพื่อความยั่งยืน ภายใต้วิสัยทัศน์ “โซลูชันส์สำหรับอนาคต” รายละเอียดมีดังนี้



OFFLINE – ออฟไลน์

ทุกวันนี้ช่องทางการสื่อสารแบ่งแยกออกเป็นหลายทางมากกว่าในอดีต การให้บริการสื่อแบบครบวงจรที่สามารถเชื่อมโยงช่องทางการสื่อสารต่างๆ ให้สัมพันธ์กันได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น ถือเป็นกุญแจแห่งความสำเร็จที่ทำให้วิจิไอเป็นผู้นำสื่อโฆษณาออกบ้านในประเทศไทย ทั้งนี้ สื่อโฆษณานอกบ้านของวิจิไครอบคลุมทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน สื่อโฆษณากลางแจ้ง สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน และสื่อโฆษณาในสนามบิน ซึ่งวิจิไคคาดว่าธุรกิจสื่อโฆษณาทั้งหมดของวิจิไอจะเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน จะเติบโตจากการขยายเส้นทางเดินรถไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้น สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานจะเติบโตจากการเพิ่มจำนวนอาคารสำนักงานและที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียมในเมือง สื่อโฆษณากลางแจ้งเติบโตจากการได้รับใบอนุญาตที่มากขึ้น และสื่อในสนามบินจะขยายเพิ่มจากจำนวนของสายการบินราคาประหยัดที่เปิดให้บริการมากขึ้น นอกจากนี้ วิจิไอยังมุ่งเน้นที่จะขยายการเติบโตในตลาดสื่อโฆษณาของประเทศในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ โดยเริ่มจากประเทศที่เป็นตลาดหลักในภูมิภาคนี้ เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และประเทศใกล้เคียงอื่นๆ นอกจากนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจว่าวิจิไอคือผู้นำอันดับหนึ่งของธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้านอย่างแท้จริง วิจิไอยังมุ่งมั่นที่จะเพิ่มมูลค่าสื่อโฆษณาภายใต้การบริหารจัดการทั้งหมดผ่านระบบดิจิทัลแบบบูรณาการ เพื่อนำเสนอนวัตกรรมสื่อใหม่ ๆ ที่ดีที่สุดให้กับอุตสาหกรรมสื่อโฆษณา

DATA – ข้อมูล

ในยุคนี้ การกำหนดกลุ่มเป้าหมายไม่สามารถกำหนดขึ้นโดยข้อมูลทางประชากรศาสตร์เพียงอย่างเดียวได้อีกต่อไป วิจิไต้องเข้าใจถึงระดับข้อมูลในด้านจิตวิทยาและพฤติกรรมศาสตร์ต่าง ๆ ของผู้บริโภค เพื่อสร้างความสัมพันธ์และดึงดูดใจผู้บริโภคด้วยรูปแบบโฆษณาที่เหมาะสม ส่งออกไปถึงผู้บริโภคได้ถูกเวลา และเข้าถึงจุดที่ผู้บริโภคดำเนินชีวิตหรือเข้าไปใช้บริการให้ได้มากที่สุด วิจิไยังมีแนวคิดหลักในการขยายเครือข่ายการชำระเงินผ่าน Rabbit Group และพันธมิตรทางธุรกิจ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการดำเนินธุรกิจ เพิ่มประสิทธิภาพให้กับผลิตภัณฑ์และบริการของวิจิไที่จะเป็นทางออกของที่ดีที่สุดในการแก้ปัญหาต่าง ๆ ให้กับลูกค้า วิจิไยังคงทดสอบการใช้ข้อมูลอย่างต่อเนื่องและใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น จากการทุ่มเทดังกล่าว ทำให้วิจิไไม่มีทีมนักวิจัยและพัฒนาข้อมูลที่มีความสามารถ และสามารถสร้างทีม Data Scientist ที่มีประสิทธิภาพขึ้นในวิจิไได้

ONLINE – ออนไลน์

การตลาดดิจิทัลและออนไลน์ได้กลายเป็นช่องทางสื่อสารที่สำคัญสำหรับการโฆษณาในยุคนี้ เพราะอัตราการเติบโตอย่างก้าวกระโดดของจำนวนผู้ใช้อินเทอร์เน็ตและการใช้งานสมาร์ทโฟน ผู้ลงโฆษณานิยมใช้ช่องทางเหล่านี้ เพราะเข้าถึงผู้บริโภคได้กว้างกว่า และสามารถเข้าถึงได้ทุกจุดไม่ว่าจะอยู่ใจกลางเมืองหรือพื้นที่ห่างไกล วีจีไอคือผู้บุกเบิกการใช้ฐานข้อมูลที่สามารถนำมาผสานใช้ร่วมกับสื่อออนไลน์และออฟไลน์ วีจีไอสามารถรวมทั้งหมดเป็นแพลตฟอร์มโฆษณารูปแบบเดียวที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในการสื่อสารเพื่อเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างรวดเร็วและทรงพลัง

SOLUTIONS – โซลูชันส์

ในช่วงที่การใช้โฆษณาย้ายไปที่สื่อแบบดั้งเดิมลดน้อยลง ตลอดจนความเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมผู้บริโภคของผู้บริโภคยุคนี้ ส่งผลให้การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณาเพิ่มขึ้น และทำให้สื่อโฆษณานอกบ้านมีการขยายตัวเติบโตอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป วีจีไอได้ปรับแนวคิดและกระบวนการตัดสินใจในการดำเนินธุรกิจให้สอดคล้อง คล่องตัวกับโอกาสที่เกิดขึ้น วีจีไอปรับการให้บริการให้มีประสิทธิภาพ สามารถวัดผลได้ตรงตามเป้าหมายมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกที่ดีที่สุดในทุกด้านให้กับลูกค้า กลยุทธ์ในการดำเนินงานของวีจีไอ มีความชัดเจนและแข็งแกร่ง วีจีไอมีฐานข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพและขยายผลการวางแผนสื่อจากออฟไลน์สู่ออนไลน์ เพื่อให้ลูกค้าได้รับบริการที่ดีและมีประสิทธิภาพสูงสุด

2.2.2.4 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ผลิตภัณฑ์สื่อโฆษณาของวีจีไอสามารถเข้าถึงและครอบคลุมกลุ่มผู้ชมทุกประเภท ทั้งในกรุงเทพฯ และจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยลูกค้าที่ซื้อสื่อโฆษณาส่วนใหญ่ มีวัตถุประสงค์ในการใช้สื่อโฆษณาเพื่อส่งเสริมการตลาดและการขาย สร้างการรับรู้แบรนด์สินค้า (Brand Awareness) และประชาสัมพันธ์ผลิตภัณฑ์เพื่อสร้างความต้องการในการบริโภค รวมทั้งสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่องค์กร ซึ่งกลุ่มลูกค้าเหล่านี้จะเป็นบริษัทหรือองค์กรขนาดใหญ่ที่มีศักยภาพในการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ลูกค้าของวีจีไอ สามารถจำแนกได้ 2 ประเภทหลัก คือ ลูกค้าประเภทเอเจนซี่ และลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการ เช่น บริษัทเอกชน หน่วยงานรัฐ เป็นต้น

วีจีไอมีส่วนลูกค้าประเภทเอเจนซี่ และลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการอยู่ที่ประมาณร้อยละ 78.37 และร้อยละ 21.63 ตามลำดับ (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561) โดยวีจีไอเล็งเห็นว่าการขายสื่อโฆษณาผ่านเอเจนซี่นั้นมีประสิทธิผลมากกว่า เนื่องจากเอเจนซี่มีลูกค้าที่เป็นเจ้าของสินค้าและบริการจำนวนมาก จึงมีความคล่องตัวในการสลับปรับเปลี่ยนแผนการใช้โฆษณารูปแบบหรือปรับเปลี่ยนช่วงเวลาการใช้สื่อโฆษณาของวีจีไอ ทำให้วีจีไอไม่ได้รับผลกระทบเมื่อเจ้าของสินค้าและบริการบางรายมีการเปลี่ยนแปลงแผนการลงโฆษณา ทั้งนี้ สัดส่วนลูกค้ารายใหญ่ 10 รายแรกต่อรายได้รวม ในช่วงปี 2559 – 2561 คิดเป็นร้อยละ 74.72 ร้อยละ 77.34 และร้อยละ 79.61 ตามลำดับ โดยตลอดระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา กลุ่มวีจีไอไม่มีสัดส่วนการขายให้แก่ลูกค้ารายใดรายหนึ่งเกินกว่าร้อยละ 25 ของรายได้รวมในปีนั้น ๆ

2.2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.2.3.1 การจัดหาสถานที่ติดตั้งสื่อโฆษณา

วีจีโอจัดหาพื้นที่ติดตั้งสื่อโฆษณาโดยเข้าเจรจากับเจ้าของพื้นที่ เพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา ทั้งนี้ วีจีโอไม่มุ่งเน้นการเป็นผู้ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา

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

อย่างไรก็ดี ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายและแนวทางในการประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของกลุ่มบริษัท โดยบริษัทฯ จะไม่ประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์โดยตรงหรือผ่านบริษัทย่อยในสายธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ แต่จะลงทุนในธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ผ่านการถือหุ้นของ ยู ซิตี้ แทน ดังนั้น เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2561 บริษัทฯ จึงได้โอนกิจการทั้งหมด (Entire Business Transfer) ซึ่งรวมถึงการโอนทรัพย์สิน หนี้สิน สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบทั้งหมดของยูนิคอร์น (เดิมเป็นบริษัทย่อยที่บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100 ของหุ้นทั้งหมด) ซึ่งประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นในนิติบุคคลอื่น (Holding Company) และประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ให้แก่ ยู ซิตี้ (“ธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด”) โดยได้รับชำระค่าตอบแทนจากธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดเป็นหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนของ ยู ซิตี้ จำนวน 63,882,352,942 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาหุ้นละ 0.034 บาท พร้อมกับใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของ ยู ซิตี้ รุ่นที่ 3 จำนวน 31,941,176,471 หน่วย โดยไม่มีค่าตอบแทน (Sweetener) จาก ยู ซิตี้

ทั้งนี้ ก่อนการเข้าทำธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด ยูนิคอร์นได้ดำเนินการปรับโครงสร้างภายในเพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาโอนกิจการทั้งหมด ตามรายละเอียดดังนี้

(ก) การจำหน่ายทรัพย์สินบางรายการของยูนิคอร์น ให้แก่บริษัทฯ

- (1) หุ้นสามัญของบริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด จำนวน 2,550,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 5 บาท คิดเป็นร้อยละ 51.00 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น จำกัด
- (2) หุ้นสามัญของบริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด จำนวน 50,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท คิดเป็นร้อยละ 50.00 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด
- (3) หุ้นสามัญของบริษัท เดอะ คอมมูนิตี้ วัน จำกัด จำนวน 100,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท เดอะ คอมมูนิตี้ วัน จำกัด
- (4) หุ้นสามัญของบริษัท เดอะ คอมมูนิตี้ ทุ จำกัด จำนวน 100,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท เดอะ คอมมูนิตี้ ทุ จำกัด
- (5) หุ้นสามัญของบริษัท กิ่งแก้ว แอสเสทส์ จำกัด จำนวน 100,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท กิ่งแก้ว แอสเสทส์ จำกัด
- (6) หุ้นสามัญของบริษัท ยงสุ จำกัด จำนวน 2,340,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท ยงสุ จำกัด

- (7) หุ้นสามัญของบริษัท ดีเนล จำกัด จำนวน 500,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท ดีเนล จำกัด
- (8) สิทธิเรียกร้องตามตั๋วสัญญาใช้เงินทั้งหมดระหว่างยูนิคอร์น (ในฐานะเจ้าหนี้) และนิติบุคคลในข้อ (1) ถึงข้อ (7) ข้างต้น (ในฐานะลูกหนี้) พร้อมดอกเบี้ย โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2560 มีมูลค่ารวม 4,636 ล้านบาท
- (ข) การโอนหุ้นของธนาคาร ฮองกง ลิมิเตด (Tanayong Hong Kong Limited) จำนวนรวมทั้งสิ้น 10,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 ดอลลาร์ฮ่องกง คิดเป็นร้อยละ 100.00 ของหุ้นทั้งหมดที่ถือโดยบริษัทฯ ให้แก่ ยูนิคอร์น

รายละเอียดของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมที่ถือหุ้นโดยยูนิคอร์นที่โอนให้แก่ ยู ซิตี ตามธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด มีดังนี้

ที่	รายชื่อบริษัท ที่ยูนิคอร์นถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ/ โครงการที่พัฒนา	ทุน จดทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1	บริษัท ยูนิชั่น วัน จำกัด	อาคารสำนักงานให้เช่า (อาคารทีเอสที ทาวเวอร์)	340.00	3,400,000	100.00
2	บริษัท เมืองทอง แอสเซทส์ จำกัด	ดำเนินธุรกิจโรงแรม (โรงแรมยู สาทร, โรงแรมยู เชียงใหม่ และโรงแรมยู อินจันทร)	125.00	1,250,000	100.00
3	บริษัท ปรานคีรี แอสเซทส์ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	311.00	3,110,000	100.00
4	บริษัท สยาม เพจจิง แอนด์ คอมมิวนิเคชั่น จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	5.00	50,000	100.00
5	บริษัท ธนาคาร ฟู้ด แอนด์ เบเวอเรจ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	1.00	10,000	100.00
6	บริษัท บีทีเอส แลนด์ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	10.00	100,000	100.00
7	บริษัท ไนน์ สแควร์ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	10.00	100,000	100.00
8	บริษัท มรรค ๘ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	151.00	1,510,000	100.00
9	บริษัท ธนาคาร พร็อพเพอร์ตี้ แมเนจเม้นท์ จำกัด	บริหารอสังหาริมทรัพย์ (อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ และเดอะรอยัล เฟลส 1/2 และ เดอะแกรนด์)	1.00	10,000	100.00
10	บริษัท ราชบุรีบุรณะ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	10.00	100,000	100.00
11	บริษัท ธนาซีดี กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด	บริหารและดำเนินกิจการสนามกอล์ฟและศูนย์กีฬา (สนามกอล์ฟธนาซีดี)	20.00	200,000	100.00
12	ธนาคาร ฮองกง ลิมิเตด	ลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น	10,000 ดอลลาร์ฮ่องกง	10,000	100.00
13	บริษัท แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส จำกัด	บริหารอสังหาริมทรัพย์ ประเภทโรงแรม	25.00	1,250,000	50.00
14	บริษัท คีย์สโตน เอสเตท จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	1,874.00	9,370,000	50.00
15	บริษัท คีย์สโตน แมเนจเม้นท์ จำกัด	บริหารและดำเนินธุรกิจโรงเรียนนานาชาติ	500.00	2,500,000	50.00
16	บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง วัน จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
17	บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทุ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00

ที่	รายชื่อบริษัท ที่ยื่นคอร์นถือหุ้น	ประเภทธุรกิจ/ โครงการที่พัฒนา	ทุน จดทะเบียน (ล้านบาท)	จำนวนหุ้น (หุ้น)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
18	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ทรี จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
19	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง โฟร์ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
20	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ไฟฟ์ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
21	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ซิกส์ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
22	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง เซเว่น จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
23	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง เอท จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
24	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ไนน์ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
25	บริษัท นูโว ไลน์ เอเจนท์ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
26	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง อีเลฟเว่น จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
27	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ทเวลฟ์ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
28	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง โฟร์ทีน จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
29	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ฟิฟทีน จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
30	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ซิกซ์ทีน จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
31	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง เซเว่นทีน จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
32	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง เอททีน จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
33	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ไนน์ทีน จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
34	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ทเวนท์ จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
35	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ทเวนท์ วัน จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00
36	บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง ทเวนท์ ทู จำกัด	ถือครองที่ดินและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อขาย	100.00	500,000	50.00

ภายหลังธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดสำเร็จลุล่วงแล้วเสร็จ ยูนีคอร์นได้ดำเนินการจดทะเบียนเลิกบริษัทต่อ
กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ และดำเนินการชำระบัญชีตามขั้นตอนทางกฎหมายแล้ว ทั้งนี้ การเลิกบริษัท
ดังกล่าวไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ แต่อย่างใด

สำหรับข้อตกลงในสัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ (Strategic Alliance Framework Agreement) ระหว่างบริษัทฯ และบริษัท แอสสิริ จำกัด (มหาชน) (“แอสสิริ”) ซึ่งตกลงให้มีการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนเพื่อพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าในปัจจุบันและที่จะมีขึ้นในอนาคต (ปัจจุบันมีจำนวน 21 บริษัท) นั้น บริษัทฯ และแอสสิริได้ตกลงให้ยู ชิตี เป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทร่วมทุนแทนบริษัทฯ แต่เพียงผู้เดียว

ประโยชน์ที่บริษัทฯ ได้รับจากการเข้าทำธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดของยูนิคอร์นให้แก่ ยู ชิตี มีดังนี้

(1) ยู ชิตี และยูนิคอร์นดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในประเภทและอาณาเขตเดียวกัน ดังนั้น เพื่อขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ จึงทำการโอนกิจการทั้งหมดระหว่างบริษัทฯ และยู ชิตี

(2) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและจัดสรรทรัพยากรขององค์กร จากการรวมธุรกิจเป็นองค์กรรวมและลดการทำงานหลายขั้นตอน

(3) เพิ่มความสามารถในการดำเนินธุรกิจจากการขยายพอร์ตของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ เช่น สามารถเพิ่มอำนาจการต่อรองค่าบริการและค่าธรรมเนียมกับบริษัทผู้ให้บริการด้านการจองที่พัก โรงแรมและบริการด้านการท่องเที่ยวทางออนไลน์ หรือ Online Travel Agencies (OTA) บริษัทก่อสร้างและจัดหาวัสดุก่อสร้าง

(4) เป็นการเสริมการทำงานร่วมกัน อาทิ การนำธุรกิจบริหารจัดการโรงแรมภายใต้แบรนด์ Vienna House ของ ยู ชิตี มาขยายในทวีปเอเชีย และนำแบรนด์ แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส (AHS) ของกลุ่มบริษัทขยายไปยังทวีปยุโรป และเป็นการร่วมมือกันระหว่างสถานที่ให้บริการและโปรแกรมส่งเสริมการขาย (Loyalty Programme)

(5) เป็นการสร้างอิสรภาพการลงทุนในอนาคตของกลุ่มบริษัทบีทีเอส จากการได้รับคืนหนี้สินของยูนิคอร์น และ ยู ชิตี จะมีอิสระในการลงทุนมากยิ่งขึ้นจากกระแสเงินสดรับในสินทรัพย์ที่มีอยู่ของกิจการและจากการเพิ่มทุนของ ยู ชิตี ส่งผลให้ บริษัทฯ สามารถลดปริมาณเงินลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

ทั้งนี้ เพื่อป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทฯ และยู ชิตี ได้กำหนดนโยบายการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ถือหุ้นใน ยู ชิตี ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมรวมกันในสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ ยู ชิตี บริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ จะไม่ประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่แข่งขันหรือทับซ้อน หรือน่าจะแข่งขันหรือน่าจะทับซ้อนกับธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ ยู ชิตี ทั้งนี้ บริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ยังคงสามารถประกอบธุรกิจดังต่อไปนี้

(ก) ธุรกิจค้าที่ดินและเช่าลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ตราบเท่าที่การดำเนินการดังกล่าวมิใช่เพื่อการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์

(ข) การเช่าลงทุนในหลักทรัพย์ของนิติบุคคลอื่นที่ประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 10 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของนิติบุคคลดังกล่าว และบริษัทฯ ไม่มีอำนาจควบคุมในนิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการถือหุ้นในนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อนวันที่โอนกิจการ

นอกจากนี้ เนื่องจากภายหลังการเข้าทำธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดบริษัทฯ จะยังคงถือครองอสังหาริมทรัพย์บางส่วนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ด้วยตนเองและผ่านบริษัทย่อยของบริษัทฯ ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ระหว่างบริษัทฯ และยู ชิตี ภายหลังการเข้าทำธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดและตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ถือหุ้นใน ยู ชิตี ไม่ว่าทางตรง

หรือทางอ้อมรวมกันในสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ ยู ซิตี้ บริษัทฯ ตกลงที่จะให้สิทธิแก่ ยู ซิตี้ ใน 3 ลักษณะ ดังนี้

(1) สิทธิในการซื้อหรือเช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ และสิทธิในการซื้อหุ้นในบริษัทย่อยที่ถือครองที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ก่อนบุคคลภายนอก (Right of First Refusal: "ROFR")

ในกรณีที่บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ มีความประสงค์จะ (ก) ขายหรือให้เช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ หรือ (ข) ขายหุ้นในบริษัทย่อยซึ่งถือครองที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน หรือที่จะได้มาในอนาคตให้แก่บุคคลภายนอก บริษัทฯ ตกลงให้หรือดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องให้สิทธิแก่ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ ซื้อหรือเช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้าง หรือซื้อหุ้นในบริษัทย่อยดังกล่าว (แล้วแต่กรณี) ภายใต้เงื่อนไขและราคาที่ไม่ต้องไปกว่าข้อเสนอที่บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องจะเสนอแก่บุคคลภายนอก

(2) สิทธิในการซื้อหรือเช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้าง และสิทธิในการซื้อหุ้นในบริษัทย่อยที่ถือครองที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างในลักษณะ Call Option ("Call Option")

ในกรณีที่ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ ประสงค์จะ (ก) ซื้อหรือเช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ หรือ (ข) ซื้อหุ้นในบริษัทย่อยซึ่งถือครองที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน หรือที่จะได้มาในอนาคต บริษัทฯ ตกลงขายหรือให้เช่า หรือดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องขายหรือให้เช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้าง หรือขายหุ้นในบริษัทย่อยดังกล่าว (แล้วแต่กรณี) ให้แก่ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของยู ซิตี้ ในราคายุติธรรมที่ประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระซึ่งอยู่ในรายชื่อที่ได้รับอนุญาตจากสำนักงาน ก.ล.ต. ที่บริษัทฯ และ ยู ซิตี้ ร่วมกันแต่งตั้ง ทั้งนี้ ภายใต้เงื่อนไขว่า การใช้สิทธิ Call Option ของยู ซิตี้ จะต้องเกิดขึ้นก่อนที่บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องจะได้รับข้อเสนอซื้อหรือเช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้าง หรือข้อเสนอซื้อหุ้นในบริษัทย่อยที่ถือครองที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างจากบุคคลภายนอก

ในกรณีที่บริษัทฯ และ ยู ซิตี้ ไม่สามารถตกลงร่วมกันแต่งตั้งผู้ประเมินราคาอิสระได้ภายใน 7 วันนับแต่วันที่ ยู ซิตี้ ได้ใช้สิทธิ Call Option ให้บริษัทฯ และ ยู ซิตี้ แต่งตั้งผู้ประเมินราคาอิสระซึ่งอยู่ในรายชื่อที่ได้รับอนุญาตจากสำนักงาน ก.ล.ต. ฝ่ายละ 1 แห่งเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้ประเมินราคายุติธรรม โดยให้ราคายุติธรรมของทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องนั้นมีมูลค่าเท่ากับราคาเฉลี่ยของราคายุติธรรมที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระทั้ง 2 แห่งดังกล่าว

(3) สิทธิในการได้รับแต่งตั้งเป็นผู้บริหารภายใต้สัญญาจ้างบริหารทรัพย์สิน (Property Management Agreement) และสิทธิในการได้รับแต่งตั้งเป็นตัวแทนขายอสังหาริมทรัพย์ภายใต้สัญญาแต่งตั้งตัวแทนขายอสังหาริมทรัพย์ (Real Estate Agency Agreement)

สำหรับโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน (และไม่ได้จำหน่ายให้แก่ ยู ซิตี้ ภายใต้ธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด) บริษัทฯ ตกลงจะแต่งตั้งหรือดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องแต่งตั้งให้ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารอสังหาริมทรัพย์นั้น ๆ โดยบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องจะเข้าทำสัญญาจ้างบริหารทรัพย์สินกับ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ โดยมีข้อตกลงและเงื่อนไขที่มีลักษณะทางการค้าปกติทั่วไปเสมือนเป็นการทำธุรกรรมกับคู่ค้าที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกันเป็นพิเศษ (Arm's Length Basis)

นอกจากนี้ สำหรับที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน หรือที่จะได้มาในอนาคต รวมทั้งโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่บริษัทฯ หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน (และไม่ได้จำหน่ายให้แก่ ยู ซิตี้ ภายใต้ธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด) ซึ่งมีไว้เพื่อขายหรือให้เช่า บริษัทฯ ตกลงจะ แต่งตั้งหรือดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องแต่งตั้งให้ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ ทำหน้าที่เป็นตัวแทนในการขายหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์นั้น ๆ โดยบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องจะเข้าทำสัญญาแต่งตั้งตัวแทนขายอสังหาริมทรัพย์กับ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ โดยมีข้อตกลงและเงื่อนไขที่มีลักษณะทางการค้าปกติทั่วไป เสมือนเป็นการทำธุรกรรมกับคู่ค้าที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกันเป็นพิเศษ (Arm's Length Basis)

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ (ก) ยู ซิตี้ ปฏิเสธการเป็นผู้บริหารอสังหาริมทรัพย์หรือทำหน้าที่เป็นตัวแทนในการขายหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวข้างต้น หรือ (ข) ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาจ้างบริหารทรัพย์สินหรือสัญญาแต่งตั้งตัวแทนขายอสังหาริมทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) อันเป็นเหตุให้บริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องเลิกสัญญาดังกล่าว บริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง มีสิทธิในการบริหาร และ/หรือขายหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวด้วยตนเอง และ/หรือแต่งตั้งให้บุคคลภายนอกเป็นผู้บริหารทรัพย์สินหรือเป็นตัวแทนในการขายหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ของตนได้ (แล้วแต่กรณี)

2.3.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ภายหลังการโอนกิจการของยูนิคอร์นให้แก่ ยู ซิตี้ การดำเนินงานธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ จะมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจาก ยู ซิตี้ จะเป็นผู้ลงทุนและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ โดยสมบูรณ์ ครอบคลุมการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าภายในประเทศ พร้อมกับการบริหารอสังหาริมทรัพย์หลากหลายประเภททั่วโลกที่สามารถสร้างรายได้อย่างต่อเนื่อง ปัจจุบัน ยู ซิตี้ ดำเนินงานในกลุ่มธุรกิจโรงแรมและบริการ ธุรกิจให้เช่าอาคารสำนักงานและธุรกิจที่พักอาศัย โดยบริษัทฯ จะรับรู้ผลการดำเนินงานส่วนใหญ่ของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของ ยู ซิตี้ ตามวิธีส่วนได้เสีย (Equity Income) ในรูปแบบของ “กำไรสุทธิจากเงินลงทุนใน ยู ซิตี้ ซึ่งเป็นบริษัทร่วม”

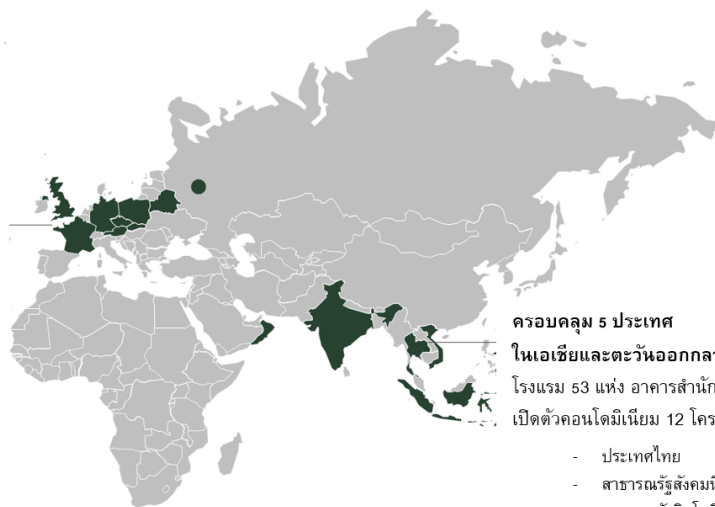
เครือข่ายธุรกิจของ ยู ซิตี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561

ครอบคลุม 10 ประเทศ ในทวีปยุโรป

ประกอบด้วยโรงแรม 39 แห่ง และ

อาคารสำนักงานให้เช่า 2 อาคาร

- สาธารณรัฐออสเตรีย
- สาธารณรัฐเบลารุส
- สาธารณรัฐเช็ก
- สาธารณรัฐฝรั่งเศส
- สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี
- สาธารณรัฐโปแลนด์
- ราชอาณาจักรโรมาเนีย
- สหพันธรัฐรัสเซีย
- สาธารณรัฐสโลวัก
- สหราชอาณาจักร



ครอบคลุม 5 ประเทศ

ในเอเชียและตะวันออกกลางประกอบด้วย

โรงแรม 53 แห่ง อาคารสำนักงาน 1 แห่ง และ

เปิดตัวคอนโดมิเนียม 12 โครงการ

- ประเทศไทย
- สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
- สาธารณรัฐอินโดนีเซีย
- สาธารณรัฐอินเดีย
- รัฐสุลต่านโอมาน

นอกจากนี้ ภายหลังการเข้าทำธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด กลุ่มบริษัทยังคงถือครองอสังหาริมทรัพย์บางส่วนที่สามารถสร้างรายได้ให้กับกลุ่มบริษัทได้ โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 กลุ่มบริษัทถือครองอสังหาริมทรัพย์ดังต่อไปนี้

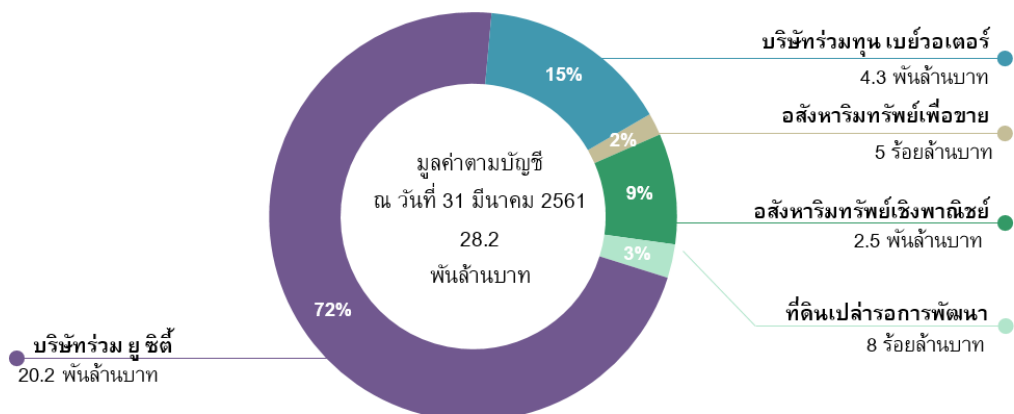
ที่	สินทรัพย์	บริษัทเจ้าของกรรมสิทธิ์	ประเภท	จำนวน	พื้นที่รวม	ประเภทของสิทธิที่ให้แก่ ยู ซิตี้	มูลค่าตามบัญชี*
อสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย							
1	นวลคอนโดมิเนียม	บริษัทฯ	คอนโดมิเนียม	1 ยูนิต	59 ตารางเมตร	สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	496.3 ล้านบาท
2	ธนาเพลส คอนโดมิเนียม	บริษัทฯ	คอนโดมิเนียม	2 ยูนิต	128 ตารางเมตร	สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
3	เพรสทิจเฮาส์ II	บริษัทฯ	บ้านจัดสรร	38 แปลง	27 ไร่ 1 งาน 15.90 ตารางวา	สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
4	เพรสทิจเฮาส์ III	บริษัทฯ	บ้านจัดสรร	206 แปลง	59 ไร่ 4.20 ตารางวา	สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
5	ทาวน์เฮาส์ ฮาบิแทต	บริษัทฯ	บ้านจัดสรร	16 แปลง	1 ไร่ 3 งาน 68.80 ตารางวา	สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
6	พาร์วัน	บริษัทฯ	บ้านจัดสรร	57 แปลง	8 ไร่ 1 งาน 77.10 ตารางวา	สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
ที่ดินเปล่ารอการพัฒนา							
7	ที่ดินริมกก จังหวัดเชียงราย	บริษัทฯ	ที่ดิน	4 แปลง	21 ไร่ 3 งาน 60 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	752.7 ล้านบาท
8	ที่ดินแก่งคอย จังหวัดสระบุรี	บริษัทฯ	ที่ดิน	4 แปลง	95 ไร่ 93 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
9	ที่ดินเกาะแก้ว จังหวัดภูเก็ต	บริษัทฯ	ที่ดิน	4 แปลง	37 ไร่ 2 งาน 8.5 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
10	ที่ดินด้านหน้า โครงการธานี	บริษัทฯ	ที่ดิน	3 แปลง	207 ไร่ 1 งาน 80.60 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
11	ที่ดินด้านหลัง โครงการธานี	บริษัทฯ	ที่ดิน	1 แปลง	7 ไร่ 8 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
12	ที่ดินภายใน โครงการธานี	บริษัทฯ	ที่ดินจัดสรร	15 แปลง	19 ไร่ 75 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
13	ไพร่แลนด์ โซนเอ โครงการธานี	บจ. เดอะคอมมูนิตี้ วัน	ที่ดิน	1 แปลง	11 ไร่ 2 งาน 17 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
14	ไพร่แลนด์ โซนเอ โครงการธานี	บจ. เดอะคอมมูนิตี้ ทุ	ที่ดิน	1 แปลง	24 ไร่ 2 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
15	ที่ดินสามโคก จังหวัดปทุมธานี	บจ. ยงสุ	ที่ดิน	1 แปลง	26 ไร่ 11 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
16	ที่ดินซอยกิ่งแก้ว	บจ. กิ่งแก้ว แอสเสทส์	ที่ดิน	1 แปลง	10 ไร่ 2 งาน 6 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
17	ที่ดินบริเวณถนนพหลโยธิน**	บจ. เบย์วอเตอร์	ที่ดิน	35 แปลง	48 ไร่ 3 งาน 12.8 ตารางวา	-	4,296.2 ล้านบาท

ที่	สินทรัพย์	บริษัทเจ้าของกรรมสิทธิ์	ประเภท	จำนวน	พื้นที่รวม	ประเภทของสิทธิที่ให้แก่ ยู ซิตี้	มูลค่าตามบัญชี*
อสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์							
18	เดอะ รอยัลเพลส II	บริษัทฯ	คอนโดมิเนียมให้เช่า	54 ยูนิต	4,514.50 ตารางเมตร	สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	2,473.8 ล้านบาท
19	เดอะ แกรนด์	บริษัทฯ	คอนโดมิเนียมให้เช่า	26 ยูนิต	1,616 ตารางเมตร	สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
20	สนามกอล์ฟธนาซีดี และคลับเฮ้าส์***	บริษัทฯ	สนามกอล์ฟและคลับเฮ้าส์	4 แปลง	452 ไร่ 3 งาน 59.5 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	
21	สนามซ้อมกอล์ฟ (Driving Range)	บริษัทฯ	สนามกอล์ฟ	1 แปลง	22 ไร่ 64 ตารางวา	ROFR / Call Option / สัญญาแต่งตั้งผู้บริหารหรือตัวแทนขาย	

หมายเหตุ :

- * มูลค่าตามบัญชีคำนวณตามสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัทเจ้าของกรรมสิทธิ์อสังหาริมทรัพย์
- ** ที่ดินบริเวณถนนพหลโยธิน - ในปี 2557/58 บริษัทฯ และบริษัท แกรนด์ คาแนล แลนด์ จำกัด (มหาชน) ได้ร่วมกันจัดตั้งบริษัทร่วมทุน ซึ่งมีสัดส่วนการถือหุ้น 50:50 ชื่อบริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด โดยเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2558 บริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด ได้ชนะการประมูลซื้อที่ดินบริเวณถนนพหลโยธิน ใกล้กับสี่แยกรัชโยธิน เนื้อที่ 48-2-96.8 ไร่ มูลค่า 7,350 ล้านบาท ซึ่งอยู่ห่างจากสถานี N10 ของโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือเพียง 200 เมตร ทั้งนี้ ในปี 2560/61 โครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างการปรับพื้นที่และเริ่มพัฒนาระบบสาธารณูปโภคในโครงการ นอกจากนี้ ยังได้แบ่งที่ดินจำนวน 10 ไร่ ช่วงระหว่างกลางเพื่อก่อสร้างเป็นถนนขนาด 30 เมตร ประมาณ 7-8 ช่องจราจร เพื่อเชื่อมการเดินทางจากถนนพหลโยธินซอย 19/1 ถึงถนนวิภาวดีรังสิต ระยะทางกว่า 1 กิโลเมตร
- *** สนามกอล์ฟธนาซีดี และคลับเฮ้าส์ - ธนาซีดี กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ตคลับ ตั้งอยู่ในโครงการธนาซีดี บนถนนบางนา-ตราด กม.14 ดำเนินงานผ่านบริษัทย่อย ชื่อบริษัท ธนาซีดี กอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต คลับ จำกัด ซึ่งให้บริการสโมสรและสนามกอล์ฟมาตรฐาน 18 หลุม ซึ่งเป็นสนามเพียงแห่งเดียวในประเทศไทยที่ออกแบบโดย Greg Norman โดยได้ว่าจ้าง บริษัท แอ็บโซลูท กอล์ฟ เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้บริหารจัดการสนามกอล์ฟ ปัจจุบัน สนามกอล์ฟธนาซีดีได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี ทั้งจากสมาชิกและบุคคลทั่วไป นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทได้ปรับปรุงและดำเนินการตกแต่งภายในธนาซีดีสปอร์ตคลับ และสร้าง Racquet Center ใหม่ขึ้น ซึ่งภายในประกอบด้วยสนามฟุตซอล สนามแบดมินตันในร่ม 5 คอร์ท สนามเทนนิสแบบพื้นแข็ง (Hard Court) 2 คอร์ท พื้นที่สนามสำหรับการสำหรับเด็กที่มีชื่อว่า We Play ห้องจัดเลี้ยง ห้องเอนกประสงค์ และลานสควอช 3 คอร์ท ซึ่งเปิดให้บริการเต็มรูปแบบแล้วตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2558 เป็นต้นมา

ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ที่กลุ่มบริษัทถือครอง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561



2.3.2 ตลาดและการแข่งขัน

ภาพรวมเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย

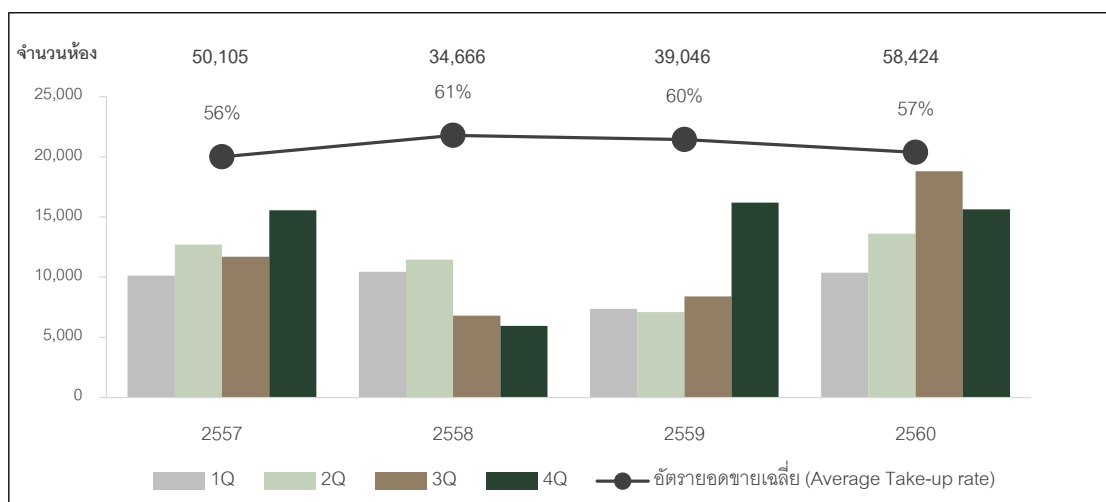
อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ปี 2560 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.9 (เทียบกับร้อยละ 3.2 ในปีก่อน) ปัจจัยสำคัญของการเติบโตคือภาคการส่งออกที่เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 9.7 รวมถึงการบริโภคในภาคเอกชนขยายตัวถึงร้อยละ 3.2 และการลงทุนในภาคเอกชนอยู่ที่ร้อยละ 1.7 ในขณะที่การลงทุนในภาครัฐกลับลดลงร้อยละ 1.2 นอกจากนี้ การขยายตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มค้ารายใหญ่โดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศในแถบยุโรป จีน และญี่ปุ่น ทำให้มีความต้องการสินค้าของไทยรวมถึงสินค้าเกษตรมากขึ้น

อัตราเงินเฟ้อในปีนี้อยู่ที่ร้อยละ 0.7 แต่ยังมีแนวโน้มที่สูงขึ้น และธนาคารแห่งประเทศไทยยังคงอัตราดอกเบี้ยนโยบายไว้ที่ร้อยละ 1.5 ตลอดปี ค่าเงินบาทยังคงแข็งค่าร้อยละ 3.9 มาเป็นอัตรา 33.93 บาทต่อ 1 เหรียญสหรัฐ ซึ่งการแข็งค่าขึ้นของเงินบาทยังคงเป็นเรื่องที่น่าวิตกสำหรับผู้ส่งออกและการท่องเที่ยว เนื่องจากจะทำให้สินค้าและการบริการของไทยมีราคาสูงขึ้นเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐ การแข็งค่าขึ้นของเงินบาทเกิดจากการที่บัญชีเดินสะพัดเกินดุลประมาณร้อยละ 10.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ในปี 2560

■ ภาพรวมธุรกิจคอนโดมิเนียม

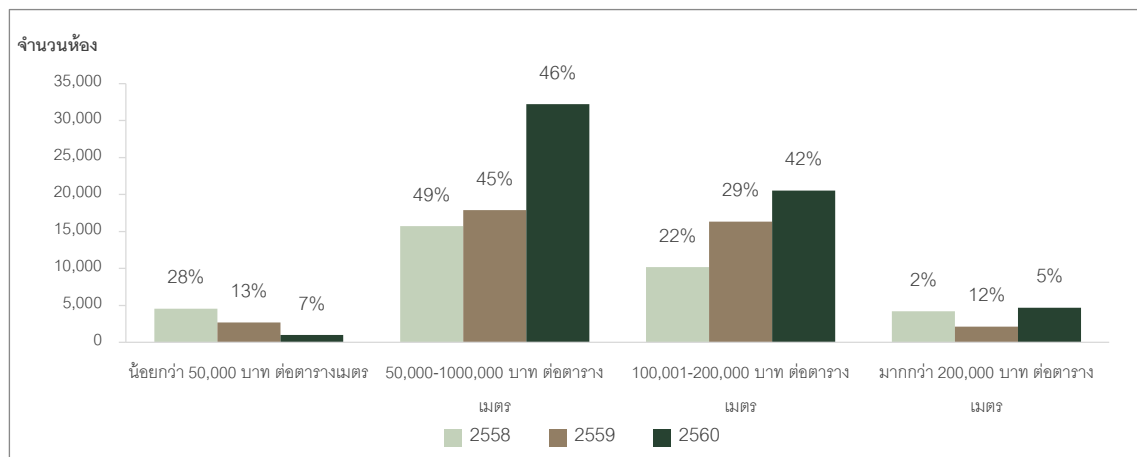
จากรายงานของคอลลิเออร์ส อินเตอร์เนชันแนล ประเทศไทย (Colliers International Thailand) พบว่ายอดคอนโดมิเนียมเปิดขายใหม่เพิ่มขึ้นร้อยละ 49.6 จากปีก่อน เป็น 58,424 ยูนิต ในขณะที่อัตราการขายลดลงเล็กน้อยเป็นร้อยละ 57 จากร้อยละ 60 ในปีที่ผ่านมา สำหรับคอนโดมิเนียมที่เปิดขายในปีนี้ ร้อยละ 47 เป็นกลุ่มที่มีราคาขายระดับสูง ซึ่งมีราคาต่อตารางเมตรสูงกว่า 100,000 บาทขึ้นไป ร้อยละ 46 เป็นกลุ่มที่มีราคาขายเฉลี่ยระดับกลาง ซึ่งมีราคาต่อตารางเมตรอยู่ระหว่าง 50,000 - 100,000 บาท และอีกร้อยละ 7 เป็นกลุ่มที่มีราคาต่อตารางเมตรต่ำกว่า 50,000 บาท ทั้งนี้ ผู้พัฒนาโครงการยังคงเน้นการพัฒนาโครงการที่อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า เนื่องจากการตอบรับที่ดีกว่าจากผู้ซื้อ เพราะมีความสะดวกสบายและสามารถเข้าถึงได้ง่ายกว่า แม้ราคาจะสูงกว่าก็ตาม ซึ่งเห็นได้จากคอนโดมิเนียมที่ตั้งอยู่ในระยะประมาณ 200 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้า มียอดขายถึงร้อยละ 82 (เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 75 ในปีที่แล้ว) และสำหรับคอนโดมิเนียมซึ่งตั้งอยู่ระหว่าง 500 ถึง 1,000 เมตรจากสถานีรถไฟฟ้า มียอดขายร้อยละ 61

จำนวนคอนโดมิเนียมที่ออกจำหน่ายในกรุงเทพมหานครและอัตรายอดขายเฉลี่ย (Average Take-Up Rates)



ข้อมูล : คอลลิเออร์ส อินเตอร์เนชันแนล ประเทศไทย

จำนวนคอนโดมิเนียมที่ออกจำหน่าย จำแนกตามราคาเฉลี่ยต่อตารางเมตร



ข้อมูล : คอลลิเออร์ส อินเตอร์เนชั่นแนล ประเทศไทย

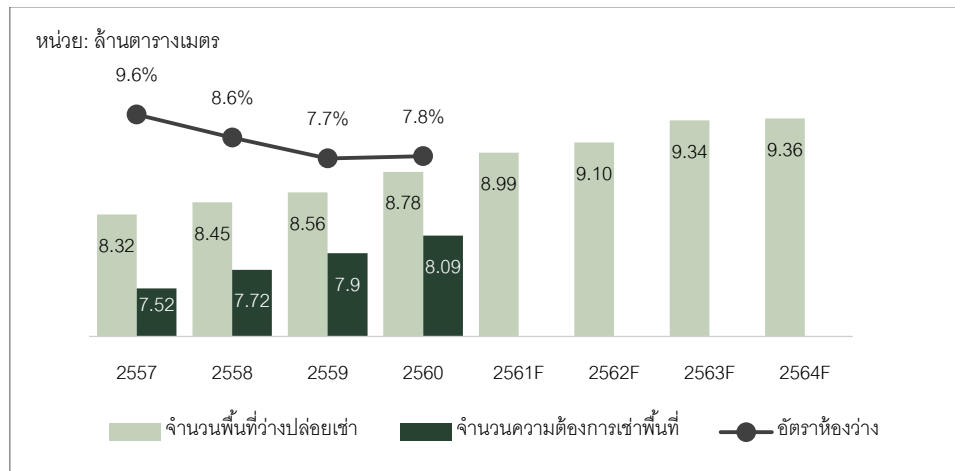
■ ภาพรวมธุรกิจโรงแรม

จากข้อมูลของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา พบว่ามีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติรวมทั้งสิ้น 35.4 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.6 จากปีก่อน ซึ่งมีจำนวนนักท่องเที่ยวจำนวน 32.6 ล้านคน โดยมีรายได้จากการท่องเที่ยวรวมทั้งสิ้น 1.82 แสนล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11.7 จากปีก่อนหน้า นักท่องเที่ยวต่างชาติหลัก ๆ ยังคงมาจาก 3 ประเทศคือ จีน มาเลเซีย และเกาหลีใต้ แม้ว่าตลอดช่วงระยะเวลา 10 เดือนแรกของปีจะอยู่ในช่วงการถวายอาลัยพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช และได้ยกเลิกงานเฉลิมฉลอง งานแต่งงาน และงานอื่น ๆ ใดๆ ก็ตาม จากการที่รัฐบาลมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศจึงทำให้เกิดประโยชน์โดยรวมโดยเฉพาะต่อผู้ประกอบการโรงแรม และส่งผลให้ภาคการท่องเที่ยวยังดำเนินต่อไปด้วยดี ดังเห็นได้จากในปี 2560 คนไทยเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศประมาณ 156.2 ล้านเที่ยว และใช้จ่ายโดยรวมประมาณ 930 พันล้านบาท

■ ภาพรวมธุรกิจอาคารสำนักงาน

จากรายงานวิจัยของซีบีอาร์อี (CBRE) อัตราว่าง (Vacancy Rate) โดยรวมของอาคารสำนักงานเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากร้อยละ 7.7 ในปี 2559 เป็นร้อยละ 7.8 ในปี 2560 และอาคารสำนักงานมีพื้นที่ว่างสำหรับปล่อยเช่ารวม 8.8 ล้านตารางเมตร ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.6 จากปีที่ผ่านมามีพื้นที่ว่าง 8.56 ล้านตารางเมตร ซึ่งมีสาเหตุจากการเปิดให้บริการอาคารสำนักงานเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่นอกเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล นอกจากนี้ จากอุปสงค์ที่มีอย่างต่อเนื่องในอาคารสำนักงานในเขตใจกลางเมือง จึงส่งผลให้อัตราค่าเช่าสำนักงานในใจกลางเมือง เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 จากปีก่อนเป็นราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 994 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน สำหรับอัตราค่าเช่าที่สูงสุดคือ อัตราค่าเช่าอาคารสำนักงานเกรด A ในพื้นที่นอกเขตศูนย์กลางธุรกิจที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 จากปีก่อนหน้า เป็น 810 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือน โดยส่วนใหญ่สำนักงานใหม่ ๆ จะตั้งอยู่ในอาคารสำนักงานเกรด A เหล่านี้ ซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ของผู้เช่าอยู่ในระดับสูง จึงทำให้ผู้ให้เช่าเป็นผู้มีอำนาจในการต่อรองและกำหนดค่าเช่าดังกล่าว

ยอดขาย ยอดซื้อ และอัตราว่างรวม (vacancy rate) ของอาคารเช่าสำนักงาน



2.3.3 งานที่อยู่ระหว่างการส่งมอบ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 กลุ่มบริษัทมีโครงการที่อยู่ระหว่างการขาย ซึ่งได้มีการลงนามในสัญญาจะซื้อจะขายกับลูกค้าแล้วและอยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์จำนวน 1 โครงการ ดังนี้

โครงการ	บริษัทเจ้าของโครงการ	สถานที่ตั้ง	ยอดที่รอการส่งมอบ	
			จำนวน (ยูนิต/หลัง)	มูลค่าขาย (ล้านบาท)
พาร์ วัน บายธนาซีตี้	บริษัทฯ	ธนาซีตี้, บางนา-ตราด กม.14	2	10.21

2.4 ธุรกิจบริการ

ธุรกิจบริการของกลุ่มบริษัท เป็นธุรกิจให้บริการที่สนับสนุนการดำเนินงานในธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทในด้านต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย ธุรกิจบริการซึ่งดำเนินการโดย Rabbit Group ได้แก่ ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ธุรกิจ Web Portal หรือเว็บท่า ธุรกิจนายหน้าประกันภัย ธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง และธุรกิจสื่อโฆษณาแบบผสมผสานสื่อออฟไลน์และสื่อออนไลน์ ผ่านการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมของผู้บริโภค 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 แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม จำกัด, บริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด, บริษัท เอทีเอส แรบบิท นิติบุคคลเฉพาะกิจ จำกัด, บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด, บริษัท เอเอสเค โบรกเกอร์ แอสโซซิเอชัน จำกัด และบริษัท เอเอสเค ไตเรค กรุ๊ป จำกัด และ (2) หุ้นที่บีทีเอสซีถือในบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ในสัดส่วนร้อยละ 90.00 ของหุ้นทั้งหมดของบีเอสเอส

ทั้งนี้ ผลสำเร็จจากการเข้าทำธุรกรรมดังกล่าว ทำให้โครงสร้างของธุรกิจบริการของกลุ่มบริษัทเปลี่ยนแปลงไป โดยปัจจุบัน ธุรกิจบริการซึ่งดำเนินการโดย Rabbit Group ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะอยู่ภายใต้การบริหารจัดการ

ของวีจีไอ ยกเว้นธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) และธุรกิจให้บริการทางเทคโนโลยี ซึ่งบริษัทฯ จะเป็นผู้ดำเนินการผ่านบริษัทย่อย

นอกจากนี้ ธุรกิจบริการของกลุ่มบริษัทยังครอบคลุมถึงธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง และธุรกิจร้านอาหารจีน ซึ่งปัจจุบันบริษัทฯ ลงทุนผ่านการถือหุ้นในบริษัทร่วมทุนแทนการดำเนินการด้วยตนเอง

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 (รวมค่าธรรมเนียมการออกบัตรแรบบิท 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 บัตรแรบบิทรูปแบบพิเศษที่ออกและจำหน่ายโดยบีเอสเอส ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบบัตรแรบบิท โดยจะออกวางจำหน่ายเป็นของที่ระลึกหรือของสะสมเนื่องในโอกาสพิเศษต่าง ๆ ในหลากหลายรูปแบบ อาทิ บัตร สินค้า หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น บัตรแรบบิทพิเศษ รุ่นคิตตี้ หรือรุ่นคูมามง 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 ธนสิริทรพย์ จำกัด (มหาชน) ในการออกบัตรสมาชิกอีออนแรบบิท (AEON Rabbit Member Card) ซึ่งนับเป็นนวัตกรรมทางการเงินรูปแบบใหม่ที่ได้นำฟังก์ชันการใช้งานและสิทธิประโยชน์หลากหลายทั้งของบีเอสเอสและอีออนมารวมไว้ในบัตรเดียว โดยเป็นบัตรที่สามารถใช้ชำระค่าโดยสารในระบบขนส่งมวลชน และใช้ชำระค่าสินค้าและบริการในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแรบบิทได้ นอกจากนี้ ผู้ถือบัตรยังสามารถกู้ยืมเงินในลักษณะสินเชื่อส่วนบุคคล กดเงินสด และผ่อนชำระค่าสินค้าที่อยู่ในเครือข่ายให้บริการของอีออนได้อีกด้วย
- เอไอเอส เอ็มเพย์ แรบบิท ชิมการ์ด ที่ใช้กับเครื่องโทรศัพท์ที่มี NFC โดยบีเอสเอส และบริษัท แอดวานซ์ เอ็มเพย์ จำกัด (บริษัทย่อยของบริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) หรือ AIS) ได้ร่วมมือกันพัฒนาชิมการ์ดของ บริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) ให้สามารถใช้งานบัตรแรบบิทได้ รวมถึงพัฒนาระบบเพิ่มเติมในส่วนของการเติมเงินกลางอากาศ (Over the Air - OTA) และลูกค้ายังสามารถเรียกดูประวัติการใช้งานผ่านหน้าจอโทรศัพท์เคลื่อนที่ได้อีกด้วย ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองไลฟ์สไตล์ของคนสมัยใหม่ที่ต้องการความทันสมัย สะดวก และรวดเร็ว

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทได้ขยายธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ไปยังธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ประเภทการชำระเงินแบบออนไลน์ โดยเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2559 บริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเทม จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 80 ได้เข้าซื้อหุ้นของบริษัท ไลน์ บิซ พลัส จำกัด หรือที่มีชื่อทางการค้าว่า “ไลน์ เพย์ (LinePay)” ในสัดส่วนร้อยละ 50 และได้มีการเปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น บริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด และเปลี่ยนชื่อทางการค้าเป็น “แรบบิท ไลน์ เพย์ (Rabbit LINE Pay)” ผลสำเร็จของการเข้าทำธุรกรรมดังกล่าว ทำให้เกิดการให้บริการร่วมกันระหว่างระบบการชำระเงินทั้งแบบออฟไลน์และออนไลน์เป็นครั้งแรกในประเทศไทย ต่อมา เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2561 บริษัท แอดวานซ์ เอ็มเพย์ จำกัด ได้เข้าร่วมลงทุนในบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเทม จำกัด ในบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด ลดลงจากร้อยละ 50.00 เป็น ร้อยละ 33.33 ทั้งนี้ เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ และฐานร้านค้าออนไลน์ให้แพร่หลายมากยิ่งขึ้น ตลอดจนสามารถผลักดันสังคมไทยไปสู่สังคมไร้เงินสด (Cashless Society) เพื่อก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ตามนโยบายของรัฐบาล

Rabbit LINE Pay เป็นช่องทางการชำระเงินรูปแบบหนึ่ง โดยระบบการชำระเงินออนไลน์ของ Rabbit LINE Pay นั้นเป็นส่วนหนึ่งของ LINE Application ซึ่งมีผู้ใช้บริการ messaging มากที่สุดในประเทศไทย โดยผู้ลงทะเบียนสามารถใช้ Rabbit LINE Pay ในการชำระเงินได้ทั้งแบบออนไลน์และออฟไลน์ (ผ่าน QR Reader ที่ติดตั้งในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของแรบบิท) โดยสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิตที่ได้ลงทะเบียนไว้ หรือผ่าน E-wallet โดยการเติมเงินเข้าไปในบัญชีของตนเอง ซึ่งรายได้หลักของบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด จะมาจาก MDR (Merchant Discount Rate) Fee ซึ่งเป็นการคิดค่าธรรมเนียมส่วนลดจากร้านค้า เมื่อลูกค้ามีการใช้บริการและชำระเงินผ่าน Rabbit LINE Pay โดยเรียกเก็บเป็นสัดส่วนร้อยละของจำนวนเงินที่ลูกค้าชำระให้แก่ร้านค้านั้น ๆ

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของ Rabbit LINE Pay คือผู้ใช้โทรศัพท์สมาร์ทโฟนในช่วงอายุ 15-45 ปี ที่อาศัยอยู่ในบริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยปัจจุบัน การชำระเงินผ่าน Rabbit LINE Pay ครอบคลุมถึงธุรกิจ E-commerce การจัดส่งพัสดุ เกมส์ การเติมเงินโทรศัพท์เคลื่อนที่ และ Bill Payment

2.4.1.2 ตลาดและการแข่งขัน

ในปัจจุบัน ประเทศไทยมีปริมาณการใช้เงินสดทั้งสิ้นกว่าล้านล้านบาท ประชาชนส่วนใหญ่ยังคงถอนเงินจากบัตรเอทีเอ็มหรือบัตรเดบิตเพื่อนำมาใช้จ่าย โดยข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2560 พบว่าจำนวนบัตรพลาสติกในประเทศไทยมีมากกว่า 82 ล้านใบ ในจำนวนนี้ 53 ล้านใบเป็นบัตรเดบิต ในขณะที่ 8.8 ล้านใบเป็นบัตรเอทีเอ็ม และอีก 20 ล้านใบเป็นบัตรเครดิต ทั้งนี้ การใช้บัตรพลาสติกเพื่อชำระค่าสินค้าและบริการ มีมูลค่ากว่า 14,315 พันล้านบาท ในจำนวนนี้ เป็นการใช้จ่ายผ่านบัตรเดบิต 11,373 พันล้านบาท การใช้จ่ายผ่านบัตรเอทีเอ็ม 1,032 พันล้านบาท และการใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตอีก 1,909 พันล้านบาท จะเห็นได้ว่าจำนวนบัตรพลาสติกที่อยู่ในรูปของบัตรเดบิตนั้นอยู่ในระดับสูงมาก แต่การใช้จ่ายผ่านบัตรเดบิตเพื่อชำระค่าสินค้าและบริการ ณ จุดขายมีเพียง 184 พันล้านบาทเท่านั้น คนส่วนใหญ่ยังคงนิยมใช้บัตรเดบิตเพื่อถอนเงินสดหรือโอนเงินเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม จากการที่ภาครัฐให้การสนับสนุนนโยบายสังคมไร้เงินสด (Cashless Society) นั้น ปัจจุบันได้มีองค์กรธุรกิจภาคเอกชนเข้ามาดำเนินธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ประเภทผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงินเพิ่มมากขึ้น โดยข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2560 เปิดเผยว่า บัตร/บัญชีเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ของผู้ให้บริการที่ไม่ใช่สถาบันการเงินมีจำนวน 50.59 ล้านบัญชี ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2559 ซึ่งมีจำนวน 37.09 ล้านบัญชี คิดเป็นร้อยละ 36.40 และมีมูลค่าการใช้จ่ายจำนวน 115,519.47 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2559 ซึ่งมีจำนวน 84,607.16 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 36.54

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

ทั้งนี้ ภายในระยะเวลา 6 ปี นับตั้งแต่บัตรแรบบิทเปิดให้บริการ มีจำนวนผู้ถือบัตรแรบบิทอยู่ในตลาดแล้วมากกว่า 8.95 ล้านใบ โดยมีร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายมากกว่า 157 แปรนต์ จากหลากหลายประเภทธุรกิจ และครอบคลุมจุดให้บริการมากกว่า 5,680 จุด สามารถตอบสนองความต้องการและไลฟ์สไตล์ของคนเมือง ทั้งร้านอาหารและเครื่องดื่ม เช่น แม็คโดนัลด์ โอบองแปง ฮ้างกงหนู้เต๋ล คามู โอชายา และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับความบันเทิง เช่น เมเจอร์ซีนีเพล็กซ์ และเอสเอฟซีนีมา รวมทั้งร้านค้าต่าง ๆ และศูนย์อาหารในห้างสรรพสินค้ากลุ่มเดอะมอลล์ เช่น ดิเอ็มโพเรียม สยามพารากอน เดอะมอลล์ และศูนย์อาหารเอ็มบีเคฟู้ดไอแลนด์ และร้านสะดวกซื้อ เช่น มินิมาร์ทและเทสโก้ โลตัส เอ็กซ์เพรส เป็นต้น โดยในปี 2561/62 บีเอสเอสคาดว่าจะมีร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแรบบิทครอบคลุมจุดให้บริการมากกว่า 7,440 จุด และมีแผนที่จะขยายฐานผู้ถือบัตรแรบบิทในตลาดเป็น 10.5 ล้านใบ นอกจากนี้ ในปี 2560/61 บีเอสเอสได้ขยายฐานการให้บริการไปยังจังหวัดใหญ่เพิ่มเติม เช่น ภูเก็ตและเชียงใหม่ โดยการให้บริการยังคงเน้นการชำระค่าโดยสารในระบบขนส่งมวลชน และจะขยายไปยังการชำระค่าสินค้าและบริการต่อไปในอนาคต

ปัจจุบัน มีรายการที่เกิดจากการใช้บัตรแบบบีทีเอสในระบบขนส่งมวลชน และร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแบบบีทีเอสมากกว่า 700,000 รายการต่อวัน โดยคาดว่าจะมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามจำนวนบัตรแบบบีทีเอสและร้านค้าพันธมิตรที่เพิ่มขึ้น

สำหรับ Rabbit LINE Pay นั้น มีผู้ลงทะเบียนใช้งานผ่าน Rabbit LINE Pay แล้วทั้งสิ้น 3 ล้านบัญชี ในปี 2560/61 และคาดว่าจะมีผู้ลงทะเบียนเพิ่มขึ้นเป็น 5.3 ล้านบัญชี ในปี 2561/62 ปัจจุบัน ได้มีการนำ Rabbit LINE Pay เข้าให้บริการในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแบบบีทีเอส และยังให้บริการในร้านค้าออนไลน์กว่า 678 ร้านค้า และมีบริการผ่านระบบ QR Code กว่า 1,861 ร้านค้า ซึ่งจะขยายเป็น 1,017 ร้านค้า และ 5,461 ร้านค้า ตามลำดับ ในปี 2561/62 ทั้งนี้ ได้มีการติดตั้ง QR Reader ร่วมกับเครื่องอ่านบัตรแบบบีทีเอสแล้วเสร็จกว่า 2,800 จุด ในปี 2560/61 และจะขยายเป็น 5,000 จุดในปี 2561/62 ครอบคลุมทั้งการให้บริการเติมเงินเข้าบัญชี Rabbit LINE Pay และการชำระค่าสินค้าและบริการ ซึ่งจะทำให้ 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 ซึ่งได้รับกระแสการตอบรับเป็นอย่างดี

2.4.1.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

■ การจัดหาบัตรแบบบีทีเอส

บีเอสเอสใช้ชิพที่เป็นมาตรฐานสากล คือ MIFARE DESFire EV1 ในการผลิตบัตรแบบบีทีเอส ซึ่งผลิตโดยกลุ่มบริษัท NXP ที่ได้รับการยอมรับทั่วโลกในมาตรฐานและความน่าเชื่อถือ โดยคุณสมบัติของ MIFARE DESFire EV1 จะมีการประมวลผลที่รวดเร็ว มีความปลอดภัยสูง และรองรับแอปพลิเคชันได้หลากหลาย ในการสั่งซื้อบัตรแบบบีทีเอสนั้น บีเอสเอสจะเปิดประมูลกับผู้ที่อยู่ในอุตสาหกรรมผลิตบัตรซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตบัตรประเภทต่าง ๆ ให้กับธนาคารพาณิชย์ โดยบีเอสเอสจะเลือกผู้ผลิตบัตรที่เสนอราคาและคุณภาพที่ดีที่สุด

■ การจัดการร้านค้าพันธมิตร

บีเอสเอสมีแผนที่จะขยายฐานร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแบบบีทีเอสในธุรกิจต่าง ๆ เช่น ธุรกิจศูนย์อาหาร ธุรกิจร้านสะดวกซื้อ และธุรกิจสถานศึกษา เป็นต้น เพื่อให้ผู้ถือบัตรแบบบีทีเอสมีช่องทางในการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น บีเอสเอสได้แต่งตั้งให้ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นตัวแทนในการจัดการร้านค้าพันธมิตร ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นลูกค้าของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) อยู่แล้ว จึงทำให้จำนวนร้านค้าพันธมิตรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม หากลูกค้าใดไม่ต้องการติดต่อผ่านธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บีเอสเอสจะดำเนินการติดต่อกับลูกค้าเองโดยตรง

■ การจัดหาช่องทางการเติมเงิน

เนื่องจากการเติมเงินเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้ธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money) ของบีเอสเอสประสบความสำเร็จ บีเอสเอสจึงได้วางกลยุทธ์ที่จะเพิ่มช่องทางการเติมเงิน โดยในระยะต้นจะเน้นไปที่ร้านสะดวกซื้อรายใหญ่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และจะขยายไปยังต่างจังหวัดต่อไป

ปัจจุบัน บีเอสเอสได้เพิ่มช่องทางการเติมเงินเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือบัตรแรบบิทที่อยู่นอกเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT โดยได้ขยายช่องทางการเติมเงินบัตรแรบบิทที่ มินิบิ๊กซี เทสโก้ โลตัส ทุกสาขาในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ห้างสรรพสินค้ากลุ่มเดอะมอลล์ เฉพาะสาขาในกรุงเทพฯ และศูนย์อาหารเอ็มบีเคฟู้ดไอแลนด์ เป็นต้น นอกจากนี้ บีเอสเอสได้มีการทดลองตลาดต่างจังหวัดอยู่ในขณะนี้ โดยผู้ถือบัตรแรบบิทสามารถเติมเงินได้ที่แมคโดนัลด์ทุกสาขาทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด โดยบีเอสเอสคาดว่าจะในปี 2561/62 ผู้ถือบัตรแรบบิทจะสามารถเติมเงินบัตรแรบบิทได้ที่ร้านค้าพันธมิตรที่หลากหลายขึ้นทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด

นอกจากนี้ บีเอสเอสได้มีการพัฒนาช่องทางการเติมเงินอื่น ๆ ดังต่อไปนี้ (1) การเติมเงินอัตโนมัติ (Auto Top-up) โดยสามารถทำได้ในบัตรแรบบิทร่วมระหว่างบีเอสเอสกับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ทั้งบัตรเดบิตและบัตรเครดิต และบัตรสมาชิกอออนแรบบิท (AEON Rabbit Member Card) ซึ่งเป็นบัตรแรบบิทร่วมระหว่างบีเอสเอสและอออน (2) การเติมเงินโดยตู้อัตโนมัติ และ (3) การเติมเงินที่ตู้เอทีเอ็ม ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการเจรจากับสถาบันการเงิน เพื่อเพิ่มช่องทางการเติมเงินที่ตู้เอทีเอ็มของธนาคารพาณิชย์อีกหนึ่งช่องทาง

2.4.2 ธุรกิจ Web Portal หรือเว็บท่า ธุรกิจนายหน้าประกัน และธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง

เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2558 กลุ่มบริษัทได้เข้าลงทุนเพิ่มในธุรกิจ Web Portal หรือเว็บท่า ธุรกิจนายหน้าประกัน และธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง โดย บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ได้เข้าซื้อหุ้นในกลุ่มบริษัทอัสคั้หนุมาน ซึ่งทำให้บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ เป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท อัสคั้หนุมาน จำกัด (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด) ในอัตราส่วนร้อยละ 25 บริษัท เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชั่น จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แรบบิท อินชัวร์นส์ 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 นอกจากนี้ ยังมีบริการให้เช่าซอฟต์แวร์บนหน้าเว็บไซต์ (Web-base Application) ผ่านทางอินเทอร์เน็ต รวมถึงการออกแบบ การพัฒนาระบบซอฟต์แวร์ และการทำสื่อโฆษณาออนไลน์ด้วย ทั้งนี้ รายได้หลักของธุรกิจนี้ ประกอบด้วย รายได้ค่าโฆษณา มาร์เก็ตติ้ง และรายได้ค่าบริการ IT

(2) ธุรกิจนายหน้าประกัน ดำเนินการโดย บริษัท แรบบิท อินชัวร์นส์ 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 “แรบบิท ไฟแนนซ์ (Rabbit Finance)” ทั้งนี้ รายได้หลักของธุรกิจนี้ คือ ค่านายหน้าและการตลาดจากการขายประกัน และผลิตภัณฑ์ทางการเงินอื่นๆ

(3) ธุรกิจเทเลมาร์เก็ตติ้ง ดำเนินการโดย บริษัท เอเอสเค ไดเร็ค กรุ๊ป จำกัด ส่วนใหญ่เป็นการให้บริการเทเลเซลให้กับบริษัท แรบบิท อินชัวร์นส์ โบรคเกอร์ จำกัด ในการติดต่อลูกค้าที่สนใจซื้อประกัน ติดตามลูกค้าเก่าที่

กรมธรรม์ครบกำหนด และรวมถึงกระบวนการในการชำระเงินด้วย ทั้งนี้ รายได้หลักของธุรกิจนี้ คือ รายได้ค่าบริการ เทเลเซลหรือเทเลมาร์เก็ตติ้ง

2.4.3 ธุรกิจสื่อโฆษณาแบบผสมผสานสื่อออฟไลน์และสื่อออนไลน์ ผ่านการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมของผู้บริโภค

ในปี 2559/60 วีจีไอและ Rabbit Group ได้ร่วมมือกันเปิดตัว Rabbit Media เพื่อสร้างสรรค์สื่อโฆษณาที่สามารถเจาะกลุ่มเป้าหมายอย่างตรงจุดและสามารถวัดผลได้อย่างแม่นยำผ่านการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้บริโภคและข้อมูลบนฐานข้อมูลอันหลากหลายจากบริการต่าง ๆ ของ Rabbit Group ร่วมกับการโฆษณาในสื่อโฆษณาของวีจีไอ เพื่อให้เกิดเป็นสื่อโฆษณาที่ตอบโจทย์ทั้งด้านออฟไลน์และออนไลน์ให้แก่ลูกค้า โดย Rabbit Media จะช่วยส่งเสริมและเชื่อมโยงธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้านของวีจีไอที่มีกำลังการผลิตสื่อโฆษณารวมกันทั้งสิ้น 7,000 ล้านบาท กับฐานข้อมูลจากธุรกิจดิจิทัลและผู้ลงทะเบียนอีกกว่า 3.5 ล้านราย ตัวอย่างของสื่อโฆษณารูปแบบใหม่ที่วีจีไอนำเสนอแก่ลูกค้าได้แก่ สื่อโฆษณาแบบเหมาทั้งสถานี (Station Sponsorship) ซึ่ง Rabbit Media ได้ใช้ความสามารถในการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมรายวันของผู้เดินทางร่วมกับการนำเสนอสื่อโฆษณาของวีจีไอ ทำให้ลูกค้าสามารถสร้างการรับรู้ถึงแบรนด์สินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการใช้ช่องทางออนไลน์ผ่านโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่สามารถดึงดูดผู้เดินทางได้ตลอดการเดินทาง ซึ่งได้รับผลตอบแทนที่ดีจากการกระตุ้นให้เกิด Call-to-Actions ที่ร้านค้าหรือผ่านช่องทาง E-Commerce ทั้งนี้ แคมเปญที่รวมสื่อออฟไลน์และสื่อออนไลน์ดังกล่าว ไม่เพียงแต่แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการพัฒนาผลลัพธ์ให้ดียิ่งขึ้น แต่ยังสามารถปรับปรุงและวัดผลตอบแทนจากการลงทุนของลูกค้าและนักโฆษณา รวมถึงยังช่วยเพิ่มอัตราการใช้สื่อโฆษณาในกลุ่มต่างๆ ได้อีกด้วย

2.4.4 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 ให้บริการด้านงานลูกค้าสัมพันธ์ (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 ของก้านัล หรือบัตรก้านัลเงินสด โดยรายได้ของแรบบิท รีวอร์ดส จะมาจากการขายคะแนนสะสมให้แก่ร้านค้าพันธมิตรเพื่อแลกกับข้อความและโปรแกรมส่งเสริมการขายให้แก่สมาชิกแรบบิท รีวอร์ดส

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

แรมบิท รีเวอร์ตัส เปิดให้บริการดำเนินงานลูกค้าสัมพันธ์ เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 ปัจจุบัน มีสมาชิกแรมบิท รีเวอร์ตัส กว่า 3.2 ล้านราย และคาดว่าจะมียอดสมาชิกรวมถึง 4 ล้านราย ภายในปี 2561/62 โดยแรมบิท รีเวอร์ตัส มีแผนที่จะขยายฐานสมาชิกแรมบิท รีเวอร์ตัส โดยไม่จำกัดเพียงผู้ถือบัตรแรมบิทเท่านั้น อีกทั้งจะขยายฐานร้านค้าพันธมิตรในโปรแกรมลูกค้าสัมพันธ์ให้ครอบคลุมสายธุรกิจต่างๆ ให้มากขึ้น โดยมีแรมบิท รีเวอร์ตัส เป็นตัวกลาง หรือที่เรียกว่า “Coalition Model” เพื่อให้สมาชิกแรมบิท รีเวอร์ตัส สามารถได้รับคะแนนสะสมจากหลากหลายเครือข่ายร้านค้าพันธมิตร

สำหรับตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) นั้น จะให้บริการแก่สมาชิกแรมบิท รีเวอร์ตัส ในการตรวจสอบคะแนนคงเหลือ แลกคะแนนสะสม และพิมพ์คูปองส่งเสริมการขายจากร้านอาหารประเภท QSR - Quick Service Restaurants หรือสินค้าประเภท FMCG – Fast Moving Consumer Goods โดยรายได้จะมาจากการขายคูปองและการโฆษณารายเดือนปัจจุบัน แรมบิท รีเวอร์ตัส ได้ติดตั้งตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติแล้วจำนวน 240 ตู้ โดยจะมุ่งเน้นการติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อเจาะกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นหลัก โดยจะทำเป็นศูนย์กลางการให้ข้อมูลผู้โดยสาร หรือ Touch Point ที่ผู้โดยสารสามารถอ่านข้อมูลต่าง ๆ หรือประกาศของรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ด้วย ทั้งนี้ แรมบิท รีเวอร์ตัส คาดว่าจะมีผู้โดยสารจำนวนมากเข้ามาใช้บริการ Touch Point ดังกล่าว จึงถือเป็นโอกาสทางธุรกิจของแรมบิท รีเวอร์ตัส ในการนำเสนอสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ต่อผู้บริโภคโดยตรง

2.4.5 ธุรกิจการให้บริการทางเทคโนโลยี

บริษัท บางกอก เปย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด (“บีพีเอส”) เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ บริษัท วิกซ์ เทคโนโลยี (แบงค็อก) จำกัด ซึ่งเป็นผู้นำด้านการพัฒนาเทคโนโลยีระบบศูนย์จัดการรายได้รวม (Central Clearing House) และระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection) และบริษัท อินเทลชัน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 60 ร้อยละ 30 และร้อยละ 10 ตามลำดับ โดยมีจุดมุ่งหมายร่วมกันที่จะให้บีพีเอส เป็นเครื่องจักรสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาโปรแกรมซอฟต์แวร์และเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน และการชำระเงินของประเทศไทย

บีพีเอส มีรายได้หลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ (1) การพัฒนาระบบบริหารจัดการรายได้กลางและระบบจัดเก็บรายได้ (2) การให้บริการสำหรับงานต่อเนื่องและงานบำรุงรักษาต่าง ๆ และ (3) การจำหน่ายอุปกรณ์เครื่องรับบัตร โดยในปี 2560/61 บีพีเอส มีการรับรู้รายได้จากการขายอุปกรณ์รับชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDC) และรายได้จากการให้บริการพัฒนาระบบซอฟต์แวร์

บีพีเอส ได้รับการว่าจ้างจาก BSV Consortium (กิจการร่วมค้าที่จัดตั้งขึ้นระหว่างบีทีเอสซี บริษัท สมาร์ทแทรฟฟิค จำกัด และ VIX Mobility PTY LTD) ซึ่งเป็นผู้ชนะการประกวดราคาโครงการจัดทำระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House) ของ สนข. และได้ดำเนินการส่งมอบงานระบบบริหารจัดการรายได้กลางและระบบการจัดเก็บรายได้สำหรับโครงการพัฒนาระบบตั๋วร่วม หรือบัตรแมงมุม ให้แก่ สนข. แล้ว ทั้งนี้ โครงการระบบตั๋วร่วมเป็นระบบที่ สนข. ก่อตั้งขึ้นเพื่อให้ประชาชนทั่วไปสามารถใช้บัตรโดยสารใบเดียวในการเข้าถึงระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพเทียบเท่ากับการใช้จ่าย ณ ร้านค้าปลีกทั่วไป

นอกจากนี้ บีพีเอสยังได้ให้บริการในโครงการต่าง ๆ ได้แก่ งานศูนย์ระบบจัดการรายได้รวมสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง งานบำรุงรักษาระบบจัดการรายได้รวมของบีเอสเอส งานบำรุงรักษาตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติของแรมบิท รีเวอร์ตัส งานพัฒนาและปรับปรุงระบบจัดการรายได้รวมของบีเอสเอส รวมถึงงานพัฒนาปรับปรุงและขายอุปกรณ์เครื่องรับบัตร เป็นต้น

2.4.6 ธุรกิจร้านอาหาร

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

ในปี 2560/61 บริษัทฯ ได้ปรับแผนการดำเนินธุรกิจห้องอาหาร Chefman โดยการเข้าร่วมทุนกับบริษัท บางกอก แร็นซ์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นผู้นำในธุรกิจผลิอาหารจากเนื้อเป็ดแบบครบวงจร เพื่อร่วมลงทุนในธุรกิจร้านอาหารและภัตตาคาร โดยการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด และขายหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ใน (1) บริษัท แมน คิทเชน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 70 (รวมถึงหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 69 ของบริษัท ลิตเติ้ล คอเนอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท แมน คิทเชน จำกัด) (2) บริษัท ไพรมารี คิทเชน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 100 (3) บริษัท เค เอ็ม เจ 2016 จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 51 และ (4) บริษัท แมน ฟู้ด โปรดักส์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 100 ให้กับบริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด โดยปัจจุบัน บริษัทฯ บริษัท บางกอกแร็นซ์ จำกัด (มหาชน) และนายไวยิน มาน ถือหุ้นในบริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 41.2 ร้อยละ 41.2 และร้อยละ 17.6 ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2561 ห้องอาหาร ChefMan มีสาขาทั้งหมด 7 สาขา ซึ่งเป็นสาขาที่รับลูกค้าที่รับประทานอาหารในร้าน (Dine-in) จำนวน 3 สาขา, ประเภทซื้อกลับบ้าน (Take Away) จำนวน 1 สาขา, ห้องอาหาร Chairman by Chef Man (อาหารจีนสไตล์ฮ่องกงคาเฟ่) จำนวน 2 สาขา, และห้องอาหาร M Krub (อาหารจีนแนวใหม่ระดับพรีเมียม ผสมผสานระหว่างตะวันตกและตะวันออก) จำนวน 1 สาขา

ชื่อร้าน	สาขา	ลักษณะการบริการ	จำนวนที่นั่ง	เวลาให้บริการ
ChefMan	โรงแรม อีสตัน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ	รับประทานในร้าน	150	11:00 – 14:00 น. และ
	ธนาซิตี้ บางนา-ตราด กม.14		220	18:00 – 22:00 น.
	เดอะ รอยัลเพลส 2 ถนนราชดำริ		155	
Chef Man Take Away	เดอะ รอยัลเพลส 2 ถนนราชดำริ	ซื้อกลับ	-	11:00 – 23:00 น.
Chairman by Chef Man	ดิเอ็มควอเทียร์	รับประทานในร้าน	42	10:00 – 22:00 น.
	อาคารเอทรีนี ทาวเวอร์		71	11:00 – 21:00 น.
M Krub	อาคารมหานคร คิวบี	รับประทานในร้าน	45	18:00 – 22:00 น.

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของห้องอาหาร ChefMan แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ (1) กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของห้องอาหาร ChefMan และห้องอาหาร M Krub คือ ลูกค้าองค์กร ข้าราชการ กลุ่มครอบครัว กลุ่มคนทำงาน และกลุ่มนักธุรกิจที่มีรายได้ค่อนข้างสูง ที่ชื่นชอบอาหารจีนแบบกวางตุ้งเกรดพรีเมียม และเลือกใช้ห้องอาหาร ChefMan และห้องอาหาร M Krub เป็นที่พบปะสังสรรค์ หรือเจรจาธุรกิจ และ (2) กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของห้องอาหาร Chairman by Chef Man และ Man Kitchen คือ กลุ่มคนทำงาน กลุ่มครอบครัวเดี่ยวขนาดเล็ก กลุ่มผู้เริ่มทำงาน นักเรียน นักศึกษา ที่มีรายได้ปานกลางขึ้นไป รวมทั้งชาวต่างชาติที่อาศัยอยู่ในประเทศไทย ซึ่งเน้นความหลากหลายของอาหาร และต้องการความสะดวกรวดเร็วบนพื้นฐานแห่งความอร่อย

2.4.7 ธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม

บริษัท แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส จำกัด (“AHS”) เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มบริษัทกับพันธมิตรที่มีประสบการณ์ในธุรกิจบริหารจัดการโรงแรม โดยยูนิคอร์น ซึ่งเดิมเป็นบริษัทย่อยของบริษัท ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50

AHS เป็นหนึ่งใน 4 อันดับสูงสุดของบริษัทที่ดำเนินธุรกิจบริหารจัดการโรงแรมในประเทศไทย พิจารณาจากจำนวนห้องพักภายใต้การบริหารจัดการเอง และจำนวนห้องพักที่บริหารจัดการร่วมกับไมเนอร์ (Minor) เช่น ทาราคา (Centara) และโอนิกซ์ (Onyx) ทั้งนี้ AHS นับเป็นบริษัทที่มีอัตราการเติบโตอย่างก้าวกระโดด ทั้งในด้านจำนวนโรงแรมและจำนวนห้องพักที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการ อีกทั้งยังมีการบริหารจัดการในต่างประเทศ เช่น เวียดนามและอินเดียมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับบริษัทอื่นๆ ในกลุ่มธุรกิจนี้ AHS มีเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจ ในการให้คำปรึกษาและให้บริการห้องพักตามความต้องการของลูกค้าทุกกลุ่ม ทั้งกลุ่มลูกค้าที่เข้าพักและใช้บริการโรงแรม กลุ่มลูกค้าที่เป็นเจ้าของโรงแรม และลูกค้าที่ต้องการพัฒนากิจการโรงแรม

อย่างไรก็ดี ภายหลังจากการปรับโครงสร้างธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ผ่านธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดของยูนิคอร์นให้แก่ ยู ซิตี้ เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2561 ที่ผ่านมา ส่งผลให้ปัจจุบัน AHS มีสถานะเป็นบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ ทั้งนี้ ภาคธุรกิจโรงแรมและการบริการ (Hospitality) ของ ยู ซิตี้ จะมีความแข็งแกร่งและขยายตัวมากขึ้น จากความร่วมมือและการผนึกกำลังทางธุรกิจระหว่าง AHS และ Vienna House อาทิเช่น การผลานการขายและโฆษณาแบรนด์ของทั้งสองฝ่ายทั้งในทวีปเอเชียและยุโรป โปรดพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดของยูนิคอร์นใน หัวข้อ 2.3 ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

2.4.8 ธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง

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

ผลงานที่ผ่านมาของ HHT ได้แก่ โครงการโรงแรมอีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ โครงการ ยู สาทร กรุงเทพฯ โครงการ Abstracts Sukhumvit 66/1 Condominium โครงการ Abstracts Phahonyothin Park โครงการปรับปรุงสนามกอล์ฟ ธนาซีดี แอนด์ สปอร์ตคลับ และห้องอาหาร ChefMan สาขาต่าง ๆ ซึ่งเป็นโครงการของกลุ่มบริษัท นอกจากนี้ HHT ยังได้รับความไว้วางใจจากองค์กรภายนอก โดยได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารในสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียงอย่าง โรงเรียนนานาชาติฮาร์โรว์ และตกแต่งภายในโครงการ The Legend Condominium และ Supreme Garden เป็นต้น

ในปี 2560/61 HHT มีโครงการอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างหลายโครงการ มูลค่ารวม 1,387.77 ล้านบาท ได้แก่ โครงการ The Eastin Residence (Plot 1 – 3) โครงการ TC Master Plan Renovation และโครงการโรงเรียนนานาชาติ ORB ของกลุ่มบริษัท และในปี 2561/62 HHT คาดว่าจะมีโครงการก่อสร้างภายใต้การดำเนินงาน มูลค่ารวม 810.94 ล้านบาท ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องจากการดำเนินงานในปี 2560/61

3. ปัจจัยความเสี่ยง

ในหัวข้อนี้ บริษัท ได้ชี้แจงปัจจัยความเสี่ยงต่าง ๆ ของธุรกิจหลักของบริษัท ทั้ง 4 ธุรกิจ โดยวิเคราะห์ตามประเภทของความเสี่ยงซึ่งแบ่งเป็น ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ ความเสี่ยงด้านการเงิน ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ และความเสี่ยงด้านการทุจริต ทั้งนี้ ปัจจัยความเสี่ยงที่รายงานนี้เป็นเพียงปัจจัยความเสี่ยงสำคัญบางประการที่บริษัท พิจารณามีความสำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อบริษัท และบริษัท ย่อย ตลอดจนสิทธิและการลงทุนของผู้ถือหุ้นหลักของบริษัท อย่างไรก็ตาม อาจมีปัจจัยความเสี่ยงอื่นที่บริษัท มีอาจคาดหมายในขณะนี้ หรือที่บริษัท พิจารณาว่าไม่มีนัยสำคัญในปัจจุบัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อบริษัท และบริษัท ย่อยในอนาคตได้

สำหรับรายละเอียดเกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงของธุรกิจสื่อโฆษณา โปรดพิจารณาแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท 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 ยังส่งผลกระทบต่อปริมาณทางการตลาด และการใช้งบประมาณสื่อโฆษณาให้ชะลอตัวลง

กลุ่มบริษัทเชื่อว่า ถึงแม้เศรษฐกิจจะชะลอตัว แต่การกำหนดราคาการให้บริการที่เหมาะสม ประกอบกับคุณภาพการให้บริการที่ดี จะช่วยรักษาอัตราการเติบโตของกลุ่มบริษัทได้ ดังจะเห็นได้จากผลการดำเนินงานในอดีตของการให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เติบโตอย่างแข็งแกร่งท่ามกลางความท้าทายต่าง ๆ

3.1.2 ความเสี่ยงจากกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ

กลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ไม่ว่าจะเป็นการเข้าร่วมประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ การร่วมลงทุนและการเชื่อมต่อกับโครงการระบบขนส่งมวลชนใหม่ การขยายเครือข่ายสื่อโฆษณา รวมถึงการผสมผสานสื่อโฆษณาออฟไลน์และออนไลน์จนเกิดเป็นบริการ O2O Solutions และการลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ผ่านการถือหุ้นในบริษัทอื่น เป็นต้น อาจต้องเผชิญกับความไม่แน่นอน และขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญต่าง ๆ เช่น ความผันผวนของภาวะเศรษฐกิจ ปัจจัยทางการเมือง การแข่งขันในตลาด การเปลี่ยนแปลงของกฎหมาย และนโยบายของภาครัฐ ซึ่งอาจทำให้กลุ่มบริษัทไม่สามารถบรรลุเป้าหมายการดำเนินธุรกิจตามที่กำหนดไว้ เหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกลุ่มบริษัท

สำหรับธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ปัจจัยความสำเร็จของกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจขึ้นอยู่กับความตั้งใจและการดำเนินการของภาครัฐเกี่ยวกับแผนการขยายตัวของระบบขนส่งมวลชนของประเทศ ความสามารถของกลุ่มบริษัทใน

การสรรหาและประเมินผู้ร่วมลงทุนทางธุรกิจ การลงทุนที่เป็นไปได้ การสนับสนุนทางการเงิน การได้รับสัมปทาน และการควบคุมทางการเงินและการดำเนินงาน รวมถึงปัจจัยอื่นที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของกลุ่มบริษัท อาทิเช่น ปัจจัยทางการเมือง ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับรองได้ว่าภาครัฐจะดำเนินการตามแผนการขยายระบบขนส่งมวลชนของกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่มีอยู่ในปัจจุบัน หรือกลุ่มบริษัทจะเป็นผู้ได้รับสัมปทานโครงการระบบขนส่งมวลชนตามกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจดังกล่าว

ในการนี้ กลุ่มบริษัทมีการกำหนดและทบทวนกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทอย่างสม่ำเสมอ โดยติดตามสถานการณ์ทางการเมืองและการเปลี่ยนแปลงด้านนโยบายของภาครัฐอย่างใกล้ชิด เพื่อปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจให้เหมาะสม

3.1.3 ความเสี่ยงด้านรายได้

การดำเนินธุรกิจระบบขนส่งมวลชนของบีทีเอสซี มีข้อจำกัดในการปรับอัตราค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยการปรับอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare) และเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) นั้น จะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน และอาจขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลในขณะนั้น ๆ ซึ่งหากบีทีเอสซีไม่ได้รับอนุญาตให้ปรับอัตราค่าโดยสาร รัฐบาลอาจจัดทำมาตรการชดเชยบางประการเพื่อบรรเทาความเสียหายให้แก่บีทีเอสซี อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่อาจรับรองได้ว่ารัฐบาลจะจัดหาหรือจัดให้มีการชดเชยดังกล่าว ทั้งนี้ ข้อกำหนดเกี่ยวกับการชดเชยนี้เขียนไว้ค่อนข้างกว้าง ยังไม่มีการทดสอบและยังไม่มีข้อกำหนดเฉพาะสำหรับการชดเชยดังกล่าวในสัญญาต่าง 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 หากรายได้จากค่าโดยสารหรือปริมาณผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักลดลงหรือไม่เพิ่มขึ้นแล้ว อาจส่งผลกระทบต่อรายได้และความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของกองทุน BTSGIF โดยกองทุน BTSGIF อาจไม่สามารถจ่ายเงินปันผลในหน่วยลงทุนหรือไม่สามารถรักษาระดับอัตราดอกเบี้ยเงินปันผลได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในฐานะผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนรายใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 33.33 อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการมานั้น รายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

สำหรับกองทุน BTSGIF มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้ง และไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสุทธิที่ปรับปรุงแล้ว ทั้งนี้ รายได้ค่าโดยสารสุทธิที่กองทุน BTSGIF จะได้รับขึ้นอยู่กับปัจจัย

หลายประการ 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 สภาวะอุปสงค์และอุปทาน ระดับการแข่งขัน ผลกระทบจากนโยบายภาครัฐ อาจทำให้กลุ่มบริษัทไม่สามารถสร้างผลประกอบการได้ตรงตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ในบางช่วงเวลา

กลุ่มบริษัทได้จัดให้มีระบบการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมกับแต่ละหน่วยธุรกิจเพื่อวางแผนปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น อีกทั้งยังคงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อให้เกิดผลประโยชน์ทางธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกันเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งของกลุ่มบริษัท

3.1.5 ความเสี่ยงด้านการลงทุน

บริษัทฯ ยังคงแสวงหาโอกาสในการลงทุน หรือการเข้าซื้อกิจการที่น่าสนใจอย่างต่อเนื่อง ทั้งในธุรกิจที่บริษัทฯ ดำเนินการเอง และลงทุนผ่านกลุ่มบริษัท เพื่อขยายธุรกิจของกลุ่มอย่างยั่งยืน อย่างไรก็ตาม การลงทุนดังกล่าวอาจทำให้บริษัทฯ ต้องเผชิญกับความเสี่ยงด้านการลงทุน ทั้งจากอัตราผลตอบแทนจากการลงทุนที่ไม่เป็นไปตามคาดการณ์ 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 ค่าไฟฟ้าและค่าซ่อมบำรุง ซึ่งอาจมีความผันผวนและอาจทำให้อัตรากำไรจากการดำเนินงานของกลุ่มบริษัทลดลง

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

3.2.2 ความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของการดำเนินธุรกิจ

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอกที่อาจเป็นอุปสรรคในการดำเนินงานและอาจทำให้ธุรกิจหยุดชะงักได้ เช่น สถานการณ์ความไม่สงบทางการเมือง การก่อการร้าย ภัยธรรมชาติต่างๆ 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 ในลักษณะเดียวกันเกิดขึ้นในอนาคต การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ไม่ว่าจะเป็นระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส หรือระบบสื่อโฆษณาบนรถไฟฟ้าบีทีเอส อาจต้องหยุดชะงักหรือให้บริการอย่างจำกัด ซึ่งเหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของกลุ่มบริษัท อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทได้ทำประกันภัยในกรณีธุรกิจหยุดชะงักและประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินจากสาเหตุต่างๆ รวมถึงการก่อการร้าย การชุมนุมทางการเมือง และภัยธรรมชาติ เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากเหตุการณ์อันไม่คาดคิด ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขมูลค่าความเสียหายขั้นต่ำที่ระบุไว้ในสัญญา

3.2.3 ความเสี่ยงจากการพึ่งพาผู้ให้บริการน้อยราย

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

ตามสัญญาซ่อมบำรุงฉบับใหม่นี้ คู่สัญญาไม่สามารถบอกเลิกสัญญาได้ก่อนครบกำหนดอายุสัญญา ดังนั้นหากซีเมนส์ไม่สามารถบำรุงรักษารถไฟฟ้า ตลอดจนระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในสัญญาแล้ว บีทีเอสก็ไม่สามารถบอกเลิกสัญญาดังกล่าวได้ ซึ่งเหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส อย่างไรก็ตาม บีทีเอสสามารถเรียกร้องให้ซีเมนส์ชดเชยค่าเสียหายให้แก่บีทีเอสตาม Performance Index ได้ตลอดอายุของสัญญา สำหรับรถไฟฟ้าอีกจำนวน 17 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ ที่บีทีเอสซื้อจากซีอาร์อาร์ซินั้น

บีทีเอสซีจะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าดังกล่าวเอง โดยตามสัญญาซื้อรถไฟฟ้า ซีอาร์อาร์ซีจะต้องทำการฝึกอบรมให้แก่พนักงานของบีทีเอสซีสำหรับการจัดการและดูแลรักษาระบบต่าง ๆ ของรถไฟฟ้า และการฝึกอบรมสำหรับการจัดการและงานซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul)

ปัจจุบัน บีทีเอสซีได้ดำเนินการบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าบางส่วนด้วยบุคลากรของบีทีเอสซีเอง เช่น ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบวิทยุสื่อสาร และระบบอาณัติสัญญาณ นอกจากนี้ บีทีเอสซียังมีนโยบายในการเพิ่มศักยภาพของหน่วยงานวิศวกรรมและหน่วยงานซ่อมบำรุงในการซ่อมบำรุงเครื่องมือและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้า เพื่อเป็นการลดการพึ่งพาบริษัทผู้ผลิตรถไฟฟ้า

3.2.4 ความเสี่ยงด้านบุคลากร

การดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ต้องพึ่งพามูลค่าของบุคลากรที่มีประสบการณ์ ความรู้ ความชำนาญ หรือทักษะเฉพาะทาง ซึ่งอาจทำให้การสรรหามูลค่าที่เหมาะสมเป็นเรื่องท้าทายและมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทอาจต้องเผชิญกับการแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นในการแย่งชิงบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ ซึ่งอาจทำให้กลุ่มบริษัทต้องพึ่งพาผู้ให้บริการจากภายนอกหรือจากต่างประเทศในการดำเนินงานดังกล่าว ดังนั้น หากกลุ่มบริษัทไม่สามารถจัดเตรียมและพัฒนาบุคลากรได้เพียงพอและทันเวลา อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และการบรรลุเป้าหมายในระยะยาว

นอกจากนี้ แม้ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีการจัดตั้งสภาพแรงงานและไม่เคยประสบปัญหาการหยุดงานของพนักงาน แต่กลุ่มบริษัทไม่สามารถรับรองได้ว่าปัญหาความขัดแย้งด้านบุคลากรจะไม่เกิดขึ้นกับกลุ่มบริษัทในอนาคต

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

3.2.5 ความเสี่ยงทางด้านเทคโนโลยี

การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส การให้บริการสื่อโฆษณา หรือการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ ล้วนจำเป็นต้องพึ่งพาเทคโนโลยีและระบบควบคุมที่มีเสถียรภาพ ปลอดภัย สามารถรองรับการดำเนินงาน และควบคุมระบบบริหารจัดการต่างๆ ให้ดำเนินไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุนี้ กลุ่มบริษัทจึงตระหนักถึงความสำคัญของปัจจัยเสี่ยงทางด้านเทคโนโลยี ซึ่งสามารถสร้างความเสียหายให้แก่ธุรกิจ และส่งผลกระทบต่อการทำงาน ความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ ความน่าเชื่อถือ และชื่อเสียงของกลุ่มบริษัท

กลุ่มบริษัทมีการลงทุนทางด้านเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบอาณัติสัญญาณของระบบรถไฟฟ้า ระบบการจำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ ระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงระบบสื่อโฆษณามัลติมีเดีย นอกจากนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือกับความเสี่ยงทางด้านเทคโนโลยี กลุ่มบริษัทได้กำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงานใน

ด้านต่าง ๆ ได้แก่ (1) ประเมินความเสี่ยงและปรับเปลี่ยนกรอบการประเมินความเสี่ยงตามสถานการณ์อย่างเหมาะสม (2) ปรับปรุงแผนการเตรียมความพร้อมเพื่อลดผลกระทบต่อการดำเนินงานและการให้บริการ รวมถึงสามารถควบคุมสถานการณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว (3) กำหนดแนวทางและมาตรการรองรับเหตุฉุกเฉินและการหยุดชะงักของการดำเนินงานและการให้บริการ (4) ติดตามและเฝ้าระวังสถานการณ์เพื่อลดความเสี่ยงต่าง ๆ พร้อมหาแนวทางและมาตรการป้องกัน (5) ฝึกอบรมและพัฒนาความรู้ทางด้านเทคโนโลยีให้แก่พนักงานอย่างสม่ำเสมอ (6) ปรับปรุงเทคโนโลยีและระบบการดำเนินงานต่าง ๆ ให้มีความปลอดภัยและทันสมัยอยู่เสมอ และ (7) ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกเพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือ และสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงทางเทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ในปี 2560/61 บีทีเอสซีได้ศึกษาและเตรียมการนำระบบการจัดการความปลอดภัยข้อมูลสารสนเทศ ISO 27001:2013 เข้าดำเนินการกับระบบควบคุมการเดินรถไฟฟฟ้า ระบบการจำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ และระบบข้อมูลสารสนเทศของบริษัท เพื่อความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (Cyber Security) (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมใน หัวข้อ 3.5.1.1 ความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางเทคโนโลยีสารสนเทศ)

จากแนวทางการดำเนินงานดังกล่าวข้างต้น กลุ่มบริษัทเชื่อมั่นว่าจะสามารถดำเนินธุรกิจและให้บริการต่าง ๆ ของกลุ่มบริษัทได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับการบริการที่มีคุณภาพ และมีความปลอดภัยสูงสุด

3.2.6 ความเสี่ยงด้านชื่อเสียงองค์กร

แบรนด์บีทีเอสก้าวขึ้นมาเป็นแบรนด์ที่สังคมไทยรู้จักกันอย่างกว้างขวาง อีกทั้งจากผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า แสดงให้เห็นว่าสาธารณชนมีการรับรู้ในเชิงบวกต่อแบรนด์บีทีเอส โดยฝ่ายลูกค้าสัมพันธ์ของกลุ่มบริษัทมีการวิเคราะห์และติดตามผลความพึงพอใจของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจของกลุ่มบริษัทยังมีความเสี่ยงด้านชื่อเสียงองค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจระบบขนส่งมวลชน หากความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสในด้านต่าง ๆ ลดลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ ความเชื่อมั่นต่อการดำเนินธุรกิจ และก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการดำเนินงานและโอกาสทางธุรกิจของกลุ่มบริษัทในอนาคต

กลุ่มบริษัทได้กำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีเจตนาที่ชัดเจนในการต่อต้านการทุจริต โดยยึดมั่นในเป้าหมาย หลักการ และคุณค่าในการดำเนินธุรกิจ บนความซื่อตรงและรับผิดชอบเสมอมา ทั้งนี้ เพื่อสร้างความสมดุลและมูลค่าเพิ่มร่วมกันระหว่างธุรกิจ 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 ของกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน ซึ่งไม่รวมรายการพิเศษบางรายการ (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 7.4.2 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย) อย่างไรก็ตาม การจ่ายเงินปันผลและการกำหนดจำนวนเงินปันผลที่บริษัทย่อยจะจ่ายให้กับบริษัท ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น เงื่อนไขในการก่อหนี้ของบริษัทย่อย ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน กระแสเงินสด แผนการลงทุน และแนวโน้มทางธุรกิจของบริษัทย่อย

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

บริษัท มีการดูแลความเสี่ยงด้านสภาพคล่องอย่างใกล้ชิด โดยพิจารณาความต้องการเงินทุนหมุนเวียนของกลุ่มบริษัท จากกระแสเงินสดไหลเข้าและกระแสเงินสดไหลออก จากข้อมูลภายในและการประมาณการทางการเงินในอนาคตของกลุ่มบริษัท โดยในการวิเคราะห์นั้น บริษัท ให้ความสำคัญกับวงจรการหมุนเวียนของเงินสด (Cash Conversion Cycle) เช่น บัญชีเจ้าหนี้การค้าและลูกหนี้การค้า รวมไปถึงอัตราส่วนชี้วัดความสามารถในการชำระหนี้ (Debt-service Coverage Ratio) นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังมีวงเงินทุนหมุนเวียนจากธนาคารพาณิชย์เพื่อช่วยในการบริหารกระแสเงินสดอีกด้วย

3.3.2 ความเสี่ยงด้านเครดิต

ความเสี่ยงด้านเครดิตส่งผลกระทบต่อความสามารถในการระดมทุนหรือความสามารถในการจัดหาเงินทุนของบริษัท หากบริษัท ถูกปรับลดระดับความน่าเชื่อถือ อาจทำให้บริษัท อยู่ในสถานะที่ลำบากขึ้นในการเข้าถึงตลาดทุนต่างๆ อีกทั้งยังมีความเสี่ยงที่ต้นทุนทางการเงินของบริษัท จะเพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย

บริษัท และบีทีเอสซี ได้รับการจัดอันดับเครดิตขององค์กร ที่ระดับ “A” และแนวโน้มอันดับเครดิต “คงที่ (Stable)” จากบริษัท ทริสเรตติ้ง จำกัด (TRIS) แม้ว่าบีทีเอสซีจะมีการระดมทุนโดยการขายหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน จำนวนไม่เกิน 22,000 ล้านบาท ในเดือนพฤศจิกายน 2559 และบริษัท มีการระดมทุนโดยการขายหุ้นกู้ประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน จำนวนไม่เกิน 7,000 ล้านบาท ในเดือนธันวาคม 2560 ก็ตาม

3.3.3 ความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย ได้แก่ หุ้นกู้ เงินกู้ยืมจากธนาคารและตัวแลกเงิน ซึ่งล้วนเชื่อมโยงกับการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ย กล่าวคือ หากอัตราดอกเบี้ยเพิ่มสูงขึ้น ภาระดอกเบี้ยจ่ายของบริษัท จะเพิ่มสูงขึ้นสำหรับเงินกู้ที่ต้องชำระอัตราดอกเบี้ยลอยตัว นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ยในส่วนของการลงทุนเช่นกัน โดยเฉพาะการลงทุนในหุ้นกู้ระยะยาว โดยมูลค่าของเงินลงทุนจะลดลงเมื่ออัตราดอกเบี้ยในตลาดปรับตัวสูงขึ้น และกลุ่มบริษัทอาจสูญเสียโอกาสในการได้รับรายได้จากดอกเบี้ยที่สูงขึ้น หากกลุ่มบริษัทได้ลงทุนในตราสารหนี้ระยะยาว

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงด้านอัตราดอกเบี้ยโดยการบริหารสัดส่วนของเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่และเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัวให้เหมาะสม ตลอดจนติดตามสถานะเศรษฐกิจโลกและสถานะเศรษฐกิจภายในประเทศและแนวโน้มอัตราดอกเบี้ยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อบริหารระดับหนี้สินและการลงทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

3.3.4 ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

กลุ่มบริษัทมีรายได้หลักเป็นสกุลเงินบาท แต่ธุรกรรมบางอย่างจำเป็นต้องดำเนินงานในสกุลเงินตราต่างประเทศ เช่น การจัดซื้อขบวนรถไฟและอะไหล่ และค่าซ่อมบำรุง ซึ่งกลุ่มบริษัทต้องสั่งซื้อหรือว่าจ้างจากผู้ผลิตต่างประเทศโดยตรง ทำให้กลุ่มบริษัทไม่สามารถหลีกเลี่ยงความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนได้ทั้งหมด

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันของรายจ่ายฝ่ายทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ จำนวน 524 ล้านยูโร ซึ่งเป็นรายจ่ายในการจัดซื้อขบวนรถไฟและอะไหล่ โดยกลุ่มบริษัทได้ปิดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวแล้วทั้งหมดโดยการเข้าทำสัญญาซื้อเงินสกุลเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward) นอกจากนี้ ยังมีรายจ่ายจากต้นทุนค่าซ่อมบำรุง จำนวน 3.4 ล้านยูโร ซึ่งบีทีเอสได้เข้าทำสัญญาซื้อเงินสกุลเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward) ไว้บางส่วน และจะถูกบันทึกเพื่อเรียกเก็บจากกองทุน BTSGIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ อย่างไรก็ตาม หากค่าเงินบาทอ่อนตัวลงมากเมื่อเทียบกับสกุลเงินตราต่างประเทศในอนาคต อาจทำให้ต้นทุนในการประกอบธุรกิจของบีทีเอสเพิ่มขึ้นได้

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทจะพิจารณาเข้าทำสัญญาเพื่อลดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนต่าง ๆ ตามความเหมาะสม โดยพิจารณาจากขนาดของผลกระทบของความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน และค่าใช้จ่ายในการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทได้กระจายความเสี่ยงในการบริหารจัดการเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินโดยการลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งนอกจากจะเพิ่มผลตอบแทนจากการลงทุนแล้ว ยังสามารถสร้างรายได้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศเพื่อนำมาชำระค่าใช้จ่ายสกุลเงินตราต่างประเทศดังกล่าวได้อีกด้วย

3.3.5 ความเสี่ยงจากการบริหารจัดการเงินสดสภาพคล่องส่วนเกิน

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

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการบริหารจัดการเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินโดยการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหลายประเภท ส่วนใหญ่เป็นเงินฝากธนาคารและสถาบันการเงิน ตัวเลขเงิน ทรายสารนี้ที่เหมาะสมสำหรับการลงทุนระยะยาว ทั้งในสถาบันการเงินในประเทศและต่างประเทศ และผ่านกองทุนรวมตราสารทุนในประเทศและต่างประเทศ เพื่อกระจายความเสี่ยงในการลงทุน

3.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ

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 อุปกรณ์ควบคุมและทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินที่ใช้สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่ กทม. นอกจากนี้ หากสัญญาสัมปทานถูกยกเลิก จะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งเป็นเหตุให้กองทุน BTS GIF สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระค่าประกันโดยบังคับจำนำหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดตามสัญญาจำนำหุ้น หรือให้บริษัทฯ โอนหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดให้แก่กองทุน BTS GIF ตามสัญญาจะซื้อขายหุ้นได้ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมใน หัวข้อ 3.4.2 ความเสี่ยงจากการสูญเสียหุ้นบีทีเอสซี กรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ)

สำหรับสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนั้น มีข้อสัญญาเกี่ยวกับเหตุบอกเลิกสัญญาที่คล้ายคลึงกับสัญญาสัมปทาน โดยกรุงเทพมหานครมีสิทธิบอกเลิกสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวได้ในกรณีที่บีทีเอสซีล้มละลาย หรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวในส่วนที่เป็นสาระสำคัญและไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควร ซึ่งหากมีการบอกเลิกสัญญาดังกล่าว บีทีเอสซีจะไม่สามารถดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครในส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิท ทั้งนี้ หากมีผู้ประกอบการรายอื่นมาดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครในส่วนต่อขยายดังกล่าว ผู้โดยสารอาจประสบกับความไม่สะดวกในกรณีที่ผู้โดยสารเริ่มต้นการเดินทางในส่วนต่อขยายและสิ้นสุดการเดินทางในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก หรือในทางกลับกัน ความไม่สะดวกดังกล่าวอาจส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าโดยสารและผลการดำเนินงานของกองทุน BTS GIF และบริษัทฯ นอกจากนี้ บีทีเอสซียังอาจต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการผิดสัญญาหรือการบอกเลิกสัญญาดังกล่าวด้วย

3.4.2 ความเสี่ยงจากการสูญเสียหุ้นบีทีเอสซี กรณีเกิดเหตุผิดนัดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ในการเข้าทำธุรกรรมการขายและโอนสิทธิรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครให้แก่องค์ทุน BTSGIF บริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุน ได้เข้าทำสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน เพื่อค้ำประกันการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสซีภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ รวมถึงหน้าที่ของบีทีเอสซีในการชำระเงินตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน กองทุน BTSGIF ไม่สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันได้โดยวิธีการอื่นใดนอกจากการบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซีซึ่งถือหรือจะได้อีกโดยบริษัทฯ เท่านั้น โดยการบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าวจะสามารถทำได้โดยการบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดโดยการขายทอดตลาดตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือให้บริษัทฯ โอนหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดให้แก่กองทุน BTSGIF ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น

อย่างไรก็ตาม การค้ำประกันตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนดังกล่าวจำกัดอยู่ที่การโอนหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบีทีเอสซี แต่ไม่รวมถึงทรัพย์สินของบีทีเอสซีที่กองทุน BTSGIF ไม่ได้ซื้อ ซึ่งจะต้องโอนคืนให้แก่บริษัทฯ หรือบุคคลที่บริษัทฯ กำหนดตามเงื่อนไขในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ซึ่งเมื่อหากกองทุน BTSGIF ใช้สิทธิบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือใช้สิทธิบังคับซื้อหุ้นบีทีเอสซีแล้ว แม้ภาระค้ำประกันของบริษัทฯ จะสิ้นสุดลง แต่บริษัทฯ จะสูญเสียหุ้นบีทีเอสซีและอำนาจควบคุมในบีทีเอสซีไป และจะเกิดการเปลี่ยนแปลงอำนาจควบคุมในบีทีเอสซีจากบริษัทฯ ไปเป็นกองทุน BTSGIF หรือบุคคลอื่นที่ได้มาซึ่งหุ้นบีทีเอสซีจากการขายทอดตลาดตามการบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือเป็นบุคคลที่กองทุน BTSGIF กำหนดให้เป็นผู้รับโอนหรือซื้อหุ้นบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ซึ่งเหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ 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 ภายใต้พระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการควบคุมดูแลธุรกิจบริการทางการเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2551 และประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องกิจการที่จะต้องขออนุญาตตามข้อ 5 แห่งประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 (การประกอบธุรกิจบัตรเครดิตอิเล็กทรอนิกส์) ดังนั้น หากบีเอสเอสไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยของระบบสารสนเทศ ตลอดจนการควบคุมดูแลเงินอิเล็กทรอนิกส์ บีเอสเอสอาจมีความเสี่ยงจากการถูกเพิกถอนใบอนุญาต นอกจากนี้ ใบอนุญาตที่บีเอสเอสได้รับจากธนาคารแห่งประเทศไทยมีอายุ 10 ปี ดังนั้น

บีเอสเอสจึงอาจมีความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับการต่ออายุใบอนุญาต ซึ่งจะมีผลให้บีเอสเอสไม่สามารถดำเนินธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์ได้อีกต่อไป

3.4.4 ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม

การดำเนินงานของกลุ่มบริษัทนั้น เกี่ยวข้องกับกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมโดยตรง เช่น การควบคุมมลพิษและการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ดังนั้น กลุ่มบริษัทอาจต้องลงทุนเพิ่มเติมหรือต้องมีการปรับปรุงกระบวนการดำเนินงาน หากกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมมีความเข้มงวดมากขึ้น ซึ่งอาจทำให้ต้นทุนในการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัทเพิ่มขึ้นได้

อนึ่ง ระบบรถไฟฟ้าของกลุ่มบริษัทมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในระดับที่ต่ำกว่ายานพาหนะทั่วไปค่อนข้างมาก อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้านั้นจะเป็นผลดีต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากจะส่งผลให้การใช้พลังงานและปริมาณมลพิษต่อคนลดลง

3.5 ความเสี่ยงอื่น ๆ

3.5.1 ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต (Emerging Risk)

3.5.1.1 ความเสี่ยงจากภัยคุกคามทางเทคโนโลยีสารสนเทศ

ด้วยวิวัฒนาการความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส การให้บริการสื่อโฆษณา หรือการให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ ล้วนจำเป็นต้องพึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศ การถูกคุกคามความปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (Cyber Security Attacks) อาจเป็นเหตุให้เกิดการขัดข้องหรือหยุดชะงักของการดำเนินงานและการให้บริการ ตลอดจนการสูญเสียหรือการรั่วไหลของข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ความน่าเชื่อถือ ชื่อเสียงของกลุ่มบริษัท ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทางกฎหมายและการกู้คืนข้อมูลสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

กลุ่มบริษัทจึงให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงจากภัยคุกคามดังกล่าว โดยกลุ่มบริษัทมีมาตรการควบคุมความปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันมิให้บุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตเข้าถึงหรือนำข้อมูลของกลุ่มบริษัทไปใช้หรือเผยแพร่โดยมิชอบ ได้แก่ (1) กำหนดระบบการจัดการความปลอดภัยข้อมูลสารสนเทศ และขั้นตอนการปฏิบัติงานเมื่อเกิดการคุกคามความปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (2) กำหนดมาตรการกู้คืนข้อมูลสารสนเทศ (3) ทดสอบระบบการจัดการความปลอดภัยข้อมูลสารสนเทศอย่างสม่ำเสมอ เพื่อตรวจสอบและปรับปรุงมาตรการต่าง ๆ และ (4) ฝึกอบรมและให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับนโยบายและขั้นตอนด้านความมั่นคงปลอดภัยของเทคโนโลยีสารสนเทศอย่างสม่ำเสมอ

ทั้งนี้ ในปี 2560/61 บีทีเอสซีได้ศึกษาและเตรียมการนำระบบการจัดการความปลอดภัยข้อมูลสารสนเทศ ISO 27001:2013 เข้าดำเนินการกับระบบควบคุมการเดินรถไฟฟ้า ระบบการจำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ และระบบข้อมูลสารสนเทศของบริษัท เพื่อให้เกิดความมั่นใจต่อความปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงความไว้วางใจจากผู้มีส่วนได้เสีย

3.5.1.2 ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงด้านประชากรศาสตร์

โครงสร้างทางด้านประชากรศาสตร์โลกมีการเปลี่ยนแปลง โดยมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้สูงอายุอย่างต่อเนื่อง การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวนำมาซึ่งประเด็นด้านความสะดวกและความปลอดภัยในการใช้บริการ โดยสมรรถภาพทางร่างกายอาจส่งผลกระทบต่อความคล่องตัวในการเคลื่อนไหว การมองเห็นป้ายและจอประชาสัมพันธ์ ตลอดจนความสามารถในการได้ยินประกาศต่าง ๆ ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคต่อการใช้บริการหรือทำให้ไม่สามารถเข้าถึงการให้บริการได้ เหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในอนาคต

ดังนั้น เพื่อลดความเสี่ยงที่อาจเกิดจากความต้องการใช้บริการของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส บีทีเอสจึงจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเพียงพอต่อผู้โดยสารทุกกลุ่ม โดยสนับสนุนให้ผู้สูงอายุและผู้พิการเข้าถึงการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสได้อย่างเท่าเทียมกัน ด้วยการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวก เช่น การติดตั้งลิฟต์โดยสาร การก่อสร้างทางลาด การติดตั้งแผงบริการในลิฟต์จุดที่สอง และเครื่องออกบัตรโดยสารอัตโนมัติเพื่อรองรับผู้โดยสารที่ใช้รถเข็น การสร้างพื้นผิวต่างสัมผัสบนพื้นและอักษรเบรลล์บนแผงบริการในลิฟต์สำหรับผู้พิการทางสายตา รวมถึงมาตรการให้ความช่วยเหลือผู้สูงอายุและผู้พิการโดยพนักงานประจำสถานีที่ผ่านการอบรมด้านการดูแลและช่วยเหลือเบื้องต้นแก่ผู้ใช้บริการในสถานีอย่างเหมาะสม

3.5.2 ความเสี่ยงจากการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ลงทุน (Control Dilution)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 บริษัทฯ มีใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวนทั้งสิ้น 3,944,551,464 หน่วย ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวนทั้งสิ้น 893,839 หน่วย ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC จำนวนทั้งสิ้น 16,000,000 หน่วย และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WD 16,000,000 หน่วย โดยมีหุ้นรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 จำนวน 3,944,551,464 หุ้น ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB จำนวน 893,839 หุ้น ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC จำนวน 16,000,000 หุ้น และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WD จำนวน 16,000,000 หุ้น ดังนั้น หากมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WD เพิ่มจำนวน จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงไม่เกินร้อยละ 24.83 ร้อยละ 0.007 ร้อยละ 0.13 และร้อยละ 0.13 ตามลำดับ หรือในกรณีมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WD ครบทั้งหมด จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงทั้งหมดไม่เกินร้อยละ 24.99 (คำนวณโดยใช้ฐานหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 จำนวน 11,940,368,954 หุ้น)

3.5.3 ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ >25%

ณ วันปิดสมุดทะเบียนหุ้น เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2561 กลุ่มนายคิรี กาญจนพาสน์ (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 7.2 ผู้ถือหุ้น) ถือหุ้นในบริษัทฯ จำนวนรวม 4,868,397,239 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 41.10 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ แม้กลุ่มนายคิรี กาญจนพาสน์ จะถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่อาจถือได้ว่าสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้ อย่างไรก็ตาม กลุ่มนายคิรี กาญจนพาสน์ เป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่กลุ่มเดียวที่ถือหุ้นในบริษัทฯ เกินกว่าร้อยละ 25 ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นอาจมีความลำบากในการรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อถ่วงดุลเรื่องที่กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินสำคัญที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 ทรัพย์สินถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 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 2561 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
ต้นทุนโครงการ – โฆษณา	สัมปทาน	2,138.7	ไม่มี
อุปกรณ์ – ขนส่งมวลชน	เป็นเจ้าของ	124.4	ไม่มี
อุปกรณ์สื่อโฆษณา	เป็นเจ้าของ	1,412.7	ไม่มี
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง – โฆษณา	เป็นเจ้าของ	76.9	ไม่มี
ต้นทุนโครงการ – แรบบิท	เป็นเจ้าของ	107.1	ไม่มี
อุปกรณ์ – แรบบิท	เป็นเจ้าของ	18.6	ไม่มี
อุปกรณ์ – แรบบิท รีเวอร์ตส	เป็นเจ้าของ	32.7	ไม่มี
อุปกรณ์ – สนามกอล์ฟและคลับเฮ้าส์	เป็นเจ้าของ	82.4	ไม่มี
รวม		3,993.5	

4.1.2 ที่ดิน โครงการอสังหาริมทรัพย์และสิทธิการเช่า

4.1.2.1 รายละเอียดโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่ดำเนินการอยู่ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 61 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
1. โครงการหนาซีดี ถนนบางนา – ตราด กม.14									
1.1 บ้านพร้อมที่ดิน									
1.1.1 เพรสที่จเฮ้าส์ II	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	38 แปลง	27	1	15.90	327.50	30 มี.ค. 61	91.02	-
1.1.2 เพรสที่จเฮ้าส์ III	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	206 แปลง	59	-	4.20	708.13	30 มี.ค. 61	302.65	-
1.1.3 พาร์วัน	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	57 แปลง	8	1	77.1	127.71	30 มี.ค. 61	85.58	-
1.1.4 ที่ดินเปล่าไพรม์แลนด์โซนบี, โซนซี และโซนดี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	29 แปลง	21	1	55.80	256.70	30 มี.ค. 61	71.34	-
1.1.5 แคลิฟอร์เนีย	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	30 แปลง	7	1	82.60	89.50	30 มี.ค. 61	24.87	-
1.2 ทาวน์เฮ้าส์									
1.2.1 ทาวน์เฮ้าส์ฮาบีแทต	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	16 แปลง	1	3	68.80	23.06	30 มี.ค. 61	14.79	-
1.3 คอนโดมิเนียม									
1.3.1 นูเวลคอนโดมิเนียม	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 ห้องชุด	58.57 ตารางเมตร			1.46	30 มี.ค. 61	0.82	-
1.3.2 ธนาเพลสคอนโดมิเนียม	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	2 ห้องชุด	127.64 ตารางเมตร			1.91	30 มี.ค. 61	1.48	-
1.4 ที่ดินเปล่าจัดสรร									
1.4.1 ที่ดินเปล่า กิ่งแก้ว	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	12 แปลง	4	3	5.50	57.20	30 มี.ค. 61	7.13	-
1.4.2 ที่ดินแปลงใหญ่ใกล้ฮาบีแทต	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	9	-	53.00	91.30	30 มี.ค. 61	30.46	-
1.4.3 ที่ดินข้างไพรม์แลนด์ โซนบี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	3	1	16.00	39.50	30 มี.ค. 61	10.97	-
1.4.4 ที่ดินเปล่าใกล้สะพาน 1 หน้าโครงการหนาซีดี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	2	-	0.50	28.02	30 มี.ค. 61	4.85	-

4.1.2.2 รายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561

(ก) โครงการเพื่อให้เช่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดห้องชุด	ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 61 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ตารางเมตร	(ล้านบาท)	วันที่ทำการประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท							
1. อาคารพักอาศัยโครงการเดอะรอยัลเพลส 2 และเดอะแกรนด์ (เพื่อให้เช่า)							
1.1 เดอะรอยัลเพลส 2 *	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	54 ห้อง	4,514.85	141.00	30 มี.ค. 61	116.47	-
1.2 เดอะแกรนด์ *	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	26 ห้อง	1,616.00	47.00	30 มี.ค. 61	30.92	-

* ที่ดินและอาคารเดอะรอยัลเพลส 2 และเดอะแกรนด์ เป็นการเช่าระยะยาวกับสำนักงานพระคลังข้างที่ โดยสัญญาเช่าจะสิ้นสุดวันที่ 30 พฤศจิกายน 2570

(ข) ที่ดินเปล่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค.61 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน	
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน			
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท										
1. ที่ดินเปล่า	ถนนบ้านน้ำลาด – บ้านแม่ยาว ต.ริมกก อ.เมืองเชียงราย จ.เชียงราย	4 แปลง	21	3	60.00	14.20	20 มี.ค. 61	11.00	-	
2. ที่ดินเปล่า	ถนนเทพกษัตรี ต.เกาะแก้ว อ.เมือง ภูเก็ต จ.ภูเก็ต	4 แปลง	37	2	8.50	150.00	28 มี.ค. 61	33.77	-	
3. ที่ดินเปล่า	ถนนสายบ้านนา-แก่งคอย ต.ชะอม อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	4 แปลง	95	-	93.00	10.50	30 มี.ค. 61	7.60	-	
4. ที่ดินเปล่า	แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ	6 แปลง	-	เขต	ลาดพร้าว	42.00	-	-	1.47	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค.61 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
5. ที่ดินเปล่า หน้าโครงการนาซิติ	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	3 แปลง	207	1	80.60	2,604.94	30 มี.ค. 61	398.28	-
6. ที่ดินเปล่า หลังโครงการนาซิติ	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	7	-	8.00	21.06	30 มี.ค. 61	2.39	-
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
1. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ยงสุ)	ต.คลองควาย อ.สามโคก จ.ปทุมธานี	1 แปลง	26	-	11.00	39.00	30 มี.ค. 61	14.16	-
2. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บมจ. มาสเตอร์ แอด)	ต.บึงคำพร้อย อ.ลำลูกกา จ.ปทุมธานี	3 แปลง	16	3	90.00	30.52	30 มี.ค. 61	30.52	-
3. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บมจ. มาสเตอร์ แอด)	ต.ทับคาง อ.เขาย้อย จ.เพชรบุรี	3 แปลง	26	1	93.00	34.40	30 มี.ค. 61	34.40	-

4.1.2.3 รายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน / พื้นที่			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 61 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
1. สนามกอล์ฟและคลับเฮ้าส์	ถนนบางนา-ตราด กม.14 ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	5 แปลง	475	-	23.50	3,198.00	30 มี.ค. 61	3,010.17	จำนวนที่ดินพร้อม สิ่งปลูกสร้าง มูลค่าจำนวน 420 ล้านบาท

4.1.2.4 รายละเอียดที่ดินและโครงการรอกการพัฒนาในอนาคต ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 61 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
1. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ.เดอะ คอมมูนิตี้ วัน)	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	11	2	17.00	115.40	30 มี.ค. 61	38.50	
2. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ.เดอะ คอมมูนิตี้ ทุ)	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	24	-	2	240.10	30 มี.ค. 61	80.07	-
3. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. กิ่งแก้ว แอสเสทส์)	ต.ราชาเทวะ อ.บางพลี (บางพลีใหญ่) จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	10	2	6	36.80	30 มี.ค. 61	15.80	-

4.2 ทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 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 รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องภายในสถานี และธุรกรรมทางพาณิชย์ในรูปแบบอื่นเป็นระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ (5 ธันวาคม 2542)




อนึ่ง เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิทั้งหมดของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครให้แก่กองทุน BTS-GIF ทั้งนี้ ไม่รวมถึงรายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณา รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องภายในสถานี และธุรกรรมทางพาณิชย์ในรูปแบบอื่น ตามสัญญาสัมปทาน แต่อย่างใด

โปรดพิจารณารายละเอียดของสัญญาสัมปทาน และสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

4.2.2 เครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 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 หนูตัวชวนแอะ</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
4.	<p>เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ</p> 	บีเอสเอส	<p>ให้บริการบัตรเครดิตและสมาร์ตการ์ดทางการเงิน บริการทางการเงินเกี่ยวกับเครดิต บริการรวบรวมข้อมูลการใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิต การให้ข้อมูลการใช้จ่ายผ่านบัตร บริการหักบัญชี บริการส่งเสริมการขาย บริการจัดการธุรกิจด้านการจัดจำหน่ายบัตรใช้ชำระสินค้า/บริการ การจัดการค่าปลีก บริการเข้าถึงฐานข้อมูล บริการโปรแกรมข้อมูลสำเร็จรูปบนบัตร บริการการควบคุมระบบการเข้าออกของบุคคลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการขายประเภทต่าง ๆ เช่น พวงกุญแจ เสื้อหมวก แอบรัดข้อมือ</p>	ตั้งแต่ปี 2554 - 2564

ลำดับ	รูปแบบเครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ	ชื่อเจ้าของ	ประเภทสินค้า / บริการ	ระยะเวลาคุ้มครอง
5.	เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมาย บริการ 	แครอท รีวอร์ดส	บริการส่งเสริมการขาย บริการลูกค้าสมาชิก สัมพันธ์ บริการให้ข้อมูลทางการค้าเกี่ยวกับ การสะสมและให้คะแนนสะสมสำหรับสมาชิก ทางการค้า บริการทางการค้าโดยการตรวจสอบ คะแนนสะสม และแลกคูปองส่วนลดให้แก่ สมาชิกทางการค้า เครื่องออกคูปองอัตโนมัติ ซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ บัตรสมาร์ตการ์ด แผ่นซีดี แผ่นดีวีดี แฟลชไดรฟ์ สื่อสิ่งพิมพ์ อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการ ขายประเภทต่าง ๆ เช่น พวงกุญแจ เสื้อ หมวก แอบริคซั่มมือ สายคล้อง ปากกา ดินสอ แฟ้มเอกสาร สิ่งพิมพ์ สมุด บัตรติด กระจกทำด้วยกระดาษ สายคล้องคอพร้อม กับป้ายชื่อ โทรศัพท์มือถือ ชอว์และหน้ากาก ใส่โทรศัพท์มือถือ กล้องใส่ซีดี กระเป๋าใส่ ของ ร่ม นาฬิกา สร้อยข้อมือ สร้อยคอ จี้ ประดับ	ตั้งแต่ปี 2554 - 2564

หมายเหตุ:

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

4.2.3 โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีโปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ดังนี้

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์	เป็นเจ้าของ	346.0	ไม่มี

หมายเหตุ:

โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ธุรกิจสื่อโฆษณา ธุรกิจ
ที่เกี่ยวข้องกับบัตรแรบบิท ซอฟต์แวร์ระบบบัญชี และซอฟต์แวร์สำนักงาน เป็นต้น

4.3 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

โปรดพิจารณานโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมใน หัวข้อ 9.3 การกำกับดูแลบริษัทย่อยและ
บริษัทร่วม

4.4 สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ

โปรดพิจารณาสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561 บริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อย มีข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งเป็นคดีหรือข้อพิพาทที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งเป็นคดีที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยอย่างมีนัยสำคัญ หรือเป็นคดีที่มีได้เกิดจากการประกอบธุรกิจโดยปกติของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย ดังนี้

- (1) กทม. ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีฟื้นฟูกิจการของบีทีเอสซีเป็นจำนวนประมาณ 306.5 ล้านบาท เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์มีคำสั่งอนุญาตให้ กทม. ได้รับชำระหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ เป็นเงินประมาณ 8.3 ล้านบาท และค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน เป็นเงินประมาณ 12.3 ล้านบาท และยกคำร้องในส่วนมูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินจำนวนประมาณ 72.4 ล้านบาท และหนี้ค่าเช่าอาคารจำนวนประมาณ 201.4 ล้านบาท กทม. ได้ยื่นคำร้องโต้แย้งคำสั่งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ต่อศาลล้มละลายกลาง ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกคำร้องของ กทม. และ กทม. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลล้มละลายกลางต่อศาลฎีกา ซึ่งเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560 ศาลฎีกามีคำพิพากษาแก่ให้ กทม. ได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ มูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน 63.01 ล้านบาท ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ 8.3 ล้านบาท ดอกเบี้ยสำหรับค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ 3.56 ล้านบาท ค่าเช่าอาคาร 30.44 ล้านบาท และค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน 12.3 ล้านบาท รวมเป็นเงินประมาณ 117.61 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ต่อมา เมื่อเดือนมกราคม 2561 บีทีเอสซีได้ชำระหนี้ให้แก่ กทม. ในมูลหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ 8.3 ล้านบาท และค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน 12.3 ล้านบาท รวมเป็นเงินประมาณ 20.6 ล้านบาท (โดยไม่รวมดอกเบี้ย เนื่องจากตามแผนฟื้นฟูกิจการของบีทีเอสซี กำหนดให้เจ้าหนี้ราย กทม. ได้รับชำระหนี้คืน โดยไม่มีดอกเบี้ย) ปัจจุบัน บีทีเอสซีอยู่ระหว่างเจรจาเกี่ยวกับมูลหนี้ในส่วนที่เหลือ กล่าวคือหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุและค่าเช่าอาคาร ซึ่งเป็นมูลหนี้เดียวกันกับคดีอนุญาโตตุลาการตาม (2)
- (2) บีทีเอสซีถูกเรียกร้องในคดีอนุญาโตตุลาการให้ชำระเงินค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุและค่าเช่าอาคารจาก กทม. เป็นจำนวนเงินประมาณ 132 ล้านบาท รวมถึงค่าปรับและเงินเพิ่มของเงินที่ค้างชำระในอัตราร้อยละ 18 ต่อปี และค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน (ตั้งแต่ปี 2549-2555) เป็นจำนวนเงินประมาณ 8.2 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี โดยบีทีเอสซีได้โต้แย้งคัดค้านว่า บีทีเอสซีไม่มีหน้าที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าว เนื่องจากตามสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีมีสิทธิใช้ที่ดินดังกล่าวในโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยไม่ต้องรับภาระค่าใช้จ่าย ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่นใดที่เกิดขึ้น ซึ่งสถาบันอนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งจำหน่ายข้อพิพาทนี้ออกจากสารบบความเป็นการชั่วคราว เพื่อรอฟังผลคำพิพากษาศาลฎีกาในคดีฟื้นฟูกิจการที่ กทม. ได้ยื่นอุทธรณ์ต่อศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย เนื่องจากเป็นมูลหนี้รายเดียวกัน (คดีตาม (1)) เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560 ศาลฎีกามีคำพิพากษาแก่ให้ กทม. ได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการ รวมเป็นเงินประมาณ 117.61 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ต่อมา เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2560 บีทีเอสซีได้ชำระหนี้ค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันให้แก่ กทม. เป็นเงินประมาณ 18 ล้านบาท (รวมค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันภายหลังจากยื่นขอเรียกร้องตั้งแต่ปี 2555-2558) พร้อมดอกเบี้ยให้แก่ กทม. และ กทม. ได้ถอนข้อเรียกร้องเรื่องค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันออกจากคดีอนุญาโตตุลาการแล้ว คงเหลือข้อเรียกร้องเรื่องเงินค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุและค่าเช่าอาคาร โดยสถาบันอนุญาโตตุลาการได้นัดพิจารณาในวันที่ 24 กันยายน 2561

(3) บีทีเอสที่ถูกฟ้องเป็นจำเลยร่วมกับ 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 และติดตั้งสัญลักษณ์คนพิการทั้งในและนอกตัวรถคันที่จัดไว้สำหรับคนพิการ ทั้งนี้ ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปีนับแต่วันที่คำพิพากษา โดยให้บีทีเอสให้ความร่วมมือสนับสนุน กทม. ในการจัดให้มีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ รวมทั้งสัญลักษณ์ที่แสดงให้เห็นว่ามีอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการ ในฐานะที่บีทีเอสเป็นบุคคลผู้มีสิทธิครอบครองและใช้สอยอสังหาริมทรัพย์ที่ กทม. จัดสร้างขึ้น และเป็นเจ้าของอุปกรณ์และเครื่องมือควบคุมตามสัญญาสัมปทานปัจจุบัน กทม. ได้ดำเนินการติดตั้งลิฟต์และอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนพิการและเปิดให้บริการเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

(4) บริษัทร่วมทุนแห่งหนึ่ง (บริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด) ได้ประมูลซื้อที่ดินจากการขายทอดตลาดทรัพย์สินของลูกหนี้ในคดีล้มละลายจากกรมบังคับคดี และรับโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าว พร้อมชำระราคาแก่เจ้าพนักงานบังคับคดีแล้วเป็นเงินจำนวน 7,350 ล้านบาท ปรากฏว่าลูกหนี้ในคดีล้มละลายได้ร้องขอต่อศาลล้มละลายกลางขอให้ศาลมีคำสั่งยกเลิกการประกาศขายทอดตลาดทรัพย์สินของลูกหนี้ ซึ่งศาลมีคำสั่งยกคำร้องดังกล่าว ลูกหนี้จึงได้ยื่นคำร้องเพื่อขออุทธรณ์ต่อศาลฎีกา และต่อมาเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2559 ศาลฎีกาได้มีคำสั่งยกคำร้องในประเด็นดังกล่าว โดยไม่อนุญาตให้ลูกหนี้อุทธรณ์

ต่อมา เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2558 ลูกหนี้ได้ร้องขอต่อศาลล้มละลายกลาง ขอให้ศาลมีคำสั่งให้เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์รับคำขอประนอมหนี้ และขอให้ศาลมีคำสั่งให้เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เลื่อนหรืองดการขายทอดตลาดทรัพย์สิน และศาลมีคำสั่งยกคำร้องเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2559 ดังนั้น ลูกหนี้จึงได้ยื่นคำร้องเพื่อขออุทธรณ์ต่อศาลฎีกา และศาลฎีกามีคำสั่งยกคำร้อง เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2560

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2558 ลูกหนี้และเจ้าหนี้ไม่มีประกันในคดีล้มละลายได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง เพื่อขอให้ศาลเพิกถอนการขายทอดตลาดทรัพย์สินดังกล่าวและขอให้ศาลงดการบังคับคดีในระหว่างการพิจารณาคำร้องนั้น ต่อมาศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งจำหน่ายคำร้องดังกล่าวไว้ชั่วคราว เพื่อรอฟังผลของคดีในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยปัจจุบันศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาของคดีในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้ว ศาลล้มละลายกลางจึงได้ยกคำร้องในประเด็นดังกล่าวขึ้นพิจารณา และขณะนี้คดีอยู่ในระหว่างการพิจารณาของศาลล้มละลายกลาง

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2560 กลุ่มบุคคลธรรมดาจำนวน 49 ราย (กลุ่มที่ 1) และเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2560 กลุ่มบุคคลธรรมดาจำนวน 3 ราย (กลุ่มที่ 2) ได้ยื่นคำฟ้องต่อศาลแพ่ง ขอให้ทางเข้าออกของที่ดินพิพาท (ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของที่ดินที่ได้มาจากการประมูลซื้อที่ดินจากการขายทอดตลาดทรัพย์สินของลูกหนี้ในคดีล้มละลายจากกรมบังคับคดี) เป็นภาระจำยอม หรือขอให้ศาลพิพากษาให้ทางพิพาทดังกล่าวเป็นทางสาธารณะ โดย ณ ปัจจุบัน ศาลแพ่งได้มีคำพิพากษายกฟ้องคดีกลุ่มที่ 1 แล้ว ส่วนคดีกลุ่มที่ 2 ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลแพ่ง

- (5) เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 บริษัท ไมตาส โกลบอล มีเดีย จำกัด (“ไมตาส”) ยื่นฟ้องวีจีไอเรียกค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินประมาณ 230 ล้านบาท จากการที่วีจีไอผิดข้อตกลงและสัญญาที่ทำไว้กับไมตาส ต่อมาเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2561 ไมตาสได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขเพิ่มเติมคำฟ้องเกี่ยวกับทุนทรัพย์ โดยเรียกค่าเสียหายเพิ่มเป็นจำนวนเงินประมาณ 995 ล้านบาท นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561 ไมตาสยื่นฟ้องวีจีไอและ MACO เรียกค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินประมาณ 24 ล้านบาท จากรายการที่เกี่ยวข้องกับสัญญาให้บริการเวลาโฆษณาออกอากาศของสื่อโฆษณาบนโครงข่ายโฆษณา 4 จุดติดตั้ง ปัจจุบัน คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลแพ่ง

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	66,055,257,028 บาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	47,761,475,816 บาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561
จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว	หุ้นสามัญจำนวน 11,940,368,954 หุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561
มูลค่าที่ตราไว้	หุ้นละ 4 บาท
สิทธิออกเสียงของหุ้น	1 หุ้นสามัญ มี 1 เสียง
หุ้นบุริมสิทธิ	-ไม่มี-
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ชั้น 14 -15 ที่เอสทีทาวเวอร์ 21 ซอยเฉยพ่วง ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
ที่ตั้งสำนักงานสาขา	สาขาที่ 1: 2-2/399 ซอยมหาดเล็กหลวง 1 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 สาขาที่ 2: 6-6/429 ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 สาขาที่ 3: 2-2/399 ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 สาขาที่ 4: 100-100/1 หมู่ที่ 4 ถนนบางนา-ตราด กม.14 ตำบลบางโฉลง อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ 10540
โทรศัพท์	+66 (0) 2273 8511-5, +66 (0) 2273 8611-5
โทรสาร	+66 (0) 2273 8610, +66 (0) 2273 8616
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

ที่ปรึกษากฎหมาย

นางสาววรภาพร ประภาศิริกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4579

บริษัท สำนักงานกฎหมาย แคปปิตอล จำกัด

44 อาคารสมูทไลฟ์ 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 ลिंगส์เลเทอร์ส (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 2561)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน						
บมจ. ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ	ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน	1000 อาคารบีทีเอส ถนนพหลโยธิน 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
หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2561 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มเติมในบมจ. ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน 3,560,000 หุ้น ซึ่งทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบมจ. ระบบขนส่งมวลชนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 97.46 เป็นร้อยละ 97.48						
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTSGIF)	ธุรกิจลงทุนในรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก (รถไฟฟ้าบีทีเอส) ภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งครอบคลุมระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร	175 อาคารสารคดีตึกยาวเวอร์ชัน 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)	หน่วย ลงทุน	33.33
บจ. บีทีเอส อินฟราสตรัคเจอร์ เซอร์วิสเชส	ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน	1000 อาคารบีทีเอส ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2617 7300 โทรสาร: +66 (0) 2617 7133	250,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. ระบบ ขนส่งมวลชนกรุงเทพ)
บจ. บีทีเอส อินฟราสตรัคเจอร์ ดีเวลลอปเม้นท์	ธุรกิจให้บริการเป็นที่ปรึกษา และให้คำแนะนำงานด้านสถาปัตยกรรมและวิศวกรรม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8611-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	250,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล	ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8611-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	4,500,000,000	55,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	75.00
บจ. อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล	ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8611-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	4,500,000,000	55,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	75.00

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
2. ธุรกิจสื่อโฆษณา						
บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย	ธุรกิจให้บริการเครือข่ายสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน (ระบบรถไฟฟ้า บีทีเอส) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและอื่น ๆ	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	720,433,290.20	7,204,332,902 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	73.61 (48.59 ถือโดย บมจ. ระบบขนส่ง มวลชนกรุงเทพ และ 25.02 ถือโดย บริษัทฯ)
บจ. วีจีไอ แอดเวอร์ไทซิง มีเดีย	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา (ปัจจุบันหยุดประกอบกิจการ เนื่องจากการสิ้นสุดสัญญาใน 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 29,154,175	29,154,175 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ MYR 1)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
Puncak Berlian Sdn Bhd	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาภายนอก ที่อยู่อาศัย	Unit C508, Block C, Kelana Square, Jalan SS7/26, Kelana Jaya, 47301 Petaling Jaya, Selangor Darul Ehsan, Malaysia โทรศัพท์: +60 3780 51817 โทรสาร: +60 3780 41316	MYR 17,125,105	17,125,105 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ MYR 1)	หุ้นสามัญ	25.00 (ถือโดย VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd)
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)
บมจ. มาสเตอร์ แอด	ธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อ โฆษณาภายนอกที่อยู่อาศัย	1 ชั้น 4-6 ซอยลาดพร้าว 19 ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388 โทรสาร: +66 (0) 2938 3489	343,891,036.60	3,438,910,366 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	48.47 (30.38 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย และ 18.09 ถือโดยบริษัทฯ)
บจ. มาสเตอร์ แอนด์ มอร์	ธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อ ป้ายโฆษณาขนาดเล็ก	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)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. โอเพ่น เพลย์	ธุรกิจให้บริการและผลิตสื่อโฆษณา ทุกประเภท	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	ธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของ บริษัทอื่นในประเทศมาเลเซีย	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)	ธุรกิจบริหารสื่อโฆษณาบิลบอร์ด และ สื่อโฆษณาดิจิทัล	28/43-45 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงลาดยาว 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)
บจ. โคแมส	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาภายนอก ที่อยู่อาศัย	1 ชั้น 4-6 ซอยลาดพร้าว 19 ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388 โทรสาร: +66 (0) 2938 3489	5,625,000	56,250 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	70.00 (ถือโดย บจ. อาย ออน แอดส์)
บจ. กรีนแอด	ธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของ บริษัทอื่น	1 ชั้น 6 ซอยลาดพร้าว 19 ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388 โทรสาร: +66 (0) 2938 3486-7	444,599,600	100,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 5 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. มัลติ ไชน์	ธุรกิจให้บริการและผลิตสื่อโฆษณา ภายนอกที่อยู่อาศัย	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)	ธุรกิจผลิตสื่อโฆษณาด้วยระบบ อิงค์เจ็ท	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 ชั้น 4-6 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)
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	85,700,000	85,700 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1,000 บาท)	หุ้นสามัญ	30.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. ดี ไอคอน วี จี ไอ	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา	989 อาคารสยามพิวรรณ์ทาวเวอร์ ชั้น 20 ยูนิตเอ 1 ถนนพระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์: +66 (0) 2658 1000 โทรสาร: +66 (0) 2658 1022	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)
บจ. ซูพรีโม มีเดีย	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา	989 อาคารสยามพิวรรณ์ทาวเวอร์ ชั้น 20 ถนนพระราม 1 แขวงปทุมวัน เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์: +66 (0) 2658 1000 โทรสาร: +66 (0) 2658 1022	1,000,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	25.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. กรุปเวอร์ค	ธุรกิจให้เช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ เป็นพื้นที่สำนักงาน และ/หรือ พื้นที่ ทำงานชั่วคราว	219/2 อาคารอโศกทาวเวอร์ส ชั้น 2 ซอยอโศก ถนนสุขุมวิท 21 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110	6,250,000	62,500 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	20.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
3. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์						
บมจ. ยู ซิตี้ (เดิมชื่อ บมจ. แนนเซอร์พัทธ์ และ ได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2558)	ถือครองที่ดิน และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8838 โทรสาร: +66 (0) 2273 8868-9	935,429,212,116	หุ้นสามัญ 561,371,695,976 หุ้น และ หุ้นบุริมสิทธิ 374,057,516,140 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1 บาท)	หุ้นสามัญ และ หุ้นบุริมสิทธิ	38.97
บจ. ดีเนล	อาคารสำนักงานให้เช่า	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8833 โทรสาร: +66 (0) 2273 8131	12,500,000	125,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. ยงสุ	หยุดประกอบกิจการ	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ 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
บจ. กิ่งแก้ว แอสเสทส์	พัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ 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

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. เดอะ คอมมูนิตี้ วัน	พัฒนารูจื่อสังหาริมทรัพย์	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ 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. เดอะ คอมมูนิตี้ ทู	พัฒนารูจื่อสังหาริมทรัพย์	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ 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. เบย์วอเตอร์	ถือครองที่ดิน และพัฒนางสังหาริมทรัพย์	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ 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

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
บจ. อาร์บี เซอร์วิสเชส	ลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2618 3799 โทรสาร: +66 (0) 2618 3798	295,000,000	2,950,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. แรบบิท รีวอร์ดส (เดิมชื่อ บจ. แครอท รีวอร์ดส และ ได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2559)	ให้บริการด้านงานลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Loyalty Program) และ เครือข่ายเครื่องพิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks)	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 19 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2618 3799 โทรสาร: +66 (0) 2618 3798	195,802,500	1,958,025 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. อาร์บี เซอร์วิสเชส)
บจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์	ประกอบกิจการค้า นำเข้า ส่งออก ซ่อมแซมเครื่องวิทยุการคมนาคม เครื่องมือสื่อสาร และอุปกรณ์ที่ เกี่ยวข้อง รวมถึงพัฒนาซอฟต์แวร์ และให้บริการทางเทคโนโลยี	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ 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 เซอร์วิสเชส)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์	ลงทุนในธุรกิจร้านอาหารและ ภัตตาคาร	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 15 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	329,800,000	3,298,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	41.18
บจ. แมน ฟู้ด โปรดักส์	ประกอบกิจการผลิตและจำหน่าย อาหาร	5 ซอยเฉลิมพระเกียรติ ร.9 ซอย 21 ถ. เฉลิมพระเกียรติ ร.9 แขวงหนอง บอน เขตประเวศ กรุงเทพฯ 10250 โทรศัพท์: 063 724 8535	100,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์)
บจ. ไพรมารี คิทเชน	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับ อาหาร	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	83,844,013.68	900,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์)
บจ. แมน คิทเชน	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับ อาหาร	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8516	114,080,000	2,482,800 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. ลิตเติล คอร์ปอเรชั่น	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับอาหาร	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ 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. เค เอ็ม เจ 2016	ธุรกิจเกี่ยวกับร้านอาหาร อาหาร และเครื่องดื่ม	87 อาคารโครงการเดอะ แจส รามอินทรา ห้องเลขที่ เอ 220 ถนนลาดปลาเค้า แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพฯ 10220	67,000,000	670,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	51.00 (ถือโดย บจ. แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์)
บจ. เอชเอชที คอนสตรัคชั่น	รับเหมาและบริหารงานก่อสร้าง	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ 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
บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์	ลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 19 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	ลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 19 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2617 8338 โทรสาร: +66 (0) 2617 8339	800,000,000	8,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	80.00 (ถือโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. แรบบิท-ไลน์ เพย์ (เดิมชื่อ บจ. ไลน์ บิซ พลัส และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2559)	บริการรับชำระเงินแทนและบริการ เงินอิเล็กทรอนิกส์และออนไลน์	อาคารเกษร ทาวเวอร์ ชั้นที่ 18 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330 โทรศัพท์: +66 (0) 2022 8497	599,999,400	5,999,994 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	33.33 (ถือโดย บจ. แรบบิท เพย์ ซิสเทม)
บจ. เอทีเอส แรบบิท นิติบุคคล เฉพาะกิจ	นิติบุคคลเฉพาะกิจเพื่อการแปลง สินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ ภายใต้ พระราชกำหนดนิติบุคคลเฉพาะกิจ เพื่อการแปลงสินทรัพย์เป็นหลักทรัพย์ 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)	หุ้นสามัญ และ หุ้นบุริมสิทธิ	51.00 (ถือโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์)
บจ. เอเอสเค ไตเรค กรุ๊ป	ให้บริการขายสินค้า ผลิตภัณฑ์ ทุกประเภท โดยเทลเซล และ เทลมาร์เก็ตติ้ง	1032/14 ดิกริต ชั้น 2 ถนนพระราม 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 อินเตอร์เน็ต)
บจ. แรบบิท อินชัวร์نس โบรคเกอร์ (เดิมชื่อ บจ. เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชัน และได้เปลี่ยนชื่อ บริษัท เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559)	ธุรกิจนายหน้าประกันวินาศภัยและ ประกันชีวิต	1032/1-5 ดิกริต ชั้น 2 ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2022 1222	31,300,000	313,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	51.00 (ถือโดย บจ. บีเอส เอส โฮลดิ้งส์) และ 49.00 (ถือโดย บจ. แรบบิท อินเตอร์เน็ต)
บจ. แรบบิท อินเตอร์เน็ต (เดิมชื่อ บจ. อาสค์ หนุมาน และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2559)	ให้บริการระบบบนหน้าเว็บเพจ และ ให้บริการผ่านช่องทางเทลมาร์เก็ตติ้ง	1032/1-5,14 ดิกริต ชั้น 2 ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2022 1222	4,002,000	4,002 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1,000 บาท)	หุ้นสามัญ และ หุ้นบุริมสิทธิ	30.00 (ถือโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม	ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money)	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ 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)

ข้อมูลนิติบุคคลอื่นที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 50,000 บาท)	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. ช้างคลานเวย์	โรงแรมและภัตตาคาร	199/42 ถนนช้างคลาน ตำบล ช้างคลาน อำเภอเมืองเชียงใหม่ 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 ถนนเสรีไทย 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 3780 51817 โทรสาร: +60 3780 41316	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 บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับรายได้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร 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>สิทธิและหน้าที่ ของกทม. ตาม สัญญา</p>	<p>: กทม. เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาที่ดินที่ใช้ในการก่อสร้างให้แก่บีทีเอสซี โดยบีทีเอสซีได้รับอนุญาตเป็นการเฉพาะให้ใช้ที่ดินเพื่อก่อสร้างและดำเนินงาน สำหรับการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด (ยกเว้นส่วนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงสถานีขนส่งตลาดหมอชิต) บีทีเอสซีจะเป็นผู้รับผิดชอบภายในวงเงินไม่เกิน 500 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายส่วนเกินจากจำนวนนี้ กทม. จะเป็นผู้รับภาระ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างส่วนอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิถึงสถานีขนส่งตลาดหมอชิต บีทีเอสซีจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสาธารณูปโภค รวมทั้งบีทีเอสซีมีสิทธิที่จะใช้สิ่งปลูกสร้างที่เกิดขึ้นบนพื้นที่นี้ ไม่ว่าจะสำหรับระบบหรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นทางพาณิชย์ หากบีทีเอสซีมีข้อผูกพันกับบุคคลภายนอกเป็นระยะเวลาเกินอายุสัมปทาน บีทีเอสซีจะต้องขออนุมัติจากกทม. ก่อน กทม. จะประสานงานให้บีทีเอสซีได้ซื้อไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงในราคาที่ไม่สูงเกินกว่าราคาของการไฟฟ้านครหลวงขายให้แก่บริษัทอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หรือหากบีทีเอสซีต้องการตั้งสถานีผลิตไฟฟ้าเอง กทม. จะให้ความสะดวกแก่บีทีเอสซีในขอบเขตเท่าที่กทม. มีอำนาจกระทำได้ โดยการอนุญาตให้บีทีเอสซีจัดตั้งสถานีผลิตไฟฟ้าดังกล่าวได้ในกทม.</p>
<p>อัตราค่า โดยสาร</p>	<p>: การเก็บค่าโดยสาร จะเรียกเก็บจากผู้โดยสารสำหรับการเข้าออกระบบต่อหนึ่งครั้ง รวมทั้งสิทธิผ่านออกเพื่อต่อเปลี่ยนสายทางระหว่างสายสีลมและสายสุขุมวิท (ค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ (Effective Fare)) 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 อัตราแลกเปลี่ยนที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด ซึ่งเท่ากับ 39.884 บาทต่อ 1 เหรียญสหรัฐ) - อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เงินตราต่างประเทศและในประเทศของบีทีเอสซี สูงหรือต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงเกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราดอกเบี้ยอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดีของธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด และอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยสำหรับการกู้เงินระหว่างธนาคารในตลาดเงินในกรุงลอนดอน (LIBOR) ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด) - บีทีเอสซีต้องรับภาระค่าไฟฟ้าสูงขึ้นหรือลดลงอย่างมาก - บีทีเอสซีต้องมีการลงทุนนอกเหนือจากขอบเขตของงานที่กำหนดไว้ - บีทีเอสซีมีความเสี่ยงที่เป็นกรณียกเว้น (Exceptional Risk) การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในกรณีพิเศษนั้น คู่สัญญาจะต้องเห็นชอบด้วยกันทั้ง 2 ฝ่าย ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ภายใน 30 วัน ให้เสนอไปยังคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) เป็นผู้ตัดสิน ถ้าหากรัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาค่าโดยสาร รัฐบาลจะจัดหามาตรการมาชดเชยตามความเหมาะสมแก่ส่วนที่บีทีเอสซีต้องเสียหาย ในขณะที่ยังไม่ปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บ
คณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee)	:	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 ยกเว้นในส่วนที่บีทีเอสซีใช้ในการกิจการเชิงพาณิชย์ซึ่งบีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบ ส่วนบีทีเอสซีจะรับผิดชอบภาระอื่น ๆ ได้แก่ ภาษีป้ายและภาษีอื่น ๆ ในการประกอบกระบบขนส่งมวลชนตามสัญญา
การประกันภัย (Insurance)	:	บีทีเอสซีจะต้องจัดให้มีการประกันวินาศภัย ประเภท All Risks รวมถึงประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liability) ภายใต้งบประมาณเดียวกันกับผู้ประกอบกิจการแบบเดียวกันในสิ่งแวดล้อมเดียวกันเอาประกัน ซึ่งบีทีเอสซีได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางด้านการประกันภัย เพื่อให้คำปรึกษาเกี่ยวกับข้อเสนอเงื่อนไขความคุ้มครองที่เหมาะสม

<p>กรรมสิทธิ์ และการโอน กรรมสิทธิ์ (Ownership, Transfer of Ownership and Security)</p>	<p>: อสังหาริมทรัพย์ที่ก่อสร้างบนที่ดินของกทม. หรือบนที่ดินที่กทม. จัดหามาให้หรือสิ่งปลูกสร้างจะเป็นกรรมสิทธิ์ของกทม. เมื่อการก่อสร้างเสร็จ ทั้งนี้ กทม. ตกลงให้บีทีเอสซีมีสิทธิและหน้าที่ แต่เพียงผู้เดียวในการครอบครองและใช้อสังหาริมทรัพย์ดังกล่าว สำหรับอุปกรณ์ (เช่น รถไฟฟ้า ระบบควบคุม หรือ อะไหล่) และเครื่องมือควบคุมที่ใช้กับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร สายหลัก ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลควบคุมต่าง ๆ ซึ่งติดตั้งบนอสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทม. เมื่อสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลง ในส่วนของอุปกรณ์และเครื่องมือควบคุมที่ติดตั้งนอกบริเวณที่ดินของกทม. และเครื่องใช้สำนักงาน หาก กทม. แจ้งความประสงค์ไปยัง บีทีเอสซี บีทีเอสซีจะโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ กทม. เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง</p> <p>เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง บีทีเอสซีจะโอนสิทธิและข้อผูกพันใด ๆ ที่มีกับเจ้าของทรัพย์สินที่ต่อเชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก หรือเจ้าของทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก รวมทั้งสิทธิและข้อผูกพันในซอฟต์แวร์ ลิขสิทธิ์ และสิทธิบัตรที่เป็นของบีทีเอสซี หรือบีทีเอสซีมีสิทธิใช้ในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่ กทม.</p> <p>ตราบเท่าที่ยังไม่มีการโอนกรรมสิทธิ์ บีทีเอสซียังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์และทรัพย์สินอื่น ๆ นอกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ก่อสร้างบนที่ดินกทม. หรือที่ดินที่กทม. จัดหามาให้ และมีสิทธิในการก่อภาระติดพันและใช้เป็นหลักประกันกับเจ้าหนี้ได้</p>
<p>เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น (Exceptional Risks)</p>	<p>: บีทีเอสซีไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ อันเกิดขึ้นเนื่องจากความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เหตุสุดวิสัยที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของบีทีเอสซี ที่ไม่สามารถเอาประกันภัยได้ในราคาปกติ ▪ การชะงักงันอย่างมีนัยสำคัญในธุรกิจก่อสร้างภายในประเทศ หรืออุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง ▪ การกระทำของรัฐบาล ซึ่งรวมถึงการเข้ามาแทรกแซงโครงการโดยรัฐบาลโดยไม่ชอบการเปลี่ยนแปลงเส้นทางของโครงการ หรือการให้บุคคลอื่นประกอบการขนส่งมวลชนทับเส้นทางของบีทีเอสซี ซึ่งส่งผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อบีทีเอสซี ▪ ความล่าช้าอย่างมากในการเคลื่อนย้ายหรือเปลี่ยนแปลงสิ่งสาธารณูปโภค ▪ ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงในประเทศไทย ▪ การนัดหยุดงานอันไม่เกี่ยวข้องกับบีทีเอสซี
<p>การเลิกสัญญา</p>	<p>: กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญา ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีไม่สามารถดำเนินการทดสอบระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้เสร็จสิ้นได้ภายในกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทาน หรือตามกำหนดเวลาอื่นที่ตกลงกันติดต่อกันไม่น้อยกว่า 2 ครั้ง และเป็นที่ชัดเจนว่าบีทีเอสซีไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานให้แล้วเสร็จในเวลาที่กำหนดได้ ▪ บีทีเอสซีถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดในคดีล้มละลาย

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซึ่งใจผิดสัญญาในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่องก่อนจะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา หากเป็นกรณีที่แก้ไขไม่ได้ กทม. จะมีหนังสือถึงบีทีเอสชี้แจงล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 1 เดือน หากเป็นกรณีที่แก้ไขได้ กทม. จะมีหนังสือให้บีทีเอสชี้แจงภายในกำหนดเวลา แต่ต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ในกรณีฉุกเฉิน กทม. อาจร่วมกับเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสในการเข้าดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเป็นการชั่วคราว และหากบีทีเอสไม่สามารถแก้ไขได้ในระยะเวลาที่กำหนดให้แก้ไข และหากกทม. มีเจตนาจะบอกเลิกสัญญา กทม. จะแจ้งเป็นหนังสือไปยังกลุ่มเจ้าหน้าที่ เพื่อให้กลุ่มเจ้าหน้าที่ดำเนินการจัดหาบุคคลอื่นมารับโอนจากบีทีเอสซึ่งทั้งสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาสัมปทานของบีทีเอส โดยกทม. ต้องให้เวลากลุ่มเจ้าหน้าที่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน แต่หากกลุ่มเจ้าหน้าที่ไม่จัดหาบุคคลอื่นมารับโอนสิทธิและหน้าที่ภายในเวลาดังกล่าว กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทานนี้ได้ โดยบีทีเอสจะต้องชดเชยความเสียหายให้แก่กทม. พร้อมทั้งโอนกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์ให้แก่กทม. โดยตรง และยินยอมให้กทม. เรียกจ่ายเงินจากธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญาสัมปทาน ▪ ในกรณีที่กทม. บอกเลิกสัญญาสัมปทานนี้กับบีทีเอส กทม. จะจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกทม. ในราคาเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) <p>บีทีเอสซึ่งมีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทาน 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 ซึ่งครอบคลุมถึงเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายของบีทีเอสที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก โดยจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักในราคาเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) ของทรัพย์สินและค่าเสียหายอื่นใดที่บีทีเอสพึงได้รับเพราะเหตุจากการเลิกสัญญานี้</p>
--	--

การขยายอายุสัญญาและสิทธิในการดำเนินงานในเส้นทางสายใหม่ก่อนบุคคลอื่น	:	หากบีทีเอสซีประสงค์จะขยายอายุสัญญา บีทีเอสซีจะต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวในเวลาไม่มากกว่า 5 ปี และไม่น้อยกว่า 3 ปี ก่อนวันสิ้นอายุของสัญญา ทั้งนี้ การขยายอายุของสัญญาจะต้องผ่านความเห็นชอบของรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทยก่อน นอกจากนี้ หากกทม. มีความประสงค์ที่จะดำเนินการสายทางเพิ่มเติมในระหว่างอายุสัญญาสัมปทาน หรือจะขยายเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก บีทีเอสซีจะมีสิทธิเป็นรายแรกที่จะเจรจากับกทม. ก่อน เพื่อขอรับสิทธิทำการและดำเนินการเส้นทางสายใหม่ดังกล่าว หากบีทีเอสซียินดียินยอมที่จะดำเนินการตามที่บีทีเอสซีเสนอต่อ กทม.
การใช้สัญญาเป็นหลักประกัน	:	กทม. ยินยอมให้บีทีเอสซีโอนสิทธิตามสัญญานี้เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่บุคคลผู้ให้ความสนับสนุนทางการเงินแก่บีทีเอสซี เพื่อสนับสนุนระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยที่ต้องไม่เป็นการก่อภาระทางการเงินแก่กทม.
เขตอำนาจการพิจารณาข้อพิพาท	:	สัญญานี้จะอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายไทย กรณีมีข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญาอันเกี่ยวกับข้อกำหนดของสัญญานี้ หรือเกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติตามสัญญานี้ ให้เสนอข้อพิพาทนั้นต่ออนุญาโตตุลาการตามข้อบังคับอนุญาโตตุลาการของสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม หรือตามข้อบังคับอื่นที่คู่สัญญาเห็นชอบ
วันที่สัญญามีผลบังคับใช้	:	สัญญาจะมีผลบังคับใช้เมื่อบีทีเอสซีลงนามในสัญญาทางการเงินกับสถาบันการเงินที่ให้กู้เพื่อสนับสนุนสัญญานี้ และบีทีเอสซีได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI รวมทั้ง กทม. ได้ส่งมอบพื้นที่แก่บีทีเอสซี ซึ่งเงื่อนไขบังคับก่อนนี้ได้เกิดขึ้นครบถ้วนแล้ว 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 วันที่ 1 เมษายน 2559 และวันที่ 9 มีนาคม 2560

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 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>หากผู้ให้บริการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลาที่กำหนด โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการ หรือไม่เข้าข่ายยกเว้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ให้บริการจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.6 (ศูนย์จุดหก) ของค่าจ้างรายเดือนในเดือนนั้น ๆ สำหรับเส้นทางส่วนที่เกี่ยวข้อง</p>
การสิ้นสุดของสัญญา	:	<p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้บริหารระบบ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ หากผู้ให้บริการไม่ปฏิบัติตามที่ตามสัญญานับนี้ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (ซึ่งไม่รวมกรณีการชำระค่าปรับเนื่องจากการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลา) และไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควรที่ผู้บริหารระบบแจ้งให้ทราบเป็นหนังสือ ผู้บริหารระบบมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญานับนี้ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบอีก ▪ หากผู้ให้บริการล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้ง

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

3. สัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแครี่-สมุทรปราการ เลขที่ กธ.ส.018/59 ระหว่าง กรุงเทพมหานคร (“ผู้ซื้อ”) และ บีทีเอสซี (“ผู้ขาย”) ฉบับลงวันที่ 28 มิถุนายน 2559 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2559 วันที่ 13 ธันวาคม 2560 และวันที่ 14 ธันวาคม 2560

วัตถุประสงค์	:	ผู้ซื้อมีความประสงค์ที่จะซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) เพื่อรองรับการให้บริการเดินรถ และซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแครี่-สมุทรปราการ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้
ระยะเวลาตามสัญญา	:	<p>แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วงแครี่-สมุทรปราการ 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> ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ <p>ระยะที่ 1 : สถานีห้าแยกลาดพร้าว (N9) ส่งมอบและติดตั้งโดยเริ่มทดลองเดินรถภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 และเปิดให้บริการเดินรถ ภายใน 973 วันนับแต่ได้รับแจ้งให้เริ่มงาน</p> <p>ระยะที่ 2 : สถานีห้าแยกลาดพร้าว (N9) - สถานีคูคต (N24) ส่งมอบและติดตั้งแล้วเสร็จ โดยกำหนดเปิดให้บริการเดินรถ ภายใน 1,461 วันนับแต่ได้รับแจ้งให้เริ่มงาน</p>
ความรับผิดชอบตามสัญญา	:	หากผู้ขายไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินที่ซื้อขายได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ผู้ขายจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.05 (ศูนย์จุดศูนย์ห้า) ของราคาซื้อขายในทรัพย์สินที่ซื้อขายแต่ละส่วนจากช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแครี่-สมุทรปราการ โดยแยกปรับตามมูลค่าและกำหนดส่งมอบในส่วนนั้น ๆ

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

4. สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแครี่-สมุทรปราการ เลขที่ ภธ.ส.024/59 ระหว่าง กรุงเทพมหานคร (“ผู้รับมอบหมาย”) และ บีทีเอสซี (“ผู้ให้บริการ”) ฉบับลงวันที่ 1 สิงหาคม 2559 และแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560

<p>วัตถุประสงค์</p>	<p>ผู้รับมอบหมายมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างผู้ที่มีความชำนาญเพื่อให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแครี่-สมุทรปราการ รวมทั้งเก็บเงินค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</p>
<p>ระยะเวลาตามสัญญา</p>	<p>เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2559 ถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>ช่วงแครี่-สมุทรปราการ</u> แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ <p>ระยะที่ 1 : สถานีแครี่ (E14) - สถานีสำโรง (E15) ในวันที่ 1 มีนาคม 2560 โดยผู้รับมอบหมายจะแจ้งยืนยันกำหนดวันเริ่มงานให้ผู้ให้บริการเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 2 เดือนก่อนวันเริ่มงาน</p> <p>ระยะที่ 2 : สถานีแครี่ (E14) - สถานีเคหะสมุทรปราการ (E23) ในวันที่ 5 ธันวาคม 2561 โดยผู้รับมอบหมายจะแจ้งยืนยันกำหนดวันเริ่มงานให้ผู้ให้บริการเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 9 เดือนก่อนวันเริ่มงาน</p> <u>ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต</u> 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>

		ทั้งนี้ กำหนดวันให้บริการเชิงพาณิชย์ของแต่ละเส้นทางอาจมีการปรับเปลี่ยนตามความจำเป็น ซึ่งผู้รับมอบหมายจะแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบล่วงหน้าเป็นหนังสือโดยเร็ว
ความรับผิดตามสัญญา	:	<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>การยกเลิกสัญญาโดยผู้รับมอบหมาย</p> <ul style="list-style-type: none"> หากผู้ให้บริการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญานับนี้ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (ซึ่งไม่รวมกรณีการชำระค่าปรับเนื่องจากการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลา) และไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควรที่ผู้รับมอบหมายแจ้งให้ทราบเป็นหนังสือ ผู้รับมอบหมายมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญานับนี้ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบอีก หากผู้ให้บริการล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ ให้ผู้รับมอบหมายมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญานับนี้ได้ทันทีโดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบ <p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้ให้บริการ</p> <ul style="list-style-type: none"> หากผู้รับมอบหมายไม่ชำระค่าจ้างที่มีได้มีข้อพิพาทใดตามสัญญาภายใน 30 วันหลังจากครบกำหนดชำระ ผู้ให้บริการมีสิทธิที่จะทำหนังสือแจ้งว่าผู้รับมอบหมายผิดสัญญาเพื่อให้ผู้รับมอบหมายชำระหนี้คงค้างภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือหรือเกินกว่านั้นตามแต่ที่ผู้ให้บริการจะระบุในหนังสือแจ้ง หากผู้รับมอบหมายไม่ชำระค่าจ้างตามหนังสือแจ้งก่อนสิ้นสุดช่วงเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือแจ้งแล้ว ผู้ให้บริการอาจบอกเลิกสัญญาได้โดยแจ้งให้ผู้รับมอบหมายทราบเป็นหนังสือซึ่งจะมีผลบังคับทันที

5. สัญญาให้สิทธิเดินรถ โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-ราชพฤกษ์ เลขที่ ภร.ส. 013/60 ระหว่าง บีทีเอสซี (ในฐานะ “ผู้รับสิทธิ”) และ กรุงเทพมหานคร (ในฐานะ “ผู้ให้สิทธิ”) ฉบับลงวันที่ 24 สิงหาคม 2560

วัตถุประสงค์	:	ผู้รับสิทธิตกลงรับสิทธิในการให้บริการเดินรถ บริหารจัดการสถานี การบำรุงรักษา การบริหารจัดการพื้นที่เชิงพาณิชย์ การบริหารศูนย์ควบคุมการเดินรถ โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี-ราชพฤกษ์)
--------------	---	---

ระยะเวลาตามสัญญา	:	6 ปี นับแต่วันที่ 1 กันยายน 2560
ความรับผิดชอบตามสัญญา	:	<p>จัดให้บริการเดินรถมีมาตรฐานการตรงต่อเวลาไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97.5 (ค่าเฉลี่ยรายเดือน) ประเมินผลความตรงต่อเวลาจากระยะห่างรถแต่ละเที่ยวที่สถานีต้นทางและปลายทาง ซึ่งความล่าช้าจะต้องไม่เกิน 7 นาที นับจากระยะเวลาห่างระหว่างขบวนถัดไป (Headway)</p> <p>หากให้บริการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลาที่กำหนด โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการ ต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.5 ของรายได้ค่าโดยสารในเดือนนั้น ๆ</p> <p>หากหยุดให้บริการเดินรถทั้งวัน ต้องจ่ายค่าปรับวันละ 100,000 บาท กรณีที่ไม่ถึง 1 วัน คิดค่าปรับตามสัดส่วน (โดย 1 วัน = ระยะเวลาให้บริการ 18 ชั่วโมง) กรณีหยุดให้บริการเดินรถต่อเนื่องกันเกิน 5 ชั่วโมง ให้คิดค่าปรับเต็มวัน</p>
การสิ้นสุดของสัญญา	:	<p>ผู้ให้สิทธิมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ หากผู้รับสิทธิไม่สามารถปฏิบัติตาม หรือไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อใดข้อหนึ่ง หรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย</p> <p>กรณีที่ กทม. ยกเลิกโครงการ หรือยกเลิกการมอบหมายโครงการแก่ผู้ให้สิทธิ หรือผู้ให้สิทธิบอกเลิกสัญญาก่อนครบอายุสัญญา ผู้รับสิทธิมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย ค่าสินไหมทดแทนจากผู้ให้สิทธิได้</p>

6. สัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ระหว่าง บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (ผู้รับสัมปทาน – ประกอบด้วย บีทีเอสจี ถือหุ้นร้อยละ 75 บมจ. ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น ถือหุ้นร้อยละ 15 และ บมจ. ไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง ถือหุ้นร้อยละ 10) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ฉบับลงวันที่ 16 มิถุนายน 2560

วัตถุประสงค์	:	<p>ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี รวมระยะทาง 34.5 กม. มีสถานีจำนวน 30 สถานี เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว Monorail ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และเอกชนลงทุนค่างานโยธา ระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งบริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา 33 ปี 3 เดือน ประกอบด้วยระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี 3 เดือน และระยะเวลาเดินรถ 30 ปี และอนุมัติวงเงินสนับสนุนไม่เกิน 22,500 ล้านบาท</p>
ระยะเวลาตามสัญญา	:	<p>งานระยะที่ 1 งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา สิ่งอำนวยความสะดวก ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดรถและอาคารต่างๆ ผลิต จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้าและระบบอุปกรณ์อื่น ๆ การทดสอบระบบต่าง ๆ และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ระยะเวลา 3 ปี 3 เดือน</p> <p>งานระยะที่ 2 งานบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าและการปรับปรุงวัสดุอุปกรณ์ และงานโยธา การจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ ระยะเวลา 30 ปี</p>

<p>การออกหนังสือรับรองการให้บริการเดินรถ</p>	<p>: หนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน (Partial Commissioning Certificate)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอให้ รฟม. ออกหนังสือ (กรณีที่ รฟม. ส่งมอบพื้นที่ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด) เมื่องานระยะที่ 1 มีความปลอดภัยและพร้อมให้ดำเนินการบางส่วน - โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนที่แล้วเสร็จให้ รฟม. - ดำเนินการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยไม่ถือว่าเป็นการเริ่มต้นงานในระยะที่ 2 - ดำเนินงานส่วนที่เหลือให้แล้วเสร็จตามระยะเวลางานระยะที่ 1 <p>หนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate)</p> <ul style="list-style-type: none"> - งานระยะที่ 1 ส่วนที่เป็นสาระสำคัญแล้วเสร็จ - โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนที่แล้วเสร็จให้ รฟม. - จัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยถือว่าเป็นการเริ่มต้นงานในระยะที่ 2 แล้ว - ดำเนินงานส่วนที่เหลือให้แล้วเสร็จตามระยะเวลางานระยะที่ 1 - รฟม. เริ่มจ่ายเงินสนับสนุนจำนวน 10 งวดทุกปี - หากผู้รับสัมปทานไม่ผ่านการประเมินดัชนีชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) รฟม. มีสิทธิหักเงินสนับสนุนไม่เกินร้อยละ 5 ของเงินสนับสนุนที่ต้องชำระในงวดปีนั้น และหากผู้รับสัมปทานแก้ไขและผ่านการประเมินได้ภายในไตรมาสถัดไป รฟม. จะจ่ายเงินที่หักไว้คืนแก่ผู้รับสัมปทาน <p>หนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate)</p> <ul style="list-style-type: none"> - งานระยะที่ 1 แล้วเสร็จ - โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทั้งหมดให้ รฟม. - จัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยถือว่าเป็นการเริ่มต้นงานในระยะที่ 2 แล้ว - รฟม. เริ่มจ่ายเงินสนับสนุนจำนวน 10 งวดทุกปี - หากผู้รับสัมปทานไม่ผ่านการประเมินดัชนีชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) รฟม. มีสิทธิหักเงินสนับสนุนไม่เกินร้อยละ 5 ของเงินสนับสนุนที่ต้องชำระในงวดปีนั้น และหากผู้รับสัมปทานแก้ไขและผ่านการประเมินได้ภายในไตรมาสถัดไป รฟม. จะจ่ายเงินที่หักไว้คืนแก่ผู้รับสัมปทาน
--	---

เงินสนับสนุน	:	รฟม. จะเริ่มจ่ายเงินสนับสนุน จำนวนรวม 22,500 ล้านบาท แบ่งจ่ายรายปีเป็นจำนวนสิบงวด งวดแรกหลังจากเริ่มงานระยะที่ 2 และงวดถัดไปจะจ่ายภายหลังจากการประเมินผลของตัวชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) เรียบร้อยแล้ว												
เงินตอบแทนให้ รฟม.	:	จำนวนรวม 250 ล้านบาท แบ่งจ่ายรายปี โดยเริ่มจ่ายให้ รฟม. ตั้งแต่ปีที่ 11 ของงานระยะที่ 2 และส่วนแบ่งรายได้เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าผลการศึกษาที่คาดการณ์เป็นพิเศษ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา												
ค่าปรับสำหรับงานระยะที่ 1	:	กรณีก่อสร้างล่าช้า งานไม่แล้วเสร็จตามที่กำหนดในระยะเวลาที่ 1 ค่าปรับวันละ 5,000,000 บาท โดยนับถัดจากวันที่กำหนดแล้วเสร็จตามสัญญาหรือวันที่ได้รับการขยายออกไป จนถึงวันที่ผู้รับสัมปทานได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) ทั้งนี้ หากค่าเสียหายเกินกว่าค่าปรับ ผู้รับสัมปทานจะต้องชดเชยค่าเสียหายส่วนเกิน												
การเปลี่ยนแปลงงานและการชดเชย	:	<p>(1) การเปลี่ยนแปลงงานตามข้อเสนอในช่องที่ 3 (ส่วนขยาย)</p> <p>(2) รฟม. อาจออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน ทั้งในระยะที่ 1 และในระยะที่ 2 โดยผู้รับสัมปทานต้องทำตาม เว้นแต่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่สามารถหาวัสดุ / อุปกรณ์ได้ - การเปลี่ยนแปลงจะทำให้ความปลอดภัยหรือประสิทธิภาพลดลง หรือ - การเปลี่ยนแปลงจะส่งผลเสียต่อการดำเนินการตามสัญญา <p>โดยผู้รับสัมปทานต้องแจ้งเหตุดังกล่าวไปยัง รฟม. และ รฟม. อาจยกเลิก ยืนยัน หรือเปลี่ยนแปลงได้</p> <p>(3) ผู้รับสัมปทานขอเปลี่ยนแปลงงาน แต่ รฟม. มีสิทธิอนุมัติหรือไม่ก็ได้</p> <p>ค่าชดเชยจากการเปลี่ยนแปลงงาน</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>การเปลี่ยนแปลงงาน</th><th>ชดเชยเวลา</th><th>ชดเชยเงิน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ระยะที่ 1 หรือระยะที่ 2 (เหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ)</td><td>✓ เฉพาะระยะที่ 1</td><td>X</td></tr> <tr> <td>ระยะที่ 1 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr> <td>ระยะที่ 2 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)</td><td>X</td><td>✓</td></tr> </tbody> </table>	การเปลี่ยนแปลงงาน	ชดเชยเวลา	ชดเชยเงิน	ระยะที่ 1 หรือระยะที่ 2 (เหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ)	✓ เฉพาะระยะที่ 1	X	ระยะที่ 1 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)	✓	✓	ระยะที่ 2 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)	X	✓
การเปลี่ยนแปลงงาน	ชดเชยเวลา	ชดเชยเงิน												
ระยะที่ 1 หรือระยะที่ 2 (เหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ)	✓ เฉพาะระยะที่ 1	X												
ระยะที่ 1 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)	✓	✓												
ระยะที่ 2 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)	X	✓												
ประกันภัย	:	<p>งานระยะที่ 1 จัดให้มีประกันภัยภายใน 30 วันนับแต่วันที่ลงนามในสัญญา</p> <p>(1) ความเสี่ยงภัยทุกชนิด รวมถึงกรณีของภัยจลาจล ภัยนัดหยุดงานและการก่อความไม่สงบ (Contractor All Risks & Strikes, Riots and Civil Commotion) ครอบคลุมค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด</p> <p>(2) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability) วงเงินไม่น้อยกว่า 500,000,000 บาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง</p>												

	<p>งานระยะที่ 2 จัดให้มีประกันภัยก่อนวันเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าไม่น้อยกว่า 90 วัน</p> <p>(1) ความเสี่ยงภัยทุกชนิด รวมถึงกรณีของภัยจลาจล ภัยนัดหยุดงานและการก่อความไม่สงบ (Contractor All Risks & Strikes, Riots and Civil Commotion) ครอบคลุมค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด</p> <p>(2) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability) วงเงินไม่น้อยกว่า 500,000,000 บาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง</p> <p>(3) การประกันภัยสำหรับการหยุดชะงักกันของธุรกิจ (Business Interruption Insurance)</p>
การเลิกสัญญาและสิ้นสุดสัญญา	<p>กรณีที่ 1 เหตุผิดสัญญาโดยผู้รับสัมปทาน</p> <p>(1) เงินค่าปรับช่วงงานระยะที่ 1 สะสมเกินกว่าร้อยละ 10 ของมูลค่าสัญญา</p> <p>(2) ผู้รับสัมปทานไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินดัชนีชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) ติดต่อกัน 5 ปี</p> <p>(3) ผู้รับสัมปทานผิดคำรับประกันในส่วนที่เป็นสาระสำคัญถึงขนาดว่าไม่สามารถดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพตามเงื่อนไขของสัญญา</p> <p>(4) เกิดเหตุผิดสัญญาโดยผู้รับสัมปทาน</p> <p>4.1 ไม่สามารถดำเนินการให้ได้มาซึ่งความสำเร็จในการระดมทุน (Financial Close) ภายใน 120 วัน นับจากวันลงนามสัญญา</p> <p>4.2 ไม่ได้ลงนามผูกพันกับผู้รับจ้างช่วงหรือผู้ผลิต (Subcontractor/Supplier) ภายใน 60 วัน นับจากวันลงนามสัญญา</p> <p>4.3 งานระยะที่ 1</p> <p>(ก) ไม่ดำเนินงาน หรือระงับการปฏิบัติงาน เป็นเวลา 180 วัน</p> <p>(ข) ไม่ดำเนินงานระยะที่ 1 ให้แล้วเสร็จ และจัดให้มีบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ภายใน 180 วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate)</p> <p>(ค) ผ่าฝืนการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับงานในส่วนที่มีสาระสำคัญถึงขั้นที่ไม่สามารถดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาของงานระยะที่ 1 และไม่ได้ปฏิบัติการแก้ไขภายใน 180 วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้ง</p> <p>4.4 งานระยะที่ 2</p> <p>(ก) ผ่าฝืนการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาในส่วนที่มีสาระสำคัญถึงขั้นที่ไม่สามารถดำเนินงานตามสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพ และไม่ได้ปฏิบัติการแก้ไขภายใน 60 วันนับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้ง</p>

	<p>(ข) ปฏิบัติผิดสัญญาในสาระสำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษา จนเป็นเหตุให้เห็นว่ามีอันตรายอย่างมากต่อสุขอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน และมีได้เข้าดำเนินการแก้ไขเยียวยาภายใน 3 วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้ง</p> <p>ทั้งนี้ ก่อนใช้สิทธิเลิกสัญญาตามข้อ 4. รฟม. จะมีหนังสือแจ้งผู้รับสัมปทานให้แก้ไขเยียวยาภายในระยะเวลาไม่น้อยกว่า 90 วัน</p> <p>กรณีที่ 2 เหตุสุดวิสัยและเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น</p> <p>เหตุสุดวิสัยและเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นถึงขั้นไม่สามารถดำเนินการตามสัญญาต่อไปได้ หรือคู่สัญญายินยอมกันให้มีการยกเลิกสัญญา</p> <p>กรณีที่ 3 เหตุตามกฎหมาย หรือการสั่งการของ รฟม. หรือเหตุผิดสัญญาโดย รฟม.</p> <p>(1) เหตุที่กฎหมายกำหนด</p> <p>(2) การสั่งการของ รฟม.</p> <p>(3) เกิดเหตุผิดสัญญาโดย รฟม.</p> <p>3.1 รฟม. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างได้จนมีผลกระทบร้ายแรงอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>3.2 อัตราค่าโดยสารที่กำหนดไว้ตามสัญญาไม่มีผลบังคับใช้</p> <p>3.3 รฟม. สิ้นสภาพ หรือไม่มีอำนาจหน้าที่ที่จะดำเนินการตามสัญญา โดยไม่มีหน่วยงานหรือองค์กรอื่นใดเข้ามาแทนที่เพื่อรับโอนสิทธิและหน้าที่ของ รฟม. ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย</p> <p>ทั้งนี้ ก่อนใช้สิทธิเลิกสัญญาตามข้อ 3. ผู้รับสัมปทานจะมีหนังสือแจ้ง รฟม. ให้แก้ไขเยียวยาภายในระยะเวลาไม่น้อยกว่า 270 วัน</p>
<p>ค่าชดเชยจากการเลิกสัญญา</p>	<p>กรณีที่ 1 เหตุผิดสัญญาโดยผู้รับสัมปทาน</p> <p>งานระยะที่ 1 - ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) โดยค่าชดเชยสำหรับงานโยธาดังไม่เกิวงเงินสนับสนุน</p> <p>งานระยะที่ 2 มูลค่าที่น้อยกว่าระหว่าง</p> <p>(ก) ผลรวมของ (1) ค่าชดเชยงานโยธา (มูลค่าทางบัญชี (Book Value) หักด้วยเงินสนับสนุนที่ได้รับไปแล้ว ซึ่งต้องหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม ณ วันที่วัดมูลค่าค่าชดเชย) ทั้งนี้ไม่เกินวงเงินสนับสนุน และ (2) ค่าชดเชยงานอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (M&E และ Monorail) เท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value)</p> <p>(ข) มูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) และเงินสนับสนุนส่วนที่เหลือ</p> <p>ทั้งนี้ รฟม. จะไม่ชำระค่าชดเชย ในส่วนที่ รฟม. สั่งให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้าที่ไม่สามารถใช้งานได้ และไม่สามารถรับสิทธิหรือโอนสิทธิในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่า</p>

	<p>กรณีที่ 2 เหตุสุดวิสัยและเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น</p> <p>งานระยะที่ 1 - ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) โดยค่าชดเชยสำหรับงานโยธาต้องไม่เกินวงเงินสนับสนุน รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Costs) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี</p> <p>งานระยะที่ 2 ผลรวมของ</p> <p>(ก) งานโยธา ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) หักด้วยเงินสนับสนุนที่ได้รับไปแล้ว (ซึ่งต้องหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม ณ วันที่วัดมูลค่าค่าชดเชย) ทั้งนี้ไม่เกินวงเงินสนับสนุน</p> <p>(ข) งานอุปกรณ์ระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (M&E และ Monorail) ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value)</p> <p>(ค) ชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Costs) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี</p> <p>ทั้งนี้ การจ่ายค่าชดเชยต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ รฟม. สามารถสืบสิทธิหรือรับโอนสิทธิในฐานะผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบต่าง ๆ ได้ในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่า แต่ถ้าสืบสิทธิไม่ได้ ให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้า</p> <p>กรณีที่ 3 เหตุตามกฎหมาย หรือการสั่งการของ รฟม. หรือเหตุผิดสัญญาโดย รฟม.</p> <p>งานระยะที่ 1 - ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) โดยค่าชดเชยสำหรับงานโยธาต้องไม่เกินวงเงินสนับสนุน รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Costs) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี</p> <p>งานระยะที่ 2 ผลรวมของ</p> <p>(ก) มูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value)</p> <p>(ข) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Costs) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี</p> <p>(ค) เงินสนับสนุนส่วนที่เหลือ</p> <p>ทั้งนี้ การจ่ายค่าชดเชยต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ รฟม. สามารถสืบสิทธิหรือรับโอนสิทธิในฐานะผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบต่าง ๆ ได้ในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่า แต่ถ้าสืบสิทธิไม่ได้ ให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้า</p>
--	--

7. สัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง ระหว่าง บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (ผู้รับสัมปทาน – ประกอบด้วย บีทีเอสจี ถือหุ้นร้อยละ 75 บมจ. ชีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น ถือหุ้นร้อยละ 15 และ บมจ.ผลิตไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง ถือหุ้นร้อยละ 10) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ฉบับลงวันที่ 16 มิถุนายน 2560

วัตถุประสงค์	: ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง รวมระยะทาง 30 กม. มีสถานีจำนวน 23 สถานี เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว Monorail ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และเอกชนลงทุนค่างานโยธา ระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งบริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โดยให้เอกชนร่วมลงทุนรวมเป็นเวลา 33 ปี 3 เดือน
--------------	---

		ประกอบด้วย ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี 3 เดือน และระยะเวลาเดินรถ 30 ปี และอนุมัติวงเงินสนับสนุนไม่เกิน 25,050 ล้านบาท
ระยะเวลาตามสัญญา	:	<p>งานระยะที่ 1 งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา สิ่งอำนวยความสะดวก ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดรถและอาคารต่างๆ ผลิต จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้าและระบบอุปกรณ์อื่นๆ การทดสอบระบบต่างๆ และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ระยะเวลา 3 ปี 3 เดือน</p> <p>งานระยะที่ 2 งานบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าและการปรับปรุงวัสดุอุปกรณ์ และงานโยธา การจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ ระยะเวลา 30 ปี</p>
การออกหนังสือรับรองการให้บริการเดินรถ	:	<p>หนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน (Partial Commissioning Certificate)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอให้ รฟม. ออกหนังสือ (กรณี que รฟม. ส่งมอบพื้นที่ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด) เมื่องานระยะที่ 1 มีความปลอดภัยและพร้อมให้ดำเนินการบางส่วน - โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนที่แล้วเสร็จให้ รฟม. - ดำเนินการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยไม่ถือว่าเป็นการเริ่มต้นงานในระยะที่ 2 - ดำเนินงานส่วนที่เหลือให้แล้วเสร็จตามระยะเวลางานระยะที่ 1 <p>หนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate)</p> <ul style="list-style-type: none"> - งานระยะที่ 1 ส่วนที่เป็นสาระสำคัญแล้วเสร็จ - โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนที่แล้วเสร็จให้ รฟม. - จัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยถือว่าเป็นการเริ่มต้นงานในระยะที่ 2 แล้ว - ดำเนินงานส่วนที่เหลือให้แล้วเสร็จตามระยะเวลางานระยะที่ 1 - รฟม. เริ่มจ่ายเงินสนับสนุนจำนวน 10 งวดทุกปี - หากผู้รับสัมปทานไม่ผ่านการประเมินดัชนีชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) รฟม. มีสิทธิหักเงินสนับสนุนไม่เกินร้อยละ 5 ของเงินสนับสนุนที่ต้องชำระในงวดปีนั้น และหากผู้รับสัมปทานแก้ไขและผ่านการประเมินได้ภายในไตรมาสถัดไป รฟม. จะจ่ายเงินที่หักไว้คืนแก่ผู้รับสัมปทาน <p>หนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate)</p> <ul style="list-style-type: none"> - งานระยะที่ 1 แล้วเสร็จ - โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทั้งหมดให้ รฟม.

		<ul style="list-style-type: none"> - จัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยถือว่าการเริ่มต้นงานในระยะที่ 2 แล้ว - รฟม. เริ่มจ่ายเงินสนับสนุนจำนวน 10 งวดทุกปี <p>หากผู้รับสัมปทานไม่ผ่านการประเมินดัชนีชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) รฟม. มีสิทธิหักเงินสนับสนุนไม่เกินร้อยละ 5 ของเงินสนับสนุนที่ต้องชำระในงวดปีนั้น และหากผู้รับสัมปทานแก้ไขและผ่านการประเมินได้ภายในไตรมาสถัดไป รฟม. จะจ่ายเงินที่หักไว้คืนแก่ผู้รับสัมปทาน</p>												
เงินสนับสนุน	:	รฟม. จะเริ่มจ่ายเงินสนับสนุน จำนวนรวม 25,050 ล้านบาท แบ่งจ่ายรายปีเป็นจำนวนสิบงวด งวดแรกหลังจากเริ่มงานระยะที่ 2 และงวดถัดไปจะจ่ายภายหลังจากการประเมินผลของตัวชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) เรียบร้อยแล้ว												
เงินตอบแทนให้ รฟม.	:	จำนวนรวม 250 ล้านบาท แบ่งจ่ายรายปี โดยเริ่มจ่ายให้ รฟม. ตั้งแต่ปีที่ 11 ของงานระยะที่ 2 และส่วนแบ่งรายได้เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าผลการศึกษาที่คาดการณ์เป็นพิเศษ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา												
ค่าปรับสำหรับงานระยะที่ 1	:	กรณีก่อสร้างล่าช้า งานไม่แล้วเสร็จตามที่กำหนดในระยะที่ 1 ค่าปรับวันละ 5,000,000 บาท โดยนับถัดจากวันที่กำหนดแล้วเสร็จตามสัญญาหรือวันที่ได้รับการขยายออกไป จนถึงวันที่ผู้รับสัมปทานได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate) ทั้งนี้ หากค่าเสียหายเกินกว่าค่าปรับ ผู้รับสัมปทานจะต้องชดเชยค่าเสียหายส่วนเกิน												
การเปลี่ยนแปลงงานและการชดเชย	:	<p>(1) การเปลี่ยนแปลงงานตามข้อเสนอในช่องที่ 3 (ส่วนขยาย)</p> <p>(2) รฟม. อาจออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน ทั้งในระยะที่ 1 และในระยะที่ 2 โดยผู้รับสัมปทานต้องทำตาม เว้นแต่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่สามารถหาวัสดุ / อุปกรณ์ได้ - การเปลี่ยนแปลงจะก่อให้เกิดความปลอดภัยหรือประสิทธิภาพลดลง หรือ - การเปลี่ยนแปลงจะส่งผลเสียต่อการดำเนินการตามสัญญา <p>โดยผู้รับสัมปทานต้องแจ้งเหตุดังกล่าวไปยัง รฟม. และ รฟม. อาจยกเลิก ยืนยัน หรือเปลี่ยนแปลงได้</p> <p>(3) ผู้รับสัมปทานขอเปลี่ยนแปลงงาน แต่ รฟม. มีสิทธิอนุมัติหรือไม่ก็ได้</p> <p>ค่าชดเชยจากการเปลี่ยนแปลงงาน</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>การเปลี่ยนแปลงงาน</th><th>ชดเชยเวลา</th><th>ชดเชยเงิน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ระยะที่ 1 หรือระยะที่ 2 (เหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ)</td><td>✓ เฉพาะระยะที่ 1</td><td>X</td></tr> <tr> <td>ระยะที่ 1 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)</td><td>✓</td><td>✓</td></tr> <tr> <td>ระยะที่ 2 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)</td><td>X</td><td>✓</td></tr> </tbody> </table>	การเปลี่ยนแปลงงาน	ชดเชยเวลา	ชดเชยเงิน	ระยะที่ 1 หรือระยะที่ 2 (เหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ)	✓ เฉพาะระยะที่ 1	X	ระยะที่ 1 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)	✓	✓	ระยะที่ 2 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)	X	✓
การเปลี่ยนแปลงงาน	ชดเชยเวลา	ชดเชยเงิน												
ระยะที่ 1 หรือระยะที่ 2 (เหตุจำเป็นเพื่อประโยชน์สาธารณะ)	✓ เฉพาะระยะที่ 1	X												
ระยะที่ 1 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)	✓	✓												
ระยะที่ 2 (เหตุอื่นๆ และที่เป็นสาระสำคัญ)	X	✓												

<p>ประกันภัย</p>	<p>: <u>งานระยะที่ 1</u> จัดให้มีประกันภัยภายใน 30 วันนับแต่วันที่ลงนามในสัญญา</p> <p>(1) ความเสี่ยงภัยทุกชนิด รวมถึงกรณีของภัยจลาจล ภัยนัดหยุดงานและการก่อความไม่สงบ (Contractor All Risks & Strikes, Riots and Civil Commotion) ครอบคลุมค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด</p> <p>(2) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability) วงเงินไม่น้อยกว่า 500,000,000 บาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง</p> <p><u>งานระยะที่ 2</u> จัดให้มีประกันภัยก่อนวันเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าไม่น้อยกว่า 90 วัน</p> <p>(1) ความเสี่ยงภัยทุกชนิด รวมถึงกรณีของภัยจลาจล ภัยนัดหยุดงานและการก่อความไม่สงบ (Contractor All Risks & Strikes, Riots and Civil Commotion) ครอบคลุมค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด</p> <p>(2) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability) วงเงินไม่น้อยกว่า 500,000,000 บาท ต่ออุบัติเหตุต่อครั้ง โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง</p> <p>(3) การประกันภัยสำหรับการหยุดชะงักกันของธุรกิจ (Business Interruption Insurance)</p>
<p>การเลิกสัญญาและสิ้นสุดสัญญา</p>	<p>: <u>กรณีที่ 1 เหตุผลสัญญาโดยผู้รับสัมปทาน</u></p> <p>(1) เงินค่าปรับช่วงงานระยะที่ 1 สะสมเกินกว่าร้อยละ 10 ของมูลค่าสัญญา</p> <p>(2) ผู้รับสัมปทานไม่ผ่านเกณฑ์การประเมินดัชนีชี้วัดประจำปี (Yearly KPI) ติดต่อกัน 5 ปี</p> <p>(3) ผู้รับสัมปทานผิดคำรับประกันในส่วนที่เป็นสาระสำคัญถึงขนาดว่าไม่สามารถดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพตามเงื่อนไขของสัญญา</p> <p>(4) เกิดเหตุผิดสัญญาโดยผู้รับสัมปทาน</p> <p>4.1 ไม่สามารถดำเนินการให้ได้มาซึ่งความสำเร็จในการระดมทุน (Financial Close) ภายใน 120 วัน นับจากวันลงนามสัญญา</p> <p>4.2 ไม่ได้ลงนามผูกพันกับผู้รับจ้างช่วงหรือผู้ผลิต (Subcontractor/Supplier) ภายใน 60 วัน นับจากวันลงนามสัญญา</p> <p>4.3 งานระยะที่ 1</p> <p>(ก) ไม่ดำเนินงาน หรือระงับการปฏิบัติงาน เป็นเวลา 180 วัน</p> <p>(ข) ไม่ดำเนินงานระยะที่ 1 ให้แล้วเสร็จ และจัดให้มีบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ภายใน 180 วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate)</p> <p>(ค) ฝ่าฝืนการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับงานในส่วนที่มีสาระสำคัญ ถึงขั้นที่ไม่สามารถดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาของงานระยะที่ 1 และไม่ได้ปฏิบัติการแก้ไขภายใน 180 วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้ง</p>

	<p>4.4 งานระยะที่ 2</p> <p>(ก) ฝ่าฝืนการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการการเงินรถและบำรุงรักษาในส่วนที่มีสาระสำคัญถึงขั้นที่ไม่สามารถดำเนินงานตามสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพและไม่ได้ปฏิบัติตามแก้ไขภายใน 60 วันนับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้ง</p> <p>(ข) ปฏิบัติผิดสัญญาในสาระสำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการการเงินรถและบำรุงรักษา จนเป็นเหตุให้เห็นว่ามีอันตรายอย่างมากต่อสุขอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน และมีได้เข้าดำเนินการแก้ไขเยียวยาภายใน 3 วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้ง</p> <p>ทั้งนี้ ก่อนใช้สิทธิเลิกสัญญาตามข้อ 4. รฟม. จะมีหนังสือแจ้งผู้รับสัมปทานให้แก้ไขเยียวยาภายในระยะเวลาไม่น้อยกว่า 90 วัน</p> <p>กรณีที่ 2 เหตุสุดวิสัยและเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น</p> <p>เหตุสุดวิสัยและเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้นถึงขั้นไม่สามารถดำเนินการตามสัญญาต่อไปได้ หรือคู่สัญญายินยอมกันให้มีการยกเลิกสัญญา</p> <p>กรณีที่ 3 เหตุตามกฎหมาย หรือการสั่งการของ รฟม. หรือเหตุผิดสัญญาโดย รฟม.</p> <p>(1) เหตุที่กฎหมายกำหนด</p> <p>(2) การสั่งการของ รฟม.</p> <p>(3) เกิดเหตุผิดสัญญาโดย รฟม.</p> <p>3.1 รฟม. ไม่สามารถส่งมอบพื้นที่ก่อสร้างได้จนมีผลกระทบร้ายแรงอย่างมีนัยสำคัญ</p> <p>3.2 อัตราค่าโดยสารที่กำหนดไว้ตามสัญญาไม่มีผลบังคับใช้</p> <p>3.3 รฟม. สิ้นสภาพ หรือไม่มีอำนาจหน้าที่ที่จะดำเนินการตามสัญญา โดยไม่มีหน่วยงานหรือองค์กรอื่นใดเข้ามาแทนที่เพื่อรับโอนสิทธิและหน้าที่ของ รฟม. ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย</p> <p>ทั้งนี้ ก่อนใช้สิทธิเลิกสัญญาตามข้อ 3. ผู้รับสัมปทานจะมีหนังสือแจ้ง รฟม. ให้แก้ไขเยียวยาภายในระยะเวลาไม่น้อยกว่า 270 วัน</p>
<p>ค่าชดเชยจากการเลิกสัญญา</p>	<p>กรณีที่ 1 เหตุผิดสัญญาโดยผู้รับสัมปทาน</p> <p>งานระยะที่ 1 - ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) โดยค่าชดเชยสำหรับงานโยธาต้องไม่เกินวงเงินสนับสนุน</p> <p>งานระยะที่ 2 มูลค่าที่น้อยกว่าระหว่าง</p> <p>(ก) ผลรวมของ (1) ค่าชดเชยงานโยธา (มูลค่าทางบัญชี (Book Value) หักด้วยเงินสนับสนุนที่ได้รับไปแล้ว ซึ่งต้องหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม ณ วันที่วัดมูลค่าค่าชดเชย) ทั้งนี้ไม่เกินวงเงินสนับสนุน และ (2) ค่าชดเชยงานอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (M&E และ Monorail) เท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value)</p>

	<p>(ข) มูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value) และเงินสนับสนุนส่วนที่เหลือ</p> <p>ทั้งนี้ รฟม. จะไม่ชำระค่าชดเชย ในส่วนที่ รฟม. สั่งให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้าที่ไม่สามารถใช้งานได้ และไม่สามารถรับสิทธิหรือโอนสิทธิในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่า</p> <p>กรณีที่ 2 เหตุสุดวิสัยและเหตุการณ์ที่เป็นข้อยกเว้น</p> <p>งานระยะที่ 1 - ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) โดยค่าชดเชยสำหรับงานโยธาดังไม่เกินวงเงินสนับสนุน รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Costs) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี</p> <p>งานระยะที่ 2 ผลรวมของ</p> <p>(ก) งานโยธา ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) หักด้วยเงินสนับสนุนที่ได้รับไปแล้ว (ซึ่งต้องหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม ณ วันที่วัดมูลค่าค่าชดเชย) ทั้งนี้ไม่เกินวงเงินสนับสนุน</p> <p>(ข) งานอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (M&E และ Monorail) ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value)</p> <p>(ค) ชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Costs) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี</p> <p>ทั้งนี้ การจ่ายค่าชดเชยต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ รฟม. สามารถสิทธิหรือรับโอนสิทธิในฐานะผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบต่าง ๆ ได้ในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่า แต่ถ้าสิทธิไม่ได้ให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้า</p> <p>กรณีที่ 3 เหตุตามกฎหมาย หรือการสั่งการของ รฟม. หรือเหตุผิดสัญญาโดย รฟม.</p> <p>งานระยะที่ 1 - ชดเชยเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) โดยค่าชดเชยสำหรับงานโยธาดังไม่เกินวงเงินสนับสนุน รวมทั้งชดเชยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Costs) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี</p> <p>งานระยะที่ 2 ผลรวมของ</p> <p>(ก) มูลค่าตลาดยุติธรรม (Fair Market Value)</p> <p>(ข) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเงิน (Financing Costs) ที่ไม่ได้รวมอยู่ในมูลค่าทางบัญชี</p> <p>(ค) เงินสนับสนุนส่วนที่เหลือ</p> <p>ทั้งนี้ การจ่ายค่าชดเชยต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ รฟม. สามารถสิทธิหรือรับโอนสิทธิในฐานะผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้างช่วงงานระบบต่าง ๆ ได้ในเงื่อนไขเดิมหรือดีกว่า แต่ถ้าสิทธิไม่ได้ให้รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้า</p>
--	--

8. สัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1 เลขที่ กธ.ส. 23/61 ระหว่าง กรุงเทพมหานคร (“ผู้ซื้อ”) และ บีทีเอสซี (“ผู้ขาย”) ฉบับลงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2561

วัตถุประสงค์	:	ผู้ซื้อมีความประสงค์ที่จะซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) เพื่อรองรับการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1 ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้
ระยะเวลาตามสัญญา	:	30 เดือน นับแต่แจ้งให้เริ่มงาน
ความรับผิดตามสัญญา	:	หากผู้ขายไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินที่ซื้อขายได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ผู้ขายจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.05 ของราคาซื้อขายทรัพย์สิน
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> <p>หากผู้ซื้อไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาเป็นระยะเวลามากกว่า 120 วัน ผู้ขายมีสิทธิบอกเลิกสัญญาโดยทำหนังสือแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน</p>

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

วัตถุประสงค์	:	บีทีเอสซีให้สิทธิวีจีไอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม ภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา
ระยะเวลาของสัญญา	:	18 พฤษภาคม 2555 - 4 ธันวาคม 2572 (“ช่วงเวลาเริ่มแรก”) และในกรณีที่บีทีเอสซีมีสิทธิขยายสัญญาสัมปทานกับ กทม. วีจีไอจะได้รับสิทธิเป็นรายแรกในการขยายเวลาการให้สิทธิบริหารจัดการดังกล่าวเพิ่มเติม เป็นจำนวนปีเท่ากับปีที่บีทีเอสซีได้สิทธิจาก กทม. ภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขในช่วงเวลาเดียวกันกับช่วงเวลาเริ่มแรก

คำตอบแทน การให้สิทธิ บริหารจัดการ	: <ul style="list-style-type: none"> เพื่อตอบแทนการให้สิทธิใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม วิกิไอจะต้องชำระเงินค่าตอบแทนรายปีให้แก่บีทีเอสซี ดังนี้ <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) ช่วง 18 พฤษภาคม 2570 ถึง 4 ธันวาคม 2572 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 20 (ยี่สิบ) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ทั้งนี้ ค่าตอบแทนรายปีดังกล่าวกำหนดให้แบ่งชำระเป็นรายไตรมาส โดยกำหนดชำระภายใน 60 วัน นับจากวันสุดท้ายของแต่ละไตรมาสตามปีปฏิทิน ซึ่งงวดแรกกำหนดชำระภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2555
การให้สิทธิ รายแรกแก่ วิกิไอ	: <p>กรณีที่บีทีเอสซีได้สิทธิใด ๆ จากรัฐบาล หน่วยงานรัฐ องค์กร และ/หรือ เอกชนใด ๆ เพื่อการดำเนินโครงการการเดินรถไฟฟ้า และ/หรือ รถประเภทใด ๆ และ/หรือ โครงการใด ๆ ก็ตาม บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิรายแรกแก่วิกิไอในการเจรจาเพื่อสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา และ/หรือ พื้นที่วางขายสินค้า และ/หรือ พื้นที่เชิงพาณิชย์ใด ๆ ภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม</p>
หน้าที่และ ภาระผูกพัน ของวิกิไอ	: <p>การลงทุนก่อสร้าง/การติดตั้ง</p> <ul style="list-style-type: none"> ป้ายโฆษณา การโฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า และส่งเสริมการขาย <p>วิกิไอจะเป็นผู้ลงทุนในวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง/การติดตั้งป้ายโฆษณา การโฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า รวมถึงการติดตั้งและการบำรุงรักษามาตรวัดไฟฟ้า และชำระค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าสาธารณูปโภคทั้งหมดที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง/การติดตั้ง</p> <ul style="list-style-type: none"> รั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา <p>วิกิไอจะเป็นผู้ลงทุนในวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง/การติดตั้งรั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา รวมถึงการติดตั้งและการบำรุงรักษามาตรวัดไฟฟ้า และชำระค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าสาธารณูปโภคทั้งหมดที่เกี่ยวกับการก่อสร้าง/การติดตั้งจำนวนไม่เกิน 23 สถานี ตลอดอายุสัญญา</p> <p>กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน</p> <p>สิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้ง แผ่นป้าย แฉก ดิสเพลย์ และเคาน์เตอร์เพื่อการพาณิชย์ สายไฟฟ้า แฉกสับเปลี่ยนไฟฟ้า รั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่</p>

	<p>ติดตั้งโดยวีจีไอ รวมถึงป้ายโฆษณา ร้านจำหน่ายสินค้า เฉพาะในส่วนทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ (ทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ หมายถึง หากมีการเคลื่อนย้ายทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ ทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สถานที่) จะตกเป็นทรัพย์สินของผู้ให้สัมปทานแก่บีทีเอสซี หรือ บีทีเอสซี (แล้วแต่บีทีเอสซีจะกำหนด) เมื่อหมดอายุหรือสิ้นสุดสัญญา</p> <p>การบำรุงรักษาและซ่อมแซม</p> <p>วีจีไอจะทำการบำรุงรักษาและซ่อมแซม ป้ายโฆษณา โฆษณานอกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า รั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลาด้วยค่าใช้จ่ายของวีจีไอแต่ฝ่ายเดียว</p>
การสิ้นสุดสัญญา	<p>สัญญาจะสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อช่วงเวลาเริ่มแรกของสัญญาสิ้นสุดลงโดยไม่มีการแจ้งขอต่ออายุ/ขยายเวลาโดยวีจีไอ เมื่อคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ หรือเป็นการให้สัญญาที่ไม่ถูกต้องและคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้มีหนังสือบอกกล่าวให้คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาดำเนินการแก้ไขเยียวยาเหตุแห่งการผิดสัญญาดังกล่าวแล้ว แต่คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาไม่ได้ดำเนินการแก้ไขเหตุแห่งการผิดสัญญาดังกล่าวภายในระยะเวลา 60 (หกสิบ) วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือบอกกล่าวเช่นนั้น และคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา ในกรณีที่มีความเสียหายหรือการถูกทำลายอย่างรุนแรงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้าในสายสีลม และสายสุขุมวิทรวม 23 สถานี ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และวิศวกรอิสระซึ่งเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่ายมีคำตัดสินว่าความเสียหาย หรือการถูกทำลายดังกล่าวไม่สามารถซ่อมแซมให้คืนดีได้ภายในระยะเวลาอันควร ในกรณีที่วีจีไอกลายเป็นบุคคลที่มีหนี้สินล้นพ้นตัว หรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย และ บีทีเอสซีใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา

10. สรุปสาระสำคัญสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการพื้นที่ส่งเสริมการเดินทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระหว่าง บีทีเอสซี และ วีจีไอ ฉบับลงวันที่ 6 พฤษภาคม 2558

บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิวีจีไอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่อื่นเพิ่มเติม ภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทและสายสีลม จำนวน 7 สถานี (ได้แก่ สถานีกรุงธนบุรี สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีบางจาก สถานีปทุมวันวิที สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง) เป็นระยะเวลา รวม 13 ปี โดยสัญญาจะสิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572 วีจีไอได้ตกลงชำระค่าตอบแทนการให้สิทธิดังกล่าวในอัตราคงที่ (Fixed Rate) และส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) ตามอัตราที่ตกลงกัน ทั้งนี้ ข้อตกลงและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญามี สาระสำคัญเช่นเดียวกันกับสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาด (License to Manage Marketing Services Agreement) ระหว่าง บีทีเอสซี และ วีจีไอ ฉบับลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2555

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

วัตถุประสงค์	:	บีทีเอสซีตกลงที่จะขายและโอนรายได้สุทธิให้แก่กองทุน และกองทุนตกลงที่จะซื้อและรับโอนรายได้สุทธิ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ (“วันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น”)
คำจำกัดความ	:	<p>ค่าใช้จ่าย O&M : ต้นทุน ค่าใช้จ่าย ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีโรงเรือนและที่ดิน ภาษีศุลกากร อากรแสตมป์ ภาษีอื่นใด ค่าใช้จ่ายสินทรัพย์ทุน และค่าธรรมเนียมรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินคดีที่บีทีเอสซีก่อขึ้นอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก (รวมถึงความเสียหายเกี่ยวกับการฟ้องคดีความที่เป็นผลมาจากการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก) ภายหลังจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นโดยไม่รวม (ก) ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินทุนหมุนเวียนหรือสินเชื่ออื่นใดที่บีทีเอสซีต้องใช้ (ข) ภาษีนิติบุคคลของบีทีเอสซี และความรับผิดในทางภาษีอื่นใดอันเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบีทีเอสซี (ค) ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ (นอกเหนือไป จากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สิน อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องของบีทีเอสซี ซึ่งมีการใช้และจำเป็นสำหรับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักซึ่งมีการปันส่วนค่าใช้จ่ายกันระหว่างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักและทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ) 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 (บางรี-สมุทรปราการ) (ค) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สนามกีฬาแห่งชาติ-ยศเส) (ง) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (คูคต-ลำลูกกา) (จ) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สมุทรปราการ-บางปู) (ฉ) สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และ (ช) สัญญาต่ออายุสัญญาสัมปทาน (หากมี) ที่บีทีเอสซี บีทีเอสจี หรือบริษัทในเครือได้เข้าทำหรือเป็นเจ้าของ และ/หรือจะเข้าทำหรือเป็นเจ้าของในอนาคต</p> <p>งบประมาณค่าใช้จ่าย O&M : งบประมาณค่าใช้จ่ายดำเนินงานของบีทีเอสซีซึ่งแสดงค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการสำหรับปีหนึ่ง ๆ ซึ่งบีทีเอสซีต้องจัดส่งตามความที่กำหนดไว้ในสัญญานี้และที่กองทุนอนุมัติ</p>

	<p>ทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ : ทรัพย์สิน รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือผลประโยชน์ของ บีทีเอสซี ซึ่งรวมถึง (แต่ไม่จำกัดอยู่เพียง) หุ้นในบีเอสเอสและหุ้นในวีจีไอ สิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง ระยะยาว และสิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้องกับ โครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี ราชพฤกษ์) แต่ไม่รวมถึงรายได้สุทธิ</p> <p>เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปี : เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีที่มีหน้าที่ต้องจัดทำและ นำส่งแก่กองทุนในแต่ละรอบปีบัญชี โดยแสดงรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่ คาดว่าจะได้รับสำหรับรอบปีบัญชีนั้น</p> <p>ผู้สนับสนุน หรือ บีทีเอสจี : บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)</p> <p>ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร และ ปริมาณพล : บริการขนส่งสาธารณะใด ๆ ที่เป็นทางเลือกแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งมีความ ถึงจังหวัดนนทบุรี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัด ปทุมธานี และ จังหวัดนครปฐม</p> <p>ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย : ส่วนต่อขยายจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ซึ่ง ขณะนี้มีบีทีเอสซี เป็นผู้ให้บริการ ดำเนินการและบำรุงรักษาแก่กรุงเทพ ธานี ซึ่งครอบคลุมส่วนต่อขยายสายสีลมระยะทาง 2.2 กิโลเมตร จาก สถานีสะพานตากสินถึงสถานีวงเวียนใหญ่ ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร จากสถานีอ่อนนุชถึงสถานีแบริ่ง และส่วนต่อ ขยายสายสีลมระยะทาง 5.3 กิโลเมตร ตามถนนเพชรเกษม จากสถานีวง เวียนใหญ่ถึงสถานีบางหว้า</p> <p>ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครสายหลัก : ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายแรกเริ่ม ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ได้แก่ สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตรจากสถานีหมอ ชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนาม กีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน</p> <p>รายได้ค่าโดยสารสุทธิ : รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึง วันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&M</p> <p>รายได้สุทธิ : รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้า ขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึง วันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&M ทั้งนี้ รายได้สุทธิ รวมถึงเงินที่ได้รับจากการใช้สิทธิเรียกร้อง ค่าตัดสิน ค่าพิพาทกษาคติความที่ตัดสินให้แก่บีทีเอสซี รวมทั้งการดำเนินการหรือสิทธิอื่นใดซึ่ง บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวกับรายได้สุทธิ และสัญญา สัมปทานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p>
--	--

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

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

	<p>:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ณ สิ้นไตรมาสของแต่ละไตรมาส บีทีเอสจะต้องจัดส่งสำเนาใบแจ้งหนี้และเอกสารประกอบแสดงค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงที่บีทีเอสได้ชำระไปในระหว่างช่วงไตรมาสก่อนหน้า ทั้งนี้ เพื่อให้มีการกระทบยอดระหว่างค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นกับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันที่บีทีเอสได้หักไว้ก่อนนำเสนอรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุนในช่วงไตรมาสนั้น ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นน้อยกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้นที่บีทีเอสได้หักไว้ก่อนนำเสนอรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน บีทีเอสจะชำระคืนส่วนที่เกินให้แก่กองทุนภายใน 5 วันทำการของคู่สัญญาหลังจากที่กองทุนได้ตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นเสร็จสิ้น ▪ ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้นที่บีทีเอสได้หักไว้ก่อนนำเสนอรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน กองทุนจะชำระคืนส่วนที่ขาดในไตรมาสนั้น ๆ ให้แก่บีทีเอสตามเงื่อนไขและขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญานี้ ทั้งนี้ การตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละไตรมาสโดยกองทุน จะต้องทำให้เสร็จภายใน 15 วันหลังจากที่ได้รับสำเนาใบแจ้งหนี้และเอกสารประกอบแสดงค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงครบถ้วน ▪ บีทีเอสตกลงให้สิทธิกองทุนในการร่วมบริหารจัดการกิจการของบีทีเอสผ่านกระบวนการดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> (ก) กองทุนมีสิทธิเสนอชื่อแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอส และ (ข) กองทุนมีสิทธิเสนอชื่อบุคคลหนึ่งคนเข้าสังเกตการณ์ในการประชุมของคณะกรรมการที่ปรึกษาภายใต้สัญญาสัมปทาน (หาก กทม. ไม่ขัดข้อง) ▪ บีทีเอสจะต้องรับผิดชอบภาษีธุรกิจเฉพาะที่กองทุนอาจต้องเสียเนื่องจากการได้รับรายได้สุทธิภายใต้สัญญานี้ โดยหน้าที่ของบีทีเอสดังกล่าวจะสิ้นสุดลงเมื่อกองทุนไม่มีหน้าที่ต้องเสียภาษีธุรกิจเฉพาะดังกล่าวแล้ว
สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal)	<p>:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสตกลงให้สิทธิโดยเพิกถอนมิได้ แก่กองทุนดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> (ก) สิทธิของกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนของบีทีเอสหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บีทีเอสหรือบริษัทย่อยของบีทีเอส (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสหรือบริษัทย่อยของบีทีเอส (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โดยโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จ หมายความว่ารวมถึงสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และสัญญาที่ได้ต่ออายุสัญญาสัมปทานใด ๆ (ถ้ามี) ด้วย

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ สำหรับกรณีที่กองทุนใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) ราคาซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดนั้นต้องมีการเจรจาตกลงกันโดยสุจริตระหว่างกองทุนและบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี หากตกลงราคาซื้อขายไม่ได้ ให้คู่สัญญาร่วมกันแต่งตั้งผู้ประเมินค่าเพื่อประเมินมูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สินดังกล่าวและปฏิบัติตามขั้นตอนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ ทั้งนี้ ในกรณีที่ราคาซื้อขายตามที่ผู้ประเมินค่าประเมินได้ให้อัตราผลตอบแทนต่อปีบีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ควรจะได้รับในฐานะผู้ถือหุ้นต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาลที่มีระยะเวลาครบกำหนด 10 ปีตามที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย (หรือองค์กรอื่นที่เทียบเท่า) ณ หรือ ในเวลาใกล้เคียงกับวันคำนวณราคาซื้อขาย บวกด้วยร้อยละ 3 (“อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ”) กองทุนมีสิทธิ (แต่ไม่มีหน้าที่) ที่จะซื้อขายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวจากบีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ในราคาที่ให้อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ ทั้งนี้ การคำนวณอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำข้างต้นให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ <p>ภายใน 30 วันหลังจากที่ผู้ประเมินค่าได้กำหนดราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าว กองทุนและบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีจะแจ้งต่อกันให้ทราบเป็นลายลักษณ์อักษรว่าประสงค์จะทำการซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวระหว่างกันหรือไม่ หากในเวลา 30 วันดังกล่าว บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีแจ้งเป็นหนังสือต่อกองทุนว่าบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีประสงค์จะเจรจากับบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเพื่อเสนอขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวเพื่อเสนอขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอก บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีอาจดำเนินการเจรจากับบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นได้ภายใน 60 วัน หลังจากผู้ประเมินค่ากำหนดราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวเพื่อเสนอขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกนั้นในราคาที่สูงกว่าราคาประเมินของผู้ประเมินค่าได้ โดยหากภายในระยะเวลา 60 วันดังกล่าว บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้รับข้อเสนอที่แน่นอนจากบุคคลภายนอกดังกล่าวว่าจะซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดในราคาที่สูงกว่าราคาประเมินของผู้ประเมินค่า บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีจะต้องแจ้งให้กองทุนทราบถึงข้อเสนอที่แน่นอนของบุคคลภายนอกดังกล่าวและให้สิทธิกองทุนในการซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวในราคาเดียวกัน ทั้งนี้ หากกองทุนปฏิเสธที่จะใช้สิทธิซื้อดังกล่าว บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี จะต้องขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวข้องโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกที่มาเสนอซื้อนั้นภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของข้อเสนอที่แน่นอนของบุคคลภายนอกดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายใน 120 วันนับจากวันที่บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้รับคำปฏิเสธจากกองทุน หากการขายไม่</p>
--	---

		<p>เสร็จสิ้นภายในระยะเวลา 120 วันดังกล่าวหรือบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ไม่แจ้งข้อเสนอก่อนที่แน่นอนของบุคคลภายนอกให้กองทุนทราบภายใน 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 ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (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 ได้ทำ 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 ประมาณการรายวันที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุนในช่วงไตรมาสนั้น ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้นที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน กองทุนจะจ่ายส่วนที่ขาดในไตรมาสนั้น ๆ ให้แก่บีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขและขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญานี้

		<ul style="list-style-type: none"> ▪ ตราบเท่าที่ไม่มีเหตุผิติดผิดสัญญาภายใต้สัญญานี้ที่จะกระทบความสามารถของ บีทีเอสซีในการนำเสนอรายได้สุทธิให้แก่กองทุนเกิดขึ้น กองทุนตกลงชำระค่าตอบแทนพิเศษให้แก่บีทีเอสซีในอัตราดังต่อไปนี้ (ก) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของ เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษ ในอัตราร้อยละ 10 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 (ข) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 125 ขึ้นไปของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสซีจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 15 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 125
ประกันภัย	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีตกลงทำประกันตามที่ทำเป็นปกติ รวมถึงประกันความรับผิดชอบการ และตกลงว่าจะคงไว้ซึ่งประกันดังกล่าวตลอดเวลา ▪ บีทีเอสซีตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายใด ๆ ที่เกินไปกว่าส่วนที่ประกันคุ้มครอง ทั้งนี้ เฉพาะส่วนของความเสียหายที่เกิดจากความจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบีทีเอสซี ▪ กองทุนตกลงเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ในส่วนที่ (ก) เกินไปกว่าวงเงินประกัน (ข) เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่ไม่ได้รับความคุ้มครอง และ (ค) กระทบการประกันภัยยกเว้นหรือไม่ครอบคลุม และ ตราบเท่าที่ความเสียหายหรือความสูญเสียดังกล่าวมิได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ แต่ไม่ว่าในกรณีใด ๆ หน้าที่ของกองทุนในการรับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักจะสิ้นสุดลงในวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน ▪ ในกรณีที่บริษัทประกันจ่ายเงินประกันล่าช้า บีทีเอสซีตกลงจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้น สำหรับจำนวนห้าสิบล้านบาทแรก และ กองทุนจะจ่ายส่วนที่เกินห้าสิบล้านบาทโดยไม่ล่าช้า ▪ ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม หากบีทีเอสซีได้จ่ายเงินล่วงหน้า กองทุนจะต้องชำระเงินที่บีทีเอสซีจ่ายล่วงหน้าไปนั้น 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 อย่างน้อยสองท่านได้ให้ความเห็นชอบให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้าม บีทีเอสซีกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ให้ถือว่า</p>

	<p>ความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เรื่องเดียวกันนั้น</p> <p>ตัวอย่างของเรื่องสงวนไว้ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การแต่งตั้งหรือถอดถอนคณะผู้บริหารระดับสูงของบีทีเอสซี ซึ่งได้แก่ ประธานกรรมการบริหาร (Chief Executive Officer) ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน (Chief Financial Officer) หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ (Chief Operating Officer) ของบีทีเอสซี และการกำหนดค่าตอบแทนของผู้บริหารดังกล่าว ▪ การแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ หรือข้อบังคับบริษัทของบีทีเอสซี ▪ การที่บีทีเอสซีเข้าร่วม ดำเนินการ หรือมีผลประโยชน์ในธุรกิจหรือกิจการใด (ยกเว้น (ก) การประกอบและการบำรุงรักษาตามธุรกิจปกติของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและของธุรกิจอื่นของบีทีเอสซี (ข) การดำเนินการตามสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว (ค) ธุรกิจหรือกิจการใดที่ลงทุนโดยบริษัทย่อยของบีทีเอสซีโดยใช้กระแสเงินสดคงเหลือของบีทีเอสซี (นอกเหนือจากรายได้สุทธิ) เงินที่ได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ หรือเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนที่ได้รับอนุญาตจากกองทุน (ง) การดำเนินการ และ/หรือ บำรุงรักษาทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ หรือโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จ ที่บีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการ ทั้งนี้ เฉพาะกรณีที่บีทีเอสซีได้รับค่าธรรมเนียมจากการให้บริการดำเนินการ และ/หรือ บำรุงรักษาดังกล่าว และผู้ว่าจ้างของบีทีเอสซีได้ตกลงที่จะรับผิดชอบและชดเชยความเสียหายหรือความรับผิดของบีทีเอสซีที่อาจเกิดขึ้นจากการให้บริการดังกล่าวเต็มจำนวน หรือ (จ) กิจการอื่นใดที่เอกสารธุรกรรมอนุญาตให้กระทำได้) ▪ การที่บีทีเอสซีเข้าทำข้อผูกพัน ธุรกรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ไม่ว่าในลักษณะใดก็ตาม (เว้นแต่ (ก) ที่เอกสารธุรกรรมมุ่งให้กระทำ (ข) ตามที่ได้รับอนุญาตจากกองทุน หรือ (ค) การก่อกำหนดให้ทำได้ตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญา) ▪ การเข้าทำเอกสารหรือสัญญาใด ๆ (เว้นแต่ (ก) ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการที่ได้รับอนุญาตภายใต้เอกสารธุรกรรม (ข) การเข้าทำสัญญาเพื่อการดำเนินการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักซึ่งมีค่าใช้จ่ายตามที่ได้รับอนุมัติภายใต้งบประมาณค่าใช้จ่าย O&M (ค) การเข้าทำสัญญาเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อตามสัญญาอนุญาตหรือในกรณีที่มูลค่าไม่เกินกว่างบประมาณที่ได้รับอนุมัติโดยคณะกรรมการของบีทีเอสซี (ง) การเข้าทำสัญญานอกเหนือจาก (ก) (ข) หรือ (ค) ที่มีมูลค่าความรับผิดของบีทีเอสซีรวมทุกสัญญาในปีหนึ่ง ๆ น้อยกว่า 50,000,000 บาท (จ) การเข้าทำสัญญาเกี่ยวกับธุรกรรมที่สัญญาอนุญาตให้เข้าทำได้หรือไม่จำกัดสิทธิในการเข้าทำ หรือ (จ) กิจการอื่นใดที่กองทุนอนุญาตให้กระทำได้) ▪ (ก) การที่บีทีเอสซีแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ เพิ่มเติม หรือยกเลิก หรือตกลงที่จะแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ เพิ่มเติม หรือยกเลิกสัญญาสัมปทาน หรือ (ข) การที่บีทีเอสซีแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ หรือเพิ่มเติม หรือตกลงที่จะแก้ไข เปลี่ยนแปลง สละสิทธิ หรือเพิ่มเติมข้อกำหนดที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาโครงการอื่น (ที่ไม่ใช่สัญญาสัมปทาน)
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> การยกเลิก หรือตกลงที่จะยกเลิกสัญญาโครงการ หรือสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว การตกลงหรือประนีประนอมในสิทธิเรียกร้อง หรือการฟ้องคดี อนุญาตตุลาการ หรือกระบวนการทางปกครองที่เกี่ยวกับสัญญาโครงการในจำนวนเกินกว่า 50,000,000 บาท การที่บีทีเอสซีโอนสิทธิหรือโอนภาระผูกพันใดตามสัญญาโครงการ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือตกลงกับคู่สัญญาภายใต้สัญญาโครงการเพื่อโอนสิทธิหรือโอนภาระผูกพันใด ๆ ของตน ภายใต้สัญญาโครงการ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน การที่บีทีเอสซีก่อหรือยอมให้ก่อหลักประกันเหนือทรัพย์สินใด ๆ ของตน ซึ่งรวมถึงรายได้สุทธิ หรือขาย ให้เช่า โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินหรือรายได้ของตน รวมถึงรายได้สุทธิ หรือเช่า ทำการดำเนินการให้บริษัทอื่นมีผลเช่นเดียวกัน (ยกเว้น (ก) ในกรณีการขายรายได้สุทธิตามสัญญานี้ (ข) หลักประกันที่ก่อขึ้นตามเอกสารหลักประกันภายใต้สัญญานี้ (ค) การโอนหุ้นตามเอกสารธุรกรรม (ง) การขาย โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท (จ) การก่อหรือยอมให้ก่อหลักประกันเหนือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท หรือการก่อหลักประกันในบัญชีหุ้นกู้บีทีเอสซี (Baht Debentures Fund Account) และ/หรือ การลงทุนที่อนุญาตให้ทำได้โดยใช้เงินจากบัญชีหุ้นกู้บีทีเอสซี โดยเป็นการให้หลักประกันแก่ธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกันเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ของบีทีเอสซีตามหนังสือค้ำประกันที่ธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกันได้ออกไว้เพื่อค้ำประกันการชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยของบีทีเอสซี ภายใต้หุ้นกู้บีทีเอสซี (ฉ) การขายหรือโอนสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวหรือสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าหรือโครงการในอนาคตให้แก่บีทีเอสซี หรือ (ซ) ตามที่กองทุนได้ให้คำยินยอม) การที่บีทีเอสซีเข้าทำธุรกรรม เพื่อขาย ให้เช่า โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินหรือรายได้ใด ๆ ของตน ซึ่งรวมถึงรายได้สุทธิ (ยกเว้นธุรกรรมดังต่อไปนี้ (ก) ธุรกรรมที่เป็นการก่อหลักประกันตามเอกสารธุรกรรม (ข) ธุรกรรมที่เป็นปกติธุรกิจของบีทีเอสซี ซึ่งอยู่ในขอบเขตการประกอบธุรกิจของบีทีเอสซีโดยมีข้อกำหนดในเชิงพาณิชย์ที่เป็นปกติ และมีมูลค่าเมื่อนับทุกรายธุรกรรมรวมกันในรอบ 12 เดือนไม่เกิน 50,000,000 บาท (ค) การขาย ให้เช่า โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท (ง) การขายหรือโอนสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวหรือสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าหรือโครงการในอนาคตให้แก่บีทีเอสซี หรือบุคคลภายนอกตามความของสัญญานี้ (จ) ตามที่กองทุนได้อนุมัติ) การที่บีทีเอสซีก่อหนี้ หรือตกลงที่จะก่อหนี้ หรือมีหนี้คงค้าง (เว้นแต่ (ก) หนี้ที่เกิดขึ้นตามเอกสารธุรกรรม (ข) หนี้ที่มีอยู่แล้วตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญานี้ (ค) ยอดเงินต้นรวมคงค้างของหนี้ดังกล่าว เมื่อรวมกับภาระหนี้อื่น ๆ ของบีทีเอสซีไม่เกิน 3,000,000,000 บาท และอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของบีทีเอสซีภายหลังจากการก่อหนี้ดังกล่าวไม่เกิน 1 ต่อ 1 หรือ (ง) ตามที่กองทุนได้อนุญาต) การที่บีทีเอสซีเข้าควบกิจการ แยกกิจการ หรือรวมกิจการ การที่บีทีเอสซีเพิ่มทุน ออกหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพแก่บุคคลใด ซึ่งทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสซีลดลง
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การที่บีทีเอสซีลดทุน ยกเลิก ชำระคืน ชื้อ หรือไถ่ถอนหุ้นทุนของตน (เว้นแต่เป็นการลดทุนของบีทีเอสซีเพื่อการคืนเงินคืนให้แก่ผู้ถือหุ้น และการลดทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสซีต่ำกว่า 3,000,000,000 บาท และการลดทุนนั้นไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสซีลดลง) ▪ การที่บีทีเอสซีจดทะเบียนหรือยอมให้จดทะเบียนโอนหุ้นที่จำหน่ายไว้นอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ▪ การที่บีทีเอสซีเปลี่ยนตัวผู้สอบบัญชี ▪ การจ่ายเงินปันผลในระหว่างที่เกิดเหตุผิดนัดภายใต้สัญญานี้ <p>ตัวอย่างของกิจกรรมที่บีทีเอสซีห้ามกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การลงทุนในธุรกิจใหม่ (เว้นแต่การลงทุนในธุรกิจใหม่โดยบริษัทย่อยของบีทีเอสซีโดยใช้กระแสเงินสดคงเหลือของบีทีเอสซี (นอกเหนือไปจากรายได้สุทธิ) เงินที่ได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ หรือเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนซึ่งการลงทุนดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากกองทุน) ▪ การลดทุน (เว้นแต่การลงทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสซีต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในสัญญานี้) ▪ การเพิ่มทุน (เว้นแต่การออกหุ้นใหม่ของบีทีเอสซี ซึ่งไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสซีลดลงและต้องมีการจำหน่ายหุ้นดังกล่าวกับกองทุน) ▪ การแก้ไขข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน หรือข้อกำหนดที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาโครงการอื่นหรือสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว ▪ การยกเลิกสัญญาสัมปทาน ▪ การก่อหนี้ในจำนวนที่มากกว่าจำนวนหรือมีใช้ประเภทที่อนุญาตไว้ ▪ การลดอัตราค่าโดยสารในส่วนจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก เว้นแต่เป็นการกระทำตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน ▪ การก่อหลักประกันหรือภาระติดพันเหนือทรัพย์สินของบีทีเอสซี (เว้นแต่การก่อหลักประกันตามเอกสารธุรกรรม การก่อหลักประกันหรือภาระติดพันเหนือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท) ▪ การจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ (เว้นแต่ทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท โดยเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญานี้) เป็นต้น
เหตุผิดนัดผิดสัญญาและผลแห่งการผิดนัดผิดสัญญา	<p>:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ เมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามที่ระบุไว้ในสัญญานี้ กองทุนอาจเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ/หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน และ/หรือ ใช้สิทธิอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในเอกสารธุรกรรม โดยในกรณีที่กองทุนจะใช้สิทธิดังกล่าว กองทุนจะมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสซีและผู้สนับสนุน โดยเมื่อกองทุนมีหนังสือแจ้งดังกล่าวแล้ว กองทุนมีสิทธิบังคับตามสิทธิของตนไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมดตามเอกสารธุรกรรม

	<p>ทั้งนี้ ในกรณีของเหตุผิดนัดผิดสัญญาบางประการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ กองทุนอาจให้เวลาบีทีเอสซีในการแก้ไขเยียวยาได้ โดยบีทีเอสซีจะต้องจัดทำแผนในการแก้ไขเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาที่กำหนดดังกล่าวและนำเสนอให้กองทุนเพื่อพิจารณา เมื่อกองทุนได้รับแผนดังกล่าวจากบีทีเอสซีแล้ว คู่สัญญาจะได้ดำเนินการปรึกษาหารือกันโดยสุจริตและพิจารณาแผนดังกล่าว หากกองทุนพอใจกับแผนที่บีทีเอสซีเสนอ กองทุนอาจอนุญาตให้บีทีเอสซีดำเนินการตามแผนดังกล่าวได้ภายในเวลาที่ตกลงกัน ซึ่งในช่วงระหว่างเวลาที่เริ่มดำเนินการปรึกษาหารือดังกล่าว จนถึงเวลาที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาได้รับการเยียวยาตามแผนที่กองทุนเห็นชอบจนกองทุนพอใจ หรือกองทุนยกเว้นเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าวให้ คู่สัญญาตกลงกระทำการหรือไม่กระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ซึ่งรวมถึง (ก) การที่บีทีเอสซีจะต้องชำระหรือดำเนินการให้ผู้สนับสนุนนำเงินปันผลที่ตนเองได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซีมาชำระจำนวนเงินที่ค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน (ข) การให้สิทธิแก่กองทุนในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอสซีตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ (ค) การที่กองทุนจะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน หรือ ใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุนมีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว</p> <p>แต่ในกรณีที่ เป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาที่สัญญานี้ มิได้กำหนดให้ต้องมีการเจรจาหรือระหว่างกองทุนกับบีทีเอสซีก่อน (เช่น บีทีเอสซีไม่นำส่งรายได้สุทธิหรือชำระเงินอื่นใดให้แก่กองทุนภายในเวลาที่กำหนด และยังคงไม่นำส่งหรือไม่ชำระเงินดังกล่าวเป็นเวลา 5 วันทำการของคู่สัญญาติดต่อกันนับจากวันที่ครบกำหนดชำระ) หรือในกรณีที่บีทีเอสซีหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติตามหลังกองทุนอนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยาซึ่งกรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญานี้ หรือในกรณีที่กองทุนไม่อนุมัติแผนในการแก้ไขเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามที่บีทีเอสซีเสนอภายในเวลาที่กำหนด กองทุนมีสิทธิใช้สิทธิที่ตนมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สิทธิบังคับของกองทุนตามเอกสารธุรกรรม เช่น สิทธิการบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำหน่ายหุ้น สิทธิในการซื้อหุ้นในบีทีเอสซีที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น สิทธิในการเพิกถอนการแต่งตั้งบีทีเอสซีจากการเป็นตัวแทนของกองทุนในการจัดเก็บรายได้สุทธิ เพื่อและในนามของกองทุนและแต่งตั้งบุคคลอื่นทำหน้าที่จัดเก็บรายได้สุทธิ เป็นต้น นอกจากนี้ กองทุนอาจสามารถใช้สิทธิเข้ารับโอนสัญญาสัมปทาน ในฐานะตัวแทนของกลุ่มเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสซีตามหนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. ในกรณีที่ กทม. มีเจตนาที่จะบอกเลิกสัญญาสัมปทานอันเนื่องมาจากบีทีเอสซีปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน ▪ หากกองทุนซื้อหุ้นบีทีเอสซีจากบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้น บีทีเอสซีจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำหน่ายหุ้น กองทุนตกลงที่จะดำเนินการบางประการ เช่น <ol style="list-style-type: none"> (1) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะดำเนินการให้บีทีเอสซีแยกรายได้ของบีทีเอสซีที่เกิดจากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ ออกจากกระแสเงินสดของบีทีเอสซีและโอนรายได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด
--	--

	<p>(2) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภทซึ่งยังคงอยู่กับบีทีเอสซีให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด</p> <p>(3) หลังจากวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หากกองทุนยังคงถือหุ้นบีทีเอสซีที่รับโอนมาจากบีทีเอสซีอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าว กองทุนจะต้องโอนหุ้นดังกล่าวกลับไปยังผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และในกรณีที่บีทีเอสซียังจัดส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญานี้ ก่อนที่กองทุนจะโอนหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดดังกล่าว ผู้สนับสนุนจะต้องเข้าทำสัญญากับกองทุน (ในรูปแบบที่กองทุนพอใจ โดยสมเหตุสมผล) ว่าผู้สนับสนุนจะดำเนินการให้บีทีเอสซีจัดส่งรายได้สุทธิซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญานี้ให้แก่กองทุน</p> <p>(4) การดำเนินการอื่น ๆ ที่กองทุนจะตกลงเพื่อให้บีทีเอสซีสามารถยังคงดำเนินกิจการและเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อต่อไปอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</p> <p>โดยผู้สนับสนุนมีหน้าที่ชำระต้นทุน ค่าใช้จ่ายและภาษีทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการโอนรายได้หรือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อหรือหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าว</p>
--	---

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

วัตถุประสงค์	<p>บีทีเอสจีในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสซีตกลงคำประกันการปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสซีภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยการรับประกันแบบจำกัดความรับผิด และเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</p> <p>ทั้งนี้ คำจำกัดความใดที่มีได้กำหนดไว้ในสัญญานี้ ให้มีความหมายเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p>
หน้าที่หลักของบีทีเอสจี	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจีตกลงรักษาสัดส่วนการถือหุ้นของตนในบีทีเอสซีไว้ตลอดเวลาที่ภาระหน้าที่ตามสัญญานี้ยังคงมีอยู่ และจะไม่โอนหรือก่อภาระติดพันในหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าว ▪ บีทีเอสจีตกลงให้กองทุนมีส่วนร่วมในคณะกรรมการของบีทีเอสซี ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> (ก) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีจากบุคคลที่กองทุนเสนอชื่อ และ (ข) ให้มีการแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซีซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดเป็นกรรมการอิสระในคณะกรรมการบริษัทของบีทีเอสซี ▪ บีทีเอสจีตกลงที่จะมิให้บีทีเอสซีเข้าทำธุรกรรมใด ๆ ที่เป็นเรื่องสงวนไว้ เว้นเสียแต่ว่าคณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีเสียงสนับสนุนจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อน้อยสองท่านได้อนุมัติให้บีทีเอสซีเข้าทำได้

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจะเห็นด้วยกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของเอกสารธุรกรรม และตกลงที่จะกระทำการทุกประการที่จำเป็นเพื่อให้บีทีเอสปฏิบัติตามภาระผูกพันทั้งหลายของตนตามเอกสารธุรกรรม ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา ▪ บีทีเอสจะตกลงจำหน่ายหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอส เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญา ▪ บีทีเอสจะตกลงให้การค้ำประกันการปฏิบัติภาระหน้าที่ของบีทีเอสตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ทั้งนี้ กองทุนจะไม่สามารถบังคับให้บีทีเอสชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันได้โดยวิธีการอื่นใด นอกจากการบังคับเอาหุ้นบีทีเอสที่ตนมี ภายใต้อนุญาตจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำหน่าย และเมื่อมีการโอนหุ้นบีทีเอสที่ตนมี ภายใต้อนุญาตจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำหน่ายแล้ว บีทีเอสจะหลุดพ้นจากภาระหน้าที่ของบีทีเอสที่เกี่ยวข้องกับการค้ำประกันและที่เกี่ยวข้องกับความเป็นผู้ถือหุ้นของบีทีเอสภายใต้อนุญาตนี้ทันที แต่สิทธิของกองทุนบางประการ เช่น สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในสัญญา เป็นต้น ยังคงมีอยู่ตามความของสัญญา และหน้าที่บางประการของบีทีเอสตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ยังคงมีอยู่จนกว่าบีทีเอสและบีทีเอสจะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันของตนภายใต้เอกสารธุรกรรมที่ตนเป็นคู่สัญญาจนครบถ้วน หรือพ้นกำหนดเวลาอื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ▪ หากบีทีเอสมีสิทธิเรียกร้องใด ๆ ต่อบีทีเอสที่ไม่ว่าภายใต้เอกสารธุรกรรมหรืออื่นใดบีทีเอสจะตกลงไม่ใช้สิทธิเรียกร้องใด ๆ เอาจากบีทีเอสจนกว่าบีทีเอสและบีทีเอสจะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันทั้งหมดภายใต้เอกสารธุรกรรมจนครบถ้วนให้แก่กองทุนแล้ว เว้นแต่เป็นไปตามข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในสัญญา ▪ ในกรณีที่กองทุนอนุญาตให้บีทีเอสดำเนินการตามแผนการเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้อนุญาตซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธินั้น ในช่วงระหว่างเวลาที่กองทุนและบีทีเอสเริ่มดำเนินการพิจารณาหรือแผนการเยียवादังกล่าวจนถึงเวลาที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาได้รับการเยียวยาตามแผนที่กองทุนเห็นชอบจนกองทุนพอใจหรือกองทุนยกเว้นเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าวให้บีทีเอสและกองทุนตกลงกระทำการหรือไม่กระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ซึ่งรวมถึง (ก) การที่บีทีเอสจะต้องนำเงินปันผลที่ตนเองได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซึ่งมีจำนวนเงินที่บีทีเอสค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน (ข) การให้สิทธิแก่กองทุนในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอสตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา และ (ค) การที่กองทุนจะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญา หรือ ใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุนมีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว <p>ในกรณีที่บีทีเอสหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติ ภายหลังกองทุนอนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยา กรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้อนุญาตซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งกองทุนมีสิทธิใช้สิทธิที่ตนมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ หากกองทุนซื้อหุ้นบีทีเอสจากบีทีเอสตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้น บีทีเอสจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำหน่าย กองทุนตกลงที่จะดำเนินการบางประการ เช่น
--	---

		<p>(1) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะดำเนินการให้บีทีเอสชี้แจงรายได้ของบีทีเอสซึ่งเกิดจากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ ออกจากกระแสเงินสดของบีทีเอสและโอนรายได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด</p> <p>(2) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภทซึ่งยังคงอยู่กับบีทีเอสให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด</p> <p>(3) หลังจากวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หากกองทุนยังคงถือหุ้นบีทีเอสซึ่งได้รับโอนมาจากบีทีเอสที่อยู่ในช่วงเวลาดังกล่าว กองทุนจะต้องโอนหุ้นดังกล่าวกลับไปยังผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และในกรณีที่บีทีเอสซึ่งยังจัดส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ก่อนที่กองทุนจะโอนหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดดังกล่าว ผู้สนับสนุนจะต้องเข้าทำสัญญากับกองทุน (ในรูปแบบที่กองทุนพอใจ โดยสมเหตุสมผล) ว่าผู้สนับสนุนจะดำเนินการให้บีทีเอสจัดส่งรายได้สุทธิซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิให้แก่กองทุน</p> <p>(4) การดำเนินการอื่น ๆ ที่กองทุนจะตกลงเพื่อให้บีทีเอสสามารถยังคงดำเนินกิจการและเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อได้ต่อไปอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้</p> <p>โดยผู้สนับสนุนมีหน้าที่ชำระต้นทุน ค่าใช้จ่ายและภาษีทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการโอนรายได้หรือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อหรือหุ้นบีทีเอสดังกล่าว</p>
สิทธิที่จะซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal)	:	<p>บีทีเอสจะตกลงให้สิทธิโดยเพิกถอนมิได้ แก่กองทุน ดังนี้ (ก) สิทธิของกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือการลงทุนของบีทีเอสหรือบริษัทในเครือของบีทีเอสซึ่งเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บีทีเอสหรือ บริษัทในเครือของบีทีเอส (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ และปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอส และ/หรือ บริษัทในเครือของบีทีเอส ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญา หรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด</p> <p>ทั้งนี้ ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ที่บีทีเอสให้แก่กองทุนจะมีลักษณะเดียวกันกับที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p>
สิทธิของ บีทีเอสในการซื้อหุ้นบีทีเอส	:	<p>ในกรณีที่</p> <p>(ก) กองทุนใช้สิทธิซื้อหุ้นที่บีทีเอสถืออยู่ในบีทีเอสตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น และกองทุนประสงค์จะขายหุ้นดังกล่าวให้แก่บุคคลใด ๆ ที่มายื่นข้อเสนอซื้อให้แก่กองทุน หรือ</p> <p>(ข) กองทุนไม่ซื้อหุ้นที่บีทีเอสถืออยู่ในบีทีเอสตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นด้วยตนเองแต่ประสงค์จะขายหุ้นนั้นให้แก่บุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (นอกเหนือจากบริษัทในเครือของกองทุน) โดยกำหนดให้บุคคลภายนอกดังกล่าวเป็นคนที่รับโอนหุ้นจากบีทีเอสตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น</p>

		<p>ในกรณีดังกล่าว กองทุนตกลงที่จะให้สิทธิแก่บีทีเอสจีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ที่จะซื้อหุ้นดังกล่าวในราคาเท่ากับข้อเสนอที่กองทุนได้รับ (กรณี (ก)) หรือชำระค่าซื้อหุ้นดังกล่าวให้แก่กองทุนเท่ากับราคาที่บุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเสนอให้แก่กองทุน (กรณี (ข)) ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นเกี่ยวกับการซื้อขายหรือโอนอันเป็นสาระสำคัญที่ไม่ให้สิทธิแก่ผู้เสนอซื้อหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นดีไปกว่าที่เสนอให้แก่บีทีเอสจี โดยกองทุนจะมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสจีโดยระบุชื่อของผู้ที่มาเสนอซื้อจากกองทุนหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระที่กองทุนประสงค์จะขายหุ้นให้ (แล้วแต่กรณี) ราคาเสนอซื้อ และข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นที่เป็นสาระสำคัญของข้อเสนอในการซื้อนั้น ทั้งนี้ การใช้สิทธิซื้อหุ้นจากกองทุน (กรณี (ก)) หรือชำระค่าซื้อหุ้นดังกล่าวให้แก่กองทุน (กรณี (ข)) บีทีเอสจีต้องดำเนินการตามวิธีการและภายในเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ ในกรณีที่บีทีเอสจีไม่แสดงความประสงค์ซื้อหุ้นจากกองทุนหรือชำระค่าซื้อหุ้น (แล้วแต่กรณี) ภายในเวลาที่กำหนดเป็นหนังสือ หรือไม่ทำการซื้อหุ้นดังกล่าวจากกองทุนหรือชำระค่าซื้อหุ้นให้แก่กองทุน (แล้วแต่กรณี) ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่กำหนด กองทุนมีสิทธิขายหุ้นดังกล่าวให้บุคคลที่มาเสนอซื้อจากกองทุนหรือบุคคลอื่นในราคาที่เท่ากับหรือสูงกว่าราคาที่ให้สิทธิแก่บีทีเอสจีดังกล่าว หรือดำเนินการให้มีการโอนหุ้นไปยังบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (แล้วแต่กรณี) ได้ ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นเกี่ยวกับการซื้อขายหรือโอนอันเป็นสาระสำคัญที่ไม่ให้สิทธิแก่ผู้ซื้อหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นดีไปกว่าที่เสนอให้แก่บีทีเอสจี</p> <p>ทั้งนี้ คู่สัญญาตกลงว่าในกรณีที่บุคคลที่กองทุนกำหนดให้เป็นผู้รับโอนหุ้นจากบีทีเอสจีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นนั้นเป็นบริษัทในเครือของกองทุน การโอนหุ้นให้แก่บริษัทในเครือของกองทุนดังกล่าวสามารถกระทำได้โดยกองทุนไม่ต้องให้สิทธิแก่บีทีเอสจีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นก่อน โดยมีเงื่อนไขว่าเมื่อบริษัทในเครือของกองทุนเข้ามาเป็นเจ้าของหุ้นตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นแล้ว กองทุนจะดำเนินการให้บริษัทในเครือดังกล่าวทำความตกลงเป็นหนังสือไปยังบีทีเอสจีว่าจะให้สิทธิแก่บีทีเอสจีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาฯ</p>
ข้อตกลงที่จะไม่ขายหน่วยลงทุน	:	<p>บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่ขาย โอน หรือจำหน่ายด้วยประการอื่นใดซึ่งหน่วยลงทุนที่บีทีเอสจีจองซื้อในจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของหน่วยลงทุนทั้งหมด เป็นระยะเวลา 10 ปี นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าจากกองทุน</p>
ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings)	:	<p>ตัวอย่างของกิจกรรมที่บีทีเอสจีห้ามกระทำ เช่น การควบรวมกิจการ การอนุญาตให้บีทีเอสจีออกหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพให้แก่บุคคลใดที่เป็นผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสจีในบีทีเอสจีลดลง การอนุญาตให้บีทีเอสจีลดทุน (เว้นแต่เป็นการลดทุนของบีทีเอสจีเพื่อการคืนเงินทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น และการลดทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสจีต่ำกว่า 3,000,000,000 บาท และไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสจีลดลง) และการอนุญาตให้บีทีเอสจีเปลี่ยนบุคคลที่ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหาร (Chief Executive Officer) ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน (Chief Financial Officer) หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ (Chief Operating Officer) ของบีทีเอสจี เป็นต้น</p>

13. สัญญาจำนำหุ้นระหว่าง บีทีเอสจี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

วัตถุประสงค์	:	เพื่อจำนำหุ้นที่บีทีเอสจีถือในบีทีเอสซีให้แก่กองทุน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน
สิทธิหน้าที่หลักของบีทีเอสจี	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจีตกลงจำนำหุ้นที่ตนถือในบีทีเอสซีให้แก่กองทุน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ▪ บีทีเอสจีจะจัดให้บีทีเอสซีบันทึกการจำนำหุ้นไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นด้วย ▪ บีทีเอสจีตกลงว่าถ้าไม่ว่าในเวลาใด ๆ บีทีเอสจีได้หุ้นในบีทีเอสซีมาเพิ่มเติมอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทุนจดทะเบียนของบีทีเอสซี บีทีเอสจีจะจำนำหุ้นเพิ่มเติมดังกล่าวให้แก่กองทุน ทั้งนี้ เพื่อให้หุ้นบีทีเอสซีที่บีทีเอสจีถืออยู่ได้นำมาจำนำและส่งมอบไว้ให้แก่กองทุน ▪ บีทีเอสจีเป็นผู้มีสิทธิออกเสียงและได้รับเงินปันผลที่ได้จากหุ้นนั้น ก่อนที่กองทุนจะบังคับจำนำหุ้นและมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสซีและบีทีเอสจีในกรณีผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
สิทธิหลักของกองทุน	:	กองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างหนี้ที่บีทีเอสจีมีต่อกองทุนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บีทีเอสจีเป็นคู่สัญญากับหนี้ที่กองทุนเป็นหนี้ต่อบีทีเอสจีก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระเงิน
การบังคับจำนำ	:	บีทีเอสจี และกองทุนตกลงกำหนดเงื่อนไขในการขายทอดตลาดหุ้นนั้น ให้บุคคลภายนอกที่ชนะการประมูลจะต้องเข้าทำสัญญาที่มีรูปแบบ และเนื้อหาเหมือนกับสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน

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

วัตถุประสงค์	:	เพื่อที่จะขายหุ้นที่บีทีเอสจีถือในบีทีเอสซีให้แก่กองทุน เมื่อเป็นตามข้อตกลงและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้
สิทธิหน้าที่หลักของบีทีเอสจี	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจีตกลงขายหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซีให้แก่กองทุน และกองทุนตกลงซื้อหุ้นจากบีทีเอสจีเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิและกองทุนได้ส่งหนังสือให้แก่บีทีเอสจีเพื่อใช้สิทธิในการซื้อหุ้นดังกล่าว ▪ บีทีเอสจีตกลงแต่งตั้งและมอบอำนาจโดยเพิกถอนมิได้ให้ผู้ดูแลผลประโยชน์ และ/หรือผู้รับโอนสิทธิของผู้ดูแลผลประโยชน์ ทำการโอนหุ้นนั้นให้แก่กองทุน ▪ บีทีเอสจีตกลงว่ากองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ราคาซื้อหุ้นกับภาระผูกพันซึ่งบีทีเอสจีมีอยู่ตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนได้ ทั้งนี้ บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้กองทุนต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน ▪ บีทีเอสจีตกลงกระทำการทั้งหมดเพื่อให้มีการโอนหุ้นให้แก่กองทุน รวมถึงการจัดให้บีทีเอสซีบันทึกการโอนหุ้นดังกล่าวไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น

สิทธิและหน้าที่ หลักของ กองทุน	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ กองทุนมีสิทธิซื้อหุ้นจากบีทีเอสจีเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ▪ ราคาซื้อหุ้นดังกล่าวจะได้มีการกำหนดขึ้นตามวิธีการที่กำหนดไว้ในสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ▪ กองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างหนี้ที่บีทีเอสจีมีต่อกองทุนตามสัญญานับสนุนและค่าประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บีทีเอสจีเป็นผู้สัญญากับหนี้ที่กองทุนเป็นหนี้ต่อบีทีเอสจีก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระหนี้ ทั้งนี้ บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้กองทุนต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน
--------------------------------------	---	---

15. สัญญาโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M อย่างมีเงื่อนไข ระหว่าง บีทีเอสจี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

วัตถุประสงค์	:	เพื่อโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อบีทีเอสจีผิดนัดภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
สิทธิหน้าที่ หลักของ บีทีเอสจี	:	บีทีเอสจีตกลงที่จะโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และกองทุนได้ส่งหนังสือให้แกบีทีเอสจีและธนาคาร

16. สรุปสาระสำคัญข้อตกลงระหว่าง บีทีเอสจี กองทุน และ บีเอสเอส ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

วัตถุประสงค์	:	เพื่อให้บีเอสเอสรับทราบถึงสิทธิของกองทุนในรายได้ค่าโดยสารสุทธิ และยอมรับที่จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนกองทุนในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารสุทธิ รวมทั้งจะนำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่ได้รับให้แก่กองทุนโดยผ่านบีทีเอสจี หรือในกรณีที่บีทีเอสจีไม่สามารถส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนได้ตามปกติ (เช่น กรณีล้มละลาย) บีเอสเอสจะนำส่งรายได้ค่าโดยสารสุทธิให้แก่กองทุนโดยตรง
--------------	---	---

17. สรุปสาระสำคัญของการสลักหลังกรรมธรรม์ประกันภัย

ตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ จะมีการระบุชื่อของกองทุนเป็นผู้เอาประกันร่วมและผู้รับประกันภัยร่วมภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสจีมีอยู่ ในการนี้ บีทีเอสจีจะส่งคำบอกกล่าวไปยังบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องภายใน 30 วันนับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น เพื่อให้มีการสลักหลังกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้กองทุนเข้าเป็นผู้เอาประกันร่วมและผู้รับประกันภัยร่วมในกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสจีทำไว้ คำบอกกล่าวนั้นจะส่งให้บริษัทประกันภัยสำหรับกรรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับที่บีทีเอสจีทำไว้

18. สรุปสาระสำคัญสัญญาหลักเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ ระหว่าง บีทีเอสจี และ บีทีเอสจี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

เพื่อกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขหลัก และการเข้าทำสัญญาประกอบต่าง ๆ เพื่อดำเนินการกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อจากบีทีเอสจีตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยหากเกิดกรณีผิดนัดผิดสัญญาซื้อและโอนสิทธิ

รายได้สุทธิ และกองทุนใช้สิทธิบังคับการค้ำประกันที่ให้โดยบีทีเอสจีภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ไม่ว่าจะโดยการบังคับจำหน่ายหรือการซื้อหุ้นบีทีเอสจีที่บีทีเอสจีถืออยู่ภายใต้สัญญาจำหน่ายหุ้นบีทีเอสจี หรือสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นบีทีเอสจี (แล้วแต่กรณี) ซึ่งในกรณีดังกล่าว บีทีเอสจีจะต้องโอนทรัพย์สินของตนที่กองทุนไม่ได้ซื้อให้แก่บีทีเอสจีหรือบุคคลที่บีทีเอสจีกำหนด ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาหลักและสัญญาประกอบที่เข้าทำระหว่างบีทีเอสจีและบีทีเอสซี เพื่อชดเชยความเสียหายที่บีทีเอสจีสูญเสียหุ้นบีทีเอสจีตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ทั้งนี้ การค้ำประกันตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนจำกัดอยู่ที่หุ้นบีทีเอสซี โดยไม่รวมทรัพย์สินของบีทีเอสซีที่กองทุนไม่ได้ซื้อตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

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