

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 2562 บริษัทฯ ถือหุ้นร้อยละ 97.48 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 หนึ่งใน 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 ซึ่งปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ได้เปิดให้บริการเดินรถอย่างเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561

และโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ คาดว่าจะเปิดให้บริการเดินรถสถานีแรกได้ในเดือน สิงหาคม 2562 และจะสามารถเปิดให้บริการเดินรถอย่างเต็มรูปแบบได้ในปี 2563

- (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 (“NBM”) และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (“EBM”) ซึ่งแต่ละบริษัท เป็นบริษัทย่อยที่บริษัท บริษัท STEC และ RATCH ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ ได้รับสัมปทานจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ให้เป็นผู้ให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ตามลำดับ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ทั้งนี้ NBM และ EBM ได้ว่าจ้างบีทีเอสซีให้เป็นผู้บริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าดังกล่าว
- (6) โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง ระยะที่ 1 (สถานีรถไฟฟ้ากรุงธนบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน) (“โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง”) ระยะทาง 1.7 กิโลเมตร จำนวน 3 สถานี เป็นระยะเวลา 30 ปี ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ตั้งแต่เปิดให้บริการมา จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2561/62 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักได้ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 241.05 ล้านเที่ยวคน หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 660,398 เที่ยวคนต่อวัน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 255.75 ล้านเที่ยวคน ในปี 2561/62 หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 700,673 เที่ยวคนต่อวัน ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารสูงสุดในวันทำงานคือปี 2561/62 คือ 934,289 เที่ยวคน (รวมสายหลักและส่วนต่อขยาย) ในวันที่ 29 มีนาคม 2562

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

▪ ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ บริษัทฯ ลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ผ่านการถือหุ้นของบริษัท ยู ซิตี้ จำกัด (มหาชน) (“ยู ซิตี้”) และ/หรือ โดยการบริหารของยู ซิตี้ โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 บริษัทฯ ถือหุ้นใน ยู ซิตี้ ในสัดส่วนร้อยละ 37.56 นอกจากนี้ บริษัทฯ ประกอบธุรกิจค้าที่ดินและจะเข้าลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ตราบเท่าที่การดำเนินการดังกล่าวมิใช่เพื่อการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์

▪ ธุรกิจบริการ เป็นธุรกิจให้บริการที่สนับสนุนการดำเนินงานในธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทในด้านต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์ ภายใต้ชื่อ “เรบบิท รีวอร์ดส (Rabbit Rewards)” และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ธุรกิจให้บริการทางเทคโนโลยี ธุรกิจร้านอาหารซึ่งกลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจเอง และลงทุนผ่านบริษัทร่วม ภายใต้แบรนด์ “ChefMan” และธุรกิจบริการรับเหมาก่อสร้างและบริหารโครงการก่อสร้าง

1.1 วิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม กลยุทธ์ และเป้าหมายระยะยาวของกลุ่มบริษัท

วิสัยทัศน์	: นำเสนอแนวคิด “ซีดี โซลูชันส์” ที่ยั่งยืน อันจะนำมาซึ่งวิถีชีวิตที่ดีขึ้น
พันธกิจ	: เรามุ่งมั่นที่จะส่งมอบแนวคิด “ซีดี 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> <p>การสนับสนุนการเติบโตอย่างยั่งยืน: ลูกค้าและผู้ถือหุ้นจะได้รับประโยชน์ที่เพิ่มพูนขึ้นอย่างยั่งยืน เราดำเนินธุรกิจในแนวทางปฏิบัติที่ช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเมื่อเปรียบเทียบกับสินค้าหรือบริการของคู่แข่ง</p> <p>การพัฒนาชุมชน: เราเป็นส่วนสำคัญของชุมชนที่ดำเนินธุรกิจด้วยแนวคิด “ซีดี โซลูชันส์” ที่ทำให้ลูกค้ามีจิตสำนึกที่ดีต่อชุมชน เราสนับสนุนรายได้และทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อทำงานร่วมกับชุมชนและท้องถิ่นในเรื่องการศึกษาและสวัสดิการของเด็ก รวมทั้งส่งเสริมในด้านสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงานและครอบครัว</p>

กลยุทธ์และเป้าหมายระยะยาว : กลุ่มบริษัทบีทีเอสมุ่งหมายเป็นผู้นำในการพัฒนาและให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ดีที่สุดของไทย เสริมสร้างความเป็นผู้นำในธุรกิจโฆษณาที่มีอยู่ในวิถีการดำเนินชีวิตและขยายเครือข่ายสื่อโฆษณาในภูมิภาค ASEAN ดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อย่างระมัดระวัง 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 โซลูชั่นส์” ที่ครบวงจรและโดดเด่นแก่ชุมชน อันจะนำมาซึ่งวิถีชีวิตที่ดีขึ้น

1.2 การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา (ปี 2559/60 – ปี 2561/62)

- 2559**
- เมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสเสรี โฮลดิ้ง โฟร์ทีน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ กับ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการรวมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
 - เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท ไนน์ สแควร์ พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โดยบริษัท ยูนิคอร์น เอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (“ยูนิคอร์น”) ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
 - เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท เค เอ็ม เจ 2016 จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับร้านอาหาร อาหาร และเครื่องดื่ม โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 51 และนางสาวจุฑามาศ สุขุมวิทยา ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49
 - เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2559 บริษัท แรบิทเพย์ ซีเอสเอ็ม จำกัด ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนจากบริษัท ไลน์ บิซ พลัส จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท แรบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด) ซึ่งประกอบธุรกิจบริการรับชำระเงินผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์และออนไลน์ จำนวน 1,999,998 หุ้น และจากผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 1 หุ้น รวมเป็นจำนวนหุ้นทั้งสิ้น 1,999,999 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัท แรบิท-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 ให้แก่พนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการ ภายใต้โครงการ BTS Group ESOP 2015
- ❑ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2559 วิจิไอได้เข้าซื้อหุ้นใน MACO เพิ่มเติมจำนวน 375,000,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 12.46 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดใน MACO โดยคิดเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 412,500,000 บาท ส่งผลให้วิจิไอถือหุ้นใน MACO รวมทั้งสิ้นจำนวน 1,125,967,400 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 37.42 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดใน MACO
- ❑ เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2559 วิจิไอได้เข้าร่วมลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 19 ในบริษัทร่วมทุนชื่อ Titanium Compass Sdn Bhd เพื่อยื่นข้อเสนอในการทำสื่อโฆษณาในระบบรถไฟฟ้าสาย SBK (MRT1) ซึ่งเป็นรถไฟฟ้าสายใหม่ในประเทศมาเลเซีย
- ❑ เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2559 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาขายและติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคร้ง-สมุทรปราการ กับกรุงเทพมหานคร
- ❑ เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2559 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิในวันที่ 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 ในราคาการใช้สิทธิที่ 4.117 บาทต่อหุ้น ซึ่งเป็นการปรับสิทธิตามเงื่อนไขในข้อกำหนดสิทธิของใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WA เนื่องจากบริษัทฯ จ่ายเงินปันผลเกินกว่าร้อยละ 80 ของกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ หลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2559
- ❑ เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 บีทีเอสซีได้เข้าลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแคร้ง-สมุทรปราการ กับกรุงเทพมหานคร เป็นระยะเวลา 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2560 จนถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 ซึ่งระยะเวลาการสิ้นสุดสัญญาดังกล่าวจะเป็นระยะเวลาเดียวกันกับการสิ้นสุดสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- ❑ เมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2559 วิจิไอได้สละสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของวิจิไอในบริษัทฯ ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด ลดลงจากร้อยละ 11.11 เป็นร้อยละ 9.09
- ❑ เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2559 ยูนิคอร์นได้เข้าซื้อหุ้นสามัญจำนวน 500,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของทุนที่เรียกชำระแล้วของบริษัทฯ พัฒนสิริ เอสเตท จำกัด (ปัจจุบันชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ฟิฟทีน จำกัด) จาก SIRI ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 50,000,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัทฯ 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, และบริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง เอททีน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ 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) ต่อ รฟม.
 - เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2559 วิจิไธได้เข้าซื้อหุ้นสามัญในบริษัท เดโม เพอร์เวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ให้บริการจัดกิจกรรมทางการตลาด รวมถึงการสาธิตสินค้าเพื่อส่งเสริมการขาย จำนวน 12,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัท เดโม เพอร์เวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด จากเดโม เพอร์เวอร์ ลิมิตเต็ด
 - เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ไนน์ทีน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
 - เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2559 รฟม. ได้มีหนังสือเลขที่ รฟม. 004/3227 และ รฟม. 004/3228 แจ้งว่ากิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ดีที่สุดสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
 - เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2559 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริ โฮลดิ้ง ทเวนท์ วัน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงกรอบความร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- 2560**
- เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2560 บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งแรก ซึ่งตรงกับวันที่ 30 ธันวาคม 2559 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 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 ได้โอนหุ้นทั้งหมดที่ถือในบริษัท บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์ จำกัด ให้แก่บริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มธุรกิจบริการของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีทีเอส แอสสิริโฮลดิ้ง ทเวนตี ฟู จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และ SIRI ภายใต้สัญญาข้อตกลงการร่วมมือทางธุรกิจ เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์
- เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้โอนหุ้นทั้งหมดที่ถือในบริษัท แรบบิท รีพอร์ตส์ จำกัด ให้แก่บริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด ทั้งนี้ เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มธุรกิจบริการของบริษัทฯ
- เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2560 ยูนิคอร์นได้จำหน่ายหุ้นสามัญจำนวนทั้งสิ้น 9,370,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัท คีย์สโตน เอสเตท จำกัด ให้แก่ผู้ร่วมทุนโครงการโรงเรียนนานาชาติ ซึ่งได้แก่ Gold Diamond Holding Limited และนายประเสริฐ อารยะการกุล ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 946,370,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์ให้บริษัท คีย์สโตน เอสเตท จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และผู้ร่วมทุนดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท คีย์สโตน แมเนจเม้นท์ จำกัด เพื่อใช้ประกอบธุรกิจโครงการโรงเรียนนานาชาติ โดยยูนิคอร์นถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50 Fortune Hand Ventures Limited ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49 และนายประเสริฐ อารยะการกุล ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 1
- เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2560 วีจีไอได้จัดตั้งบริษัทย่อยในประเทศมาเลเซียชื่อ VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา โดยวีจีไอถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2560 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นของบริษัทย่อยให้แก่วีจีไอ เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มบริษัท ดังนี้ (1) จำหน่ายหุ้นที่บริษัทฯ ถือใน บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำนวน 10,800,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 90.00 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 1,292,652,000 บาท ซึ่งทำให้วีจีไอเข้าเป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมในบริษัทย่อยของบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำนวนทั้งสิ้น 6 บริษัท ได้แก่ บริษัท แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม จำกัด, บริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด, บริษัท เอทีเอส แรบบิท นิตบุคลเฉพาะกิจ จำกัด, บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด, บริษัท เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชั่น จำกัด และ บริษัท เอเอสเค ไดเรค กรุ๊ป จำกัด (2) จำหน่ายหุ้นที่บีทีเอสซีถือในบีเอสเอส จำนวน 3,600,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 90.00 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบีเอสเอส ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 663,804,000 บาท นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นที่บริษัทฯ ถือในบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ จำนวน 1,200,000 หุ้น หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.00 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 143,628,000 บาท ให้กับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
- เมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2560 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาร่วมทุนกับบริษัท บางกอกแอนด์ จำกัด (มหาชน) ("BR") เพื่อร่วมลงทุนในธุรกิจร้านอาหารและภัตตาคาร โดยการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อบริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด และดำเนินการปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มบริษัท โดยการขายหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถือในบริษัท แมน คิทเชน จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 70 บริษัท ไพรมารี คิทเชน จำกัด (ปัจจุบันชื่อบริษัท วิน วิน คิทเชน จำกัด) ในสัดส่วน

ร้อยละ 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 ร่วมกับ STEC และ RATCH ได้จัดตั้ง NBM เพื่อประกอบธุรกิจโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และ EBM เพื่อประกอบธุรกิจโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โดยบริษัทฯ STEC และ RATCH ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ
- เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 NBM ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และ EBM ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง กับ รฟม.
- เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม 2560 บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB สำหรับวันการกำหนดใช้สิทธิงวดวันที่ 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 ยูนิชั่น วัน จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจให้เช่าทรัพย์สิน โดยยูนิคอร์นถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2560 บริษัทฯ ได้ปรับโครงสร้างการถือหุ้นภายในกลุ่มธุรกิจร้านอาหารและภัตตาคารของบริษัทฯ เพิ่มเติม โดยการจำหน่ายหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถือจำนวน 1,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของบริษัท แมน ฟู้ด โปรดักส์ จำกัด ให้กับบริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 104,960,000 บาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสมบูรณ์ในการบริหารจัดการธุรกิจร้านอาหาร และการผลิตและจำหน่ายอาหาร
- เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 ยูนิคอร์นได้โอนหุ้นทั้งหมดที่ถือในบริษัทดังต่อไปนี้ (1) บริษัท ดีแนล จำกัด (2) บริษัท เดอะ คอมมูนิตี้ วัน จำกัด (3) บริษัท เดอะ คอมมูนิตี้ หู จำกัด (4) บริษัท กิงแก้ว แอสเสทส์ จำกัด (5) บริษัท เอชเอชที คอนสตรัคชั่น (6) บริษัท ยงสุข จำกัด ให้แก่บริษัทฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในของยูนิคอร์นก่อนการโอนกิจการทั้งหมด (Entire Business Transfer : EBT) ของยูนิคอร์นให้แก่ ยู ซิตี้ ตามที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 9/2560 เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2560 ได้มีมติอนุมัติการโอนกิจการดังกล่าว (“ธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด”)
- เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2560 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท บีทีเอส อินฟราสตรัคเจอร์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการรับเป็นที่ปรึกษาให้คำแนะนำด้านสถาปัตยกรรมและวิศวกรรม โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2560 วิจิไอดีออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 340,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท เพื่อเสนอขายต่อบุคคลในวงจำกัดตามแผนการเพิ่มทุนแบบมอบอำนาจทั่วไป (General Mandate) ในราคา 6 บาทต่อหุ้น คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 2,040,000,000 บาท

2561

- 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
- เมื่อวันที่ 10 มกราคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท บีทีเอส อินฟราสตรัคเจอร์ เซอร์วิส จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจระบบขนส่งมวลชน โดยบีทีเอสถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2561 วีจีไอได้ขยายธุรกิจในประเทศมาเลเซีย ผ่าน VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd โดยเข้าซื้อหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ Puncak Berlian Sdn Bhd ผู้ให้บริการสื่อโฆษณาภายนอกบ้านในประเทศมาเลเซีย
- เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 บริษัทฯ ได้ออนหุ้นทั้งหมดที่ถือในธนาถย์ ฮองกง ลิมิเต็ด ให้แก่ยูนิคอร์น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการปรับโครงสร้างภายในของยูนิคอร์นก่อนการเข้าทำธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด
- เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 วีจีไอได้เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนในบริษัท กรุปเวิร์ค จำกัด จำนวน 12,500 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ บริษัท กรุปเวิร์ค 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 เอ็มเพย์ จำกัด ซึ่งเป็นพันธมิตรรายใหม่ที่จะเข้าร่วมลงทุนในบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด
- เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2561 (1) ยูนิคอร์นได้ดำเนินการธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดให้แก่ ยู ซีตี้ ซึ่งรวมถึงการโอนทรัพย์สิน หนี้สิน สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทั้งหมดของยูนิคอร์น ณ วันโอนกิจการ โดยได้รับชำระค่าตอบแทนจากธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดเป็นหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนของ ยู ซีตี้ จำนวน 63,882,352,942 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาหุ้นละ 0.034 บาท พร้อมกับใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของ ยู ซีตี้ รุ่นที่ 3 (“ใบสำคัญแสดงสิทธิ U-W3”) จำนวน 31,941,176,471 หน่วย โดยไม่มีค่าตอบแทน (Sweetener) จากยู ซีตี้ (2) ยูนิคอร์นได้ดำเนินการจดทะเบียนเลิกบริษัทต่อกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ และได้เริ่มดำเนินการชำระบัญชีตามขั้นตอนทางกฎหมาย ซึ่งเป็นไปตามขั้นตอนของธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด และ (3) ตามที่ ยู ซีตี้ ได้ออกและเสนอขายหุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) ในอัตรา 5 หุ้นสามัญเดิมและ/หรือหุ้นบุริมสิทธิเดิม ต่อ 4 หุ้นบุริมสิทธิเพิ่มทุน ในราคาเสนอขายหุ้นละ 0.031 บาท และจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของ ยู ซีตี้ รุ่นที่ 4 (“ใบสำคัญแสดงสิทธิ U-W4”) ให้แก่ผู้

ถือหุ้นที่จองซื้อและได้รับจัดสรรหุ้นบริมสิทธิเพิ่มทุน ในอัตรา 2 หุ้นบริมสิทธิเพิ่มทุนต่อ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ U-W4 โดยไม่มีค่าตอบแทน (Sweetener) นั้น บริษัทฯ ได้จองซื้อหุ้นบริมสิทธิเพิ่มทุนของ ยู ซีดี จำนวน 100,000,000,000 หุ้น และสละสิทธิจองซื้อหุ้นบริมสิทธิเพิ่มทุนจำนวน 60,069,501,769 หุ้น โดยบริษัทฯ ได้รับจัดสรรหุ้นบริมสิทธิเพิ่มทุนตามจำนวนที่จองซื้อ และได้รับใบสำคัญแสดงสิทธิ U-W4 จำนวน 50,000,000,000 หน่วย

- เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2561 บริษัทฯ ได้จดทะเบียนปันผลหุ้นชำระแล้วจำนวน 383,359,600.00 บาท โดยวิธีการตัดหุ้นจดทะเบียนที่ซื้อคืนและยังไม่ได้จำหน่ายตามโครงการซื้อหุ้นคืนเพื่อบริหารทางการเงิน (Treasury Stocks) จำนวน 95,839,900 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีหุ้นจดทะเบียนจำนวน 65,671,897,428.00 บาท และหุ้นจดทะเบียนชำระแล้วจำนวน 47,378,116,216.00 บาท ซึ่งเป็นหุ้นสามัญจดทะเบียนจำนวน 16,417,974,357 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2561 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WB สำหรับวันการกำหนดใช้สิทธิครั้งสุดท้าย ซึ่งตรงกับวันที่ 11 มิถุนายน 2561 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 47,378,116,216 บาท เป็น 47,380,891,572 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,845,222,893 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยชื่อ บริษัท เทอร์เทล ทเวนตี้ทีริ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทอื่น และ/หรือ ธุรกิจบริหารจัดการในธุรกิจเกี่ยวกับอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งรวมถึงธุรกิจร้านอาหารและธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100
- เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2561 วีจีไอได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท บีวี มีเดีย แอดส์ จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจให้บริการและบริหารจัดการสื่อโฆษณาและประชาสัมพันธ์ โดยวีจีไอถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 50
- เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2561 วีจีไอได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 276,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.00 ใน Kerry Express ซึ่งเป็นบริษัทจำกัดที่จัดตั้งขึ้นในประเทศไทย ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการจัดส่งพัสดุภัณฑ์ทั่วประเทศ
- เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561 บีทีเอสซีได้เข้าทำสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง ระยะที่ 1 (สถานีรถไฟฟ้ามหานครบุรี-สำนักงานเขตคลองสาน) กับกรุงเทพมหานคร เป็นระยะเวลา 30 ปี มูลค่าทั้งสิ้นประมาณ 13,520 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)
- เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2561 บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัทย่อยจำนวน 10 บริษัท ดังนี้ (1) บริษัท เทอร์เทล 1 จำกัด (2) บริษัท เทอร์เทล 2 จำกัด (3) บริษัท เทอร์เทล 3 จำกัด (4) บริษัท เทอร์เทล 4 จำกัด (5) บริษัท เทอร์เทล 5 จำกัด (6) บริษัท เทอร์เทล 6 จำกัด (7) บริษัท เทอร์เทล 7 จำกัด (8) บริษัท เทอร์เทล 8 จำกัด (9) บริษัท เทอร์เทล 9 จำกัด (10) บริษัท เทอร์เทล 10 จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจบริหารจัดการในธุรกิจเกี่ยวกับอาหารและเครื่องดื่ม ซึ่งรวมถึงธุรกิจร้านอาหารและธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัท เทอร์เทล ทเวนตี้ทีริ จำกัด ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100 ในบริษัททั้ง 10 บริษัทข้างต้น

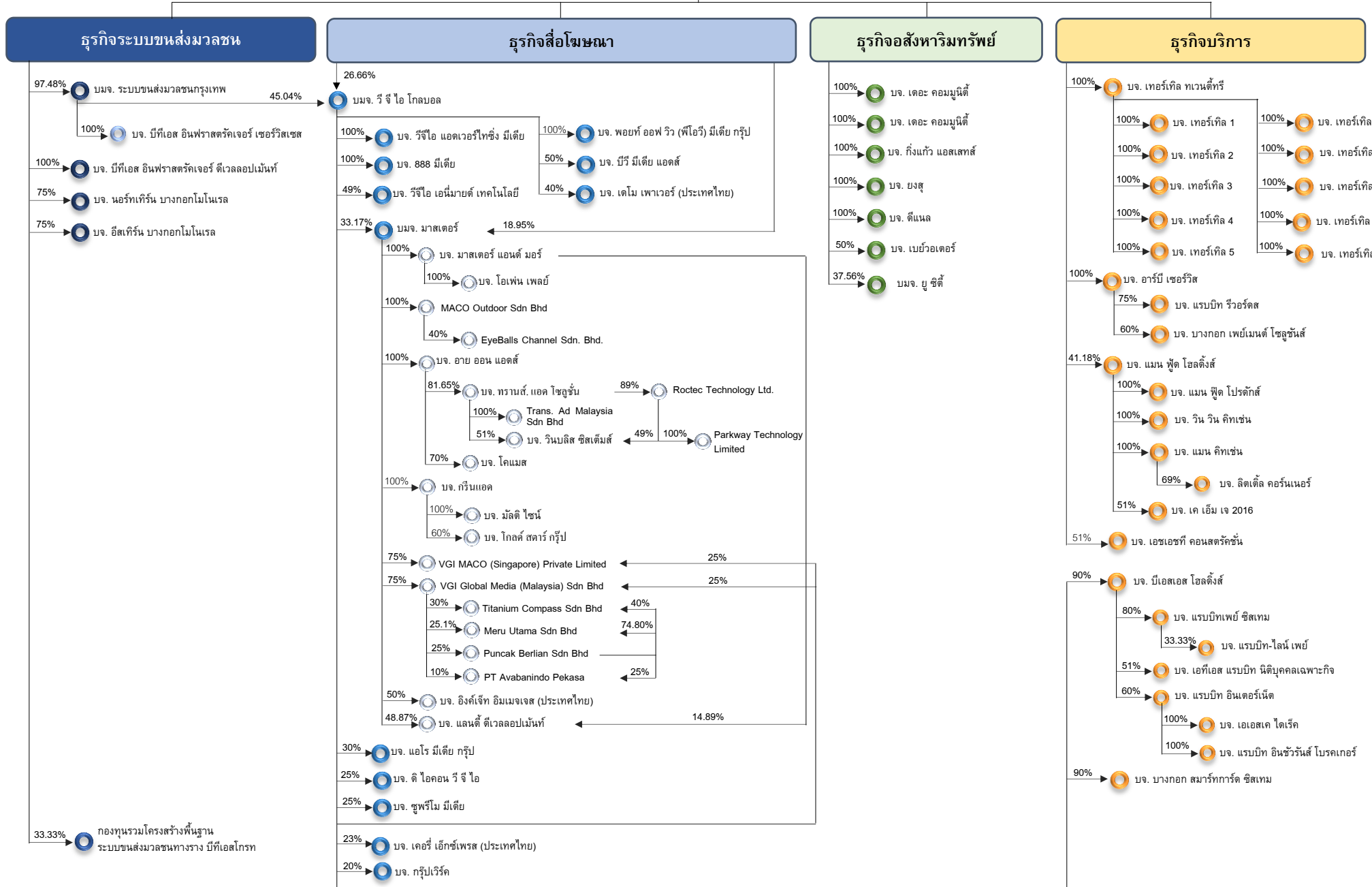
- เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2561 วีจีไอได้จัดตั้งบริษัทย่อยในประเทศสิงคโปร์ ชื่อ VGI MACO (Singapore) Private Limited เพื่อลงทุนในธุรกิจสื่อโฆษณาในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยวีจีไอ และ MACO ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 25 และร้อยละ 75 ตามลำดับ
 - เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2561 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W3 สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งสุดท้าย ซึ่งตรงกับวันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 47,380,891,572 บาท เป็น 47,380,982,648 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,845,245,662 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
 - เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2561 บริษัทฯ ร่วมกับ STEC และ RATCH ในนามของ “กิจการร่วมค้า บีเอสอาร์” ได้ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนเพื่อประมูลโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ได้แก่ สนามบินดอนเมือง สนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินอู่ตะเภา ต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย
 - เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2561 บริษัทฯ ได้ออกและจัดสรรใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W4 จำนวน 1,315,710,907 หน่วย ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) โดยไม่คิดมูลค่า ในอัตราการจัดสรร 9 หุ้นสามัญเดิม ต่อ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ โดยมีอัตราการใช้สิทธิที่ 1 หน่วยใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W4 ต่อ 1 หุ้นสามัญ ที่ราคาการใช้สิทธิที่ 10.50 บาทต่อหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
 - เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2561 วีจีไอได้ขายหุ้น VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd ในสัดส่วนร้อยละ 75 ให้แก่ MACO ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของวีจีไอใน VGI Global Media (Malaysia) Sdn. Bhd. ลดลงจากร้อยละ 100 เป็นร้อยละ 25
- 2562**
- เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2562 บริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด ได้สละสิทธิการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนในบริษัท แรบบิท รีเวอร์ดิส จำกัด จึงทำให้สัดส่วนการถือหุ้นลดลงจากร้อยละ 100 เป็นร้อยละ 75 อันเนื่องจากการเข้าร่วมลงทุนของบริษัท ดิจิตอล อัลเคมี ลิมิเตด (Digital Alchemy Limited) ซึ่งเป็นพันธมิตรรายใหม่ในบริษัท แรบบิท รีเวอร์ดิส จำกัด
 - เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2562 บริษัทฯ จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัทฯ อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W4 สำหรับวันกำหนดการใช้สิทธิครั้งแรก ซึ่งตรงกับวันที่ 28 ธันวาคม 2561 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัทฯ เพิ่มจาก 47,380,982,648 บาท เป็น 47,381,477,920 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,845,369,480 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
 - เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2562 บริษัทฯ ร่วมกับบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ STEC ในนามของ “กิจการร่วมค้าบีบีเอส” ได้ยื่นข้อเสนอเข้าร่วมลงทุนเพื่อประมูลโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ต่อกองทัพอากาศ
 - เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2562 วีจีไอได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุน ชื่อ บริษัท วีจีไอ เอเนี่ยมายด์ เทคโนโลยี จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจพัฒนาระบบโปรแกรมเมติกส์สำหรับสื่อโฆษณานอกบ้าน โดยวีจีไอ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 49
 - เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2562 วีจีไอได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 721,804,705 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.59 ในบริษัท แพลน บี มีเดีย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัท

จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการและผลิตสื่อโฆษณาภายนอกที่อยู่อาศัย

- เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2562 บริษัท จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วของบริษัท อันเนื่องจากการใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W4 และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC สำหรับวันกำหนดใช้สิทธิในวันที่ 29 มีนาคม 2562 ทำให้ทุนชำระแล้วของบริษัท เพิ่มขึ้นจาก 47,381,477,920 บาท เป็น 47,577,011,464 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญที่จำหน่ายแล้วจำนวน 11,894,252,866 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 4 บาท
- เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2562 วิจิไอได้เข้าซื้อหุ้นจำนวน 1,429 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท ในราคาหุ้นละ 34,989.50 บาท และจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 1,429 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท ในราคาหุ้นละ 34,989.50 บาท คิดเป็นมูลค่ารวมทั้งสิ้น 100,000,000 บาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 25.01 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดในบริษัท แอดซ์ เจ้าพระยา จำกัด ซึ่งประกอบธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาแต่เพียงผู้เดียวในเรือโดยสาร เรือด่วน เรือข้ามฟาก เรือท่องเที่ยว ที่สัญจรในแม่น้ำเจ้าพระยา และเป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณาประเภทป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ตามท่าเรือต่าง ๆริมแม่น้ำ
- เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2562 บริษัท ได้จำหน่ายหุ้นทั้งหมดที่ถือในบริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 ระหว่างบริษัท และบริษัท รัชดา แอสเซทส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท แกรนด์ คาแนล แลนด์ จำกัด (มหาชน) จำนวน 50,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดให้แก่บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) ในราคาซื้อขายทั้งสิ้น 7,698,720,000 บาท รวมถึงการโอนสิทธิเรียกร้องในเงินให้กู้ยืมทั้งหมดของบริษัท ที่มีต่อบริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด ให้แก่บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน)
- เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2562 บริษัท ได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้เพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของบริษัท ครั้งที่ 1/2562 มูลค่ารวมทั้งสิ้น 13,000,000,000 บาท โดยเสนอขายให้แก่ผู้ลงทุนสถาบันและผู้ลงทุนรายใหญ่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ชำระคืนหนี้เดิมจากการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ภายใต้กรอบหุ้นกู้เพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมของบริษัท (Green Bond Framework) ซึ่งสอดคล้องกับมาตรฐานของ International Capital Market Association Green Bond Principles และ ASEAN Green Bond Standards และเข้าข่ายตามเกณฑ์การขนส่งคาร์บอนระดับต่ำ (Low Carbon Land Transport) ของ Climate Bonds Standard
- เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2562 วิจิไอได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บริษัท วี-คลิก เทคโนโลยี จำกัด เพื่อเป็นตัวแทนในการขายสื่อโฆษณาออนไลน์ของ iClick Interactive Asia Group Limited ในประเทศจีนให้กับเจ้าของสินค้าในประเทศไทยที่ต้องการทำการตลาดกลุ่มลูกค้าในประเทศจีน และพัฒนาแอปพลิเคชันสำหรับโทรศัพท์เคลื่อนที่เพื่อให้บริการในประเทศไทย รวมถึงให้บริการเครื่องจักรอุปกรณ์สื่ออิเล็กทรอนิกส์ซึ่งมีโฆษณาดิจิทัลด้วย โดยวิจิไอถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 30

โครงสร้างกลุ่มธุรกิจและการถือหุ้นของกลุ่มบริษัทบีทีเอส ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562

บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์



33.33% กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรา

หมายเหตุ:

ธุรกิจขนส่งมวลชน

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

ธุรกิจสื่อโฆษณา

- (1) บจ. บีวี มีเดีย แอดส์ ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 50% และ บจ. กรุงเทพโทรทัศน์และวิทยุ 50%
- (2) บจ. วีจีไอ เอ็นมาายด์ เทคโนโลยี ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 49%, บจ. แอดเอเชีย (ประเทศไทย) 49% และนายศิวินทร์ วิลาสศักดานนท์ 2%
- (3) บจ. เคโม เพาเวอร์ (ประเทศไทย) ถือหุ้นโดย บจ. โอเอ็มจี โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย) 49%, บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 40% และเคโม เพาเวอร์ ลิมิเต็ด (ฮ่องกง) 11%
- (4) บมจ. มาสเตอร์ แอด ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 33.17%, บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 18.95 และอื่น ๆ 47.88%
- (5) EyeBalls Channel Sdn Bhd ถือหุ้นโดย MACO Outdoor Sdn Bhd 40% และอื่น ๆ 60%
- (6) บจ. ทรานส์. แอด โซลูชั่น ถือหุ้นโดย บจ. อาย ออน แอดส์ 81.65% และอื่น ๆ 18.35%
- (7) บจ. วินบิลิส ซิสเต็มส์ ถือหุ้นโดย บจ. ทรานส์. แอด โซลูชั่น 51% และ Roctec Technology Ltd. 49%
- (8) Roctec Technology Ltd. ถือหุ้นโดย บจ. ทรานส์. แอด โซลูชั่น 89% และอื่น ๆ 11%
- (9) บจ. โคแมส ถือหุ้นโดย บจ. อาย ออน แอดส์ 70% และบจ. ทรานส์.แอด โซลูชั่นส์ (เอชเค) 30%
- (10) บจ. โกลด์ สตาร์ กรุ๊ป ถือหุ้นโดย บจ. กรีนแอต 60% และนายวิทอง ตันชากุลนินาท 40%
- (11) VGI MACO (Singapore) Private Limited ถือหุ้นโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด 75% และ บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 25%
- (12) VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd ถือหุ้นโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด 75% และ บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 25%
- (13) Titanium Compass Sdn Bhd ถือหุ้นโดย Puncak Berlian Sdn Bhd 40%, VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd 30% และอื่น ๆ 30%
- (14) Meru Utama Sdn Bhd ถือหุ้นโดย Puncak Berlian Sdn Bhd 74.80%, VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd 25.10% และอื่น ๆ 0.10%
- (15) Puncak Berlian Sdn Bhd ถือหุ้นโดย Redberry Sdn Bhd 75% และ VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd 25%
- (16) PT Avabanindo Pekasa ถือหุ้นโดย Puncak Berlian Sdn Bhd 25%, VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd 10% และอื่น ๆ 65%
- (17) บจ. อิงค์เจ็ท อิมเมจเจส (ประเทศไทย) ถือหุ้นโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด 50%, บมจ. บีโก (ไทยแลนด์) 22.2%, นายลิ้ม ซี มิน 16.7% และน.ส. พรทิพย์ ไส้หิรัตน์เสนห์ 11.1%
- (18) บจ. แลนด์ ดีเวลลอปเม้นท์ ถือหุ้นโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด 48.87%, บจ. แลนด์ โฮม (ประเทศไทย) 36.24% และบจ. มาสเตอร์ แอนด์ มอร์ 14.89%
- (19) บจ. แอร์ มีเดีย กรุ๊ป ถือหุ้นโดย น.ส. ณิชนน เคารพกิตติวงศ์ 36.23%, บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 30% และอื่น ๆ 33.77%
- (20) บจ. ดี โอคอน วี จี ไอ ถือหุ้นโดย บจ. โอคอนสยาม รีเทล 75% และบมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 25%
- (21) บจ. ซูพรีโม มีเดีย ถือหุ้นโดย บจ. ซูพรีโม 75% และบมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 25%
- (22) บจ. เคอร์รี่ เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) ถือหุ้นโดย บจ. เคแอลเอ็น โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) 63%, บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 23%, บจ. แกร เชอะ เอ็กเซลเลนซ์ 10.07% และ บจ. สยาม เจ้าพระยา เอ็กซ์เพรส 3.93%
- (23) บจ. กรุ๊ปเวิร์ค ถือหุ้นโดย นายกานต์ สมบัติศิริ 59%, บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 20%, นายปณัฏย์ หงส์รพีพัฒน์ 9%, นายธนกร จ้างพานิช 9% และนายกวินทร์ สิงห์หละชาติ 3%

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2562 บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ได้เข้าซื้อหุ้นในบจ. แอดซี เจ้าพระยา ดังนั้น บจ. แอดซี เจ้าพระยา ถือหุ้นโดย นางสุภาพพรรณ พิชัยมงคลสงคราม 37.5%, นายพีริยะ วัชจิตพันธ์ 33.7%, บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 25%, นางสาวณัฐปรีย์ พิชัยมงคลสงคราม 1.9% และนายพาน ศรีไทรรัตน์ 1.9% และ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2562 บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บจ. วิ-คลิก เทคโนโลยี ถือหุ้นโดยบมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 30%, iClick Interactive Asia Group Limited 49% และ นายศุภศักดิ์ จิรเสวีประพันธ์ 21%

ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

- (1) บจ. เบย์วอเตอร์ ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 50% และบจ. รัชดา แอสเซทส์ โฮลดิ้ง 50% (ทั้งนี้ ณ วันที่ 17 พฤษภาคม 2562 บริษัทฯ ได้จำหน่ายหุ้นสามัญทั้งหมดที่บริษัทฯ ถือในบจ. เบย์วอเตอร์)
- (2) บมจ. ยู ซิตี้ ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 37.56% และอื่น ๆ 62.44%

ธุรกิจบริการ

- (1) บจ. แรบบิท รีวอร์คส ถือหุ้นโดย บจ. อาร์บี เซอร์วิสเชส 75% และบริษัท ดิจิตอล อัลเคมี ลิมิเต็ด 25%
- (2) บจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชั่นส์ ถือหุ้นโดย บจ. อาร์บี เซอร์วิสเชส 60%, บจ. วิกซ์ เทคโนโลยี (แบงค็อก) 30% และบจ. อินเทลชั่น 10%
- (3) บจ. แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 41.18%, บมจ. บางกอกแร็นซ์ 41.18% และนายไวย ยิน มาน 17.64%
- (4) บจ. ลิตเติล คอร์นเนอร์ ถือหุ้นโดย บจ. แมน คิทเชน 69%, นายอนุฤทธิ์ เกิดสินชัย 25% และอื่น ๆ 6%
- (6) บจ. เอชเอชที คอนสตรัคชั่น ถือหุ้นโดย บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ 51% และบจ. ดี เค เอ็นจีเนียริง 49%
- (7) บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย 90% และบมจ. ธนาคารกรุงเทพ 10%
- (8) บจ. แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 80% และบจ. โลจิสติกส์ (ไทยแลนด์) 20%
- (9) บจ. แรบบิท-ไลน์ เพย์ ถือหุ้นโดย บจ. แรบบิทเพย์ ซิสเต็ม 33.33%, ไลน์ เพย์ คอร์ปอเรชั่น 33.33% และบจ. แอดวานซ์ เอ็มเปย์ 33.33%
- (10) บจ. เอทีเอส แรบบิท นิติบุคคลเฉพาะกิจ ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 51% และบมจ. อีออน ธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) 49%
- (11) บจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต ถือหุ้นโดย บจ. บีเอสเอส โฮลดิ้งส์ 60%, เชียร์ ลิมิเต็ด 27.8%, มาวอริคส์ 1988 ลิมิเต็ด 5.6%, สัมโอ 1984 ลิมิเต็ด 5.6% และนายพงษ์ไพชนนต์ ทองเจือ 1%
- (12) บจ. บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม ถือหุ้นโดย บมจ. วี จี ไอ 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 ให้บริการ Offline-to-Online (O2O) Solutions ประกอบด้วย (1) ธุรกิจสื่อโฆษณา นอกบ้าน ได้แก่ สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน สื่อโฆษณากลางแจ้ง สื่อโฆษณาในสนามบิน และการสาธิตสินค้า (2) ธุรกิจบริการด้านดิจิทัล และ (3) ธุรกิจจัดส่งพัสดุ	กลุ่มวีจีไอ Rabbit Group และบริษัทร่วมในสายธุรกิจสื่อโฆษณา
3. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ผ่านการถือหุ้นของ ยู ซิตี้ และ/หรือ โดยการบริหารของยู ซิตี้ และประกอบธุรกิจค้าที่ดินและลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ตราบเท่าที่การดำเนินการดังกล่าวมีใช้เพื่อการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์	ยู ซิตี้ และบริษัทย่อยในสายธุรกิจอสังหาริมทรัพย์
4. ธุรกิจบริการ ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ธุรกิจให้บริการทางเทคโนโลยี ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง	บริษัทย่อยและบริษัทร่วมในสายธุรกิจบริการ

โครงสร้างรายได้

ในปี 2561/62 รายได้จากการดำเนินงาน⁽¹⁾ ของบริษัทฯ มาจากรายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน⁽²⁾ (รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิท และส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ รายได้ค่าโดยสารของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT รายได้จากการให้บริการติดตั้งงานระบบและจากการจัดหารถไฟฟ้า รายได้งานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ดอกเบี้ยรับภายใต้ข้อตกลงสัมปทานบริการและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ และส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในกองทุน BTSGIF) คิดเป็นร้อยละ 86.2 ของรายได้จากการดำเนินงาน รองลงมาคือ รายได้จากธุรกิจสื่อโฆษณา (รายได้จากธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้าและให้บริการสื่อโฆษณาบนรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส กลางแจ้ง อาคารสำนักงาน ด้านดิจิทัลและอื่น ๆ) รายได้จากธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ รายได้ค่าเช่าและบริการจากธุรกิจโรงแรม อาคารที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน และสนามกอล์ฟ) และรายได้จากธุรกิจบริการ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 10.7, 0.8 และ 2.3 ของรายได้จาก

การดำเนินงาน ตามลำดับ รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 239.8 จากปี 2560/61 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการดำเนินงานของธุรกิจระบบขนส่งมวลชน และธุรกิจสื่อโฆษณา

เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2560 บริษัทฯ จำหน่ายหุ้นสามัญในบริษัทย่อยภายใต้ธุรกิจร้านอาหารให้แก่ บริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด ซึ่งเป็นไปตามสัญญาร่วมทุนกับบริษัท บางกอกแอร์เวย์ จำกัด (มหาชน) และนายไวยิน มาน ทำให้บริษัทย่อยเหล่านั้นเปลี่ยนสถานะจากการเป็นบริษัทย่อยเป็นบริษัทที่ควบคุมร่วมกัน บริษัทฯ แยกแสดงผลการดำเนินงานของธุรกิจร้านอาหารเป็น “กำไร (ขาดทุน) สำหรับปีจากการดำเนินงานที่ยกเลิก” ในส่วนของกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 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” ในส่วนของกำไรขาดทุนรวมสำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2561 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2560 ตามตารางเปรียบเทียบด้านล่าง

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2562		2561		2560	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม		งบการเงินรวม	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการเดินรถ (รายได้จากการให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายสายสีลม และสุขุมวิท และส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ และรายได้ค่าโดยสารของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT)	2,335.8	4.7	1,864.9	11.3	1,661.0	15.8
รายได้จากการให้บริการติดตั้งงานระบบและจากการจัดหารถไฟฟ้า รายได้งานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง	37,016.0	74.2	5,795.0	35.0	1,444.1	13.7
รายได้จากการให้เช่าและบริการโฆษณา (รายได้จากธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้าและให้บริการสื่อโฆษณาบนรถไฟฟ้าบีทีเอส สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกลางแจ้ง อาคารสำนักงาน ด่านดิจิทัล และอื่น ๆ)	5,123.0	10.3	3,902.4	23.6	3,009.6	28.6
รายได้จากการขายอสังหาริมทรัพย์ (รายได้จากโครงการธนาซิตี้ และที่ดินนอกโครงการธนาซิตี้)	27.6	0.1	23.5	0.2	33.2	0.3
รายได้ค่าเช่าและบริการ (รายได้ค่าเช่าและบริการจากธุรกิจโรงแรม อาคารที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน และสนามกอล์ฟ)	332.3	0.7	615.6	3.7	583.9	5.5
รายได้จากการบริการอื่น (รายได้จากธุรกิจร้านอาหาร รายได้จากแรมบิท รีเวอร์ตัส และตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) รายได้จากการรับเหมาก่อสร้าง และอื่น ๆ)	1,112.1	2.2	448.8	2.7	742.9	7.0

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม					
	2562		2561		2560	
	งบการเงินรวม		งบการเงินรวม		งบการเงินรวม	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในกองทุน BTSGIF	897.6*	1.8	949.0*	5.7	945.0*	9.0
ดอกเบี้ยรับภายใต้ข้อตกลงสัมปทานบริการและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ	1,078.4	2.1	502.9	3.1	186.5	1.8
รวมรายได้จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	47,922.8	96.1	14,102.1	85.3	8,606.2	81.7
รายได้อื่น ๆ						
กำไรจากการขายและปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน	328.4	0.7	667.9	4.0	357.2	3.3
กำไรจากการขายและเปลี่ยนสถานะเงินลงทุน	-	-	251.1	1.5	207.4	2.0
กำไรจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการถือหุ้นในการร่วมค้า	-	-	63.5	0.4	-	-
กำไรจากการชำระ/โอนกลับเจ้าหนี้ตามแผนฟื้นฟูกิจการ	-	-	-	-	149.4	1.4
เงินปันผลรับ	133.1	0.3	145.8	0.9	271.3	2.6
ดอกเบี้ยรับ ⁽³⁾	1,020.9	2.0	931.5	5.6	574.7	5.5
อื่น ๆ	439.1	0.9	377.0	2.3	374.0	3.5
รายได้รวม	49,844.3	100.0	16,538.9	100.0	10,540.2	100.0
* (หัก) ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในกองทุน BTSGIF ซึ่งแสดงรวมใน “ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม” ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(897.6)		(949.0)		(945.0)	
(หัก) รายได้ซึ่งถูกจัดประเภทเป็นกำไร (ขาดทุน) จากกา ดำเนินงานที่ยกเลิกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ						
- รายได้จากการบริการ	-		(464.5)		(713.2)	
- ดอกเบี้ยรับ	-		(1.7)		(2.6)	
- รายได้อื่น	-		(17.0)		(64.1)	
รายได้รวมตามงบการเงิน	48,946.7		15,106.7		8,815.3	

หมายเหตุ :

- (1) รายได้จากการดำเนินงาน คำนวณจากรายได้จากการดำเนินงานจาก 4 หน่วยธุรกิจ, ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนใน BTSGIF และดอกเบี้ยรับภายใต้ข้อตกลงสัมปทานบริการและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ แต่ไม่รวมถึงดอกเบี้ยรับ เงินปันผลรับ รายได้อื่น และรายการที่ไม่เกิดขึ้นเป็นประจำ (Non-recurring Items)
- (2) รายได้จากธุรกิจระบบขนส่งมวลชน รวมส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในกองทุน BTSGIF จำนวนเงิน 897.6 ล้านบาท, 949.0 ล้านบาท และ 945.0 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมอยู่ใน “ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม” และรวมดอกเบี้ยรับภายใต้ข้อตกลงสัมปทานบริการและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ จำนวนเงิน 1,078.4 ล้านบาท, 502.9 ล้านบาท และ 186.5 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมอยู่ใน “ดอกเบี้ยรับ” ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562, 2561 และ 2560 ตามลำดับ
- (3) ดอกเบี้ยรับ ไม่รวมดอกเบี้ยรับภายใต้ข้อตกลงสัมปทานบริการและสัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ ซึ่งรวมอยู่ในรายได้จากการดำเนินงานแล้ว

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 บีทีเอสซีได้รับการว่าจ้างจากกรุงเทพมหานครให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ส่วนต่อขยาย ซึ่งมีเส้นทางประกอบด้วย ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า (ระยะทางรวม 7.5 กิโลเมตร) และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง (ระยะทางรวม 5.25 กิโลเมตร) และจะรวมเส้นทางเดิมของสัมปทานภายหลังครบกำหนดอายุสัมปทานในวันที่ 4 ธันวาคม 2572 (ระยะทางรวม 23.5 กิโลเมตร)

ตั้งแต่เปิดให้บริการ จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ในปี 2561/62 ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ สายหลักให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 241.05 ล้านเที่ยวคน หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 660,398 เที่ยวคนต่อวัน และหากนับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ สายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ส่วนต่อขยายแล้ว จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงถึง 255.75 ล้านเที่ยวคน หรือคิดเป็นจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย 700,673 เที่ยวคนต่อวัน

เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2556 บีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ สายหลัก 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 บีทีเอสซียังคงเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ สายหลัก 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 ซึ่งเป็นระยะเวลาเดียวกันกับการสิ้นสุดสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ส่วนต่อขยาย (สายสีลมและสายสุขุมวิท) โดยโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ได้เปิดให้บริการเดินรถอย่างเต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561 และโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ คาดว่าจะเปิดให้บริการเดินรถสถานีแรก (สถานีห้าแยกลาดพร้าว) ได้ในเดือนสิงหาคม 2562 และจะสามารถเปิดให้บริการเดินรถอย่างเต็มรูปแบบได้ในปี 2563

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (บริษัทย่อยที่บริษัท STEC และ RATCH ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ) ได้เข้าลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (ช่วงแคราย-มีนบุรี) ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (บริษัทย่อยที่บริษัท STEC และ RATCH ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75 ร้อยละ 15 และร้อยละ 10 ตามลำดับ) ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองกับ รฟม. ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองมีระยะเวลาการดำเนินงานตามสัญญาทั้งสิ้นประมาณ 33 ปี 3 เดือน ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 NBM และ EBM ได้ทำสัญญาว่าจ้างบีทีเอสซีเป็นผู้บริหารและควบคุมการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ต่อมาเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 NBM และ EBM ได้รับหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน (Notice to Proceed) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองจาก รฟม. ซึ่งปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าทั้ง 2 โครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2561 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาซื้อขายและติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1 กับกรุงเทพมหานคร โดยมีระยะเวลาดำเนินงาน 30 เดือน ต่อมาเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1 กับกรุงเทพมหานคร โดยมีระยะเวลาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง 30 ปี ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

■ เส้นทางให้บริการของกลุ่มบริษัทในปัจจุบัน

ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย ประกอบด้วย (1) สายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (2) สายสีลมและส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 และ (3) ส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ โดยปัจจุบันเส้นทางให้บริการมีสถานียกระดับเหนือพื้นดินรวมทั้งสิ้น 43 สถานี ดังนี้

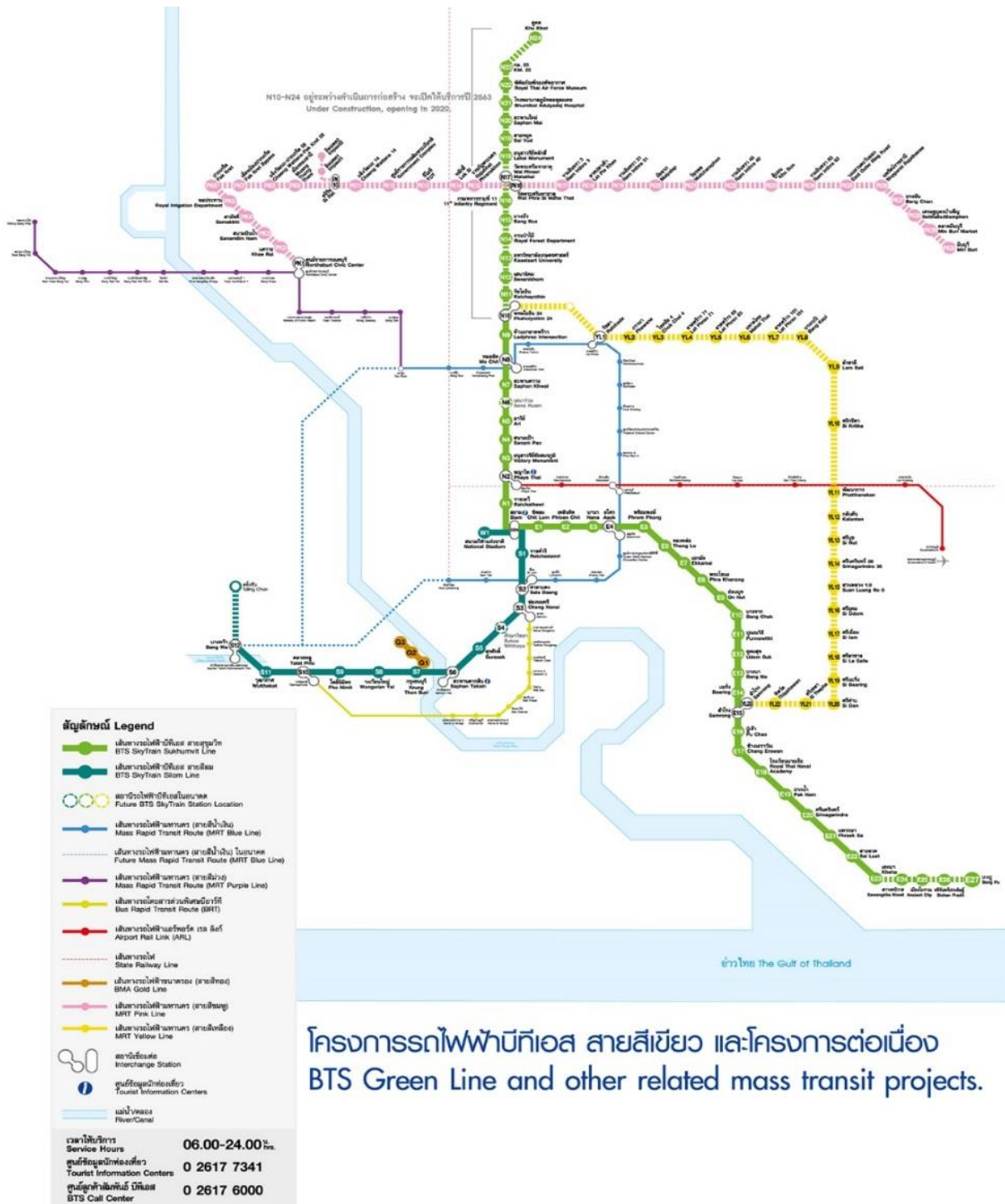
สายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท : สายสุขุมวิทมีระยะทางทั้งสิ้น 17 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีอ่อนนุช ไปยังสถานีหมอชิต วิ่งผ่านถนนสุขุมวิท เฟลินจิต พระราม 1 พญาไท และพหลโยธิน มีสถานีรวมทั้งสิ้น 17 สถานี ได้แก่ สถานีหมอชิต สถานีสะพานควาย สถานีอาร์มี สถานีสนามเป้า สถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีพญาไท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

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

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

ส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้ (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) : ส่วนต่อขยายสายสีเขียวใต้มีระยะทางทั้งสิ้น 12.58 กิโลเมตร เริ่มต้นจากสถานีสำโรงไปยังสถานีเคหะสมุทรปราการ รวมทั้งสิ้น 9 สถานี ได้แก่ สถานีสำโรง สถานีปู่เจ้าสมิงพราย สถานีเอร์วาน์ สถานีโรงเรียนนายเรือ สถานีสมุทรปราการ สถานีศรีนครินทร์ สถานีแพรงษา สถานีสายลวด และสถานีเคหะสมุทรปราการ ซึ่งได้เปิดให้บริการเดินรถอย่างเต็มรูปแบบครบทั้ง 9 สถานี เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561

แผนที่เส้นทางการเดินรถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย
และเส้นทางการเดินรถของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT



■ เส้นทางโครงการรถไฟฟ้าในอนาคตของกลุ่มบริษัท

โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว

ส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือ (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) : ระยะทาง 18.20 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับทั้งหมด มี 16 สถานี แนวเส้นทางเริ่มต้นต่อเนื่องจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสที่สถานีหมอชิต ข้ามทางยกระดับดอนเมืองโทลล์เวย์บริเวณห้าแยกลาดพร้าว ผ่านแยกรัชโยธิน แยกระษัตริย์ ไปจนถึงบริเวณซอยพหลโยธิน 55 จากนั้นแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกไปเลียบกับแนวถนนฝั่งขวาจนถึงอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญหรือวงเวียนหลักสี่ และเบี่ยงกลับมาแนวเกาะกลางถนนที่บริเวณซอยหมู่บ้านราชตฤณมัย ตรงมาทางสะพานใหม่ บริเวณหน้าตลาดยิ่งเจริญ และเมื่อถึงประมาณกิโลเมตรที่ 25 ของถนนพหลโยธินแนวเส้นทางจะเบี่ยงไปทางด้านทิศตะวันออก (ด้านเหนือของพื้นที่ประตูกรุงเทพฯ) ข้ามคลองสอง ผ่านบริเวณด้านข้างของสถานีตำรวจภูธรคูคต เข้าสู่บริเวณเกาะกลางของถนนลำลูกกา และสิ้นสุดที่บริเวณคลองสอง (บริเวณสถานีคูคต) ซึ่งจะเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงและศูนย์ควบคุมการเดินรถ โดย รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินงานโยธาและโครงสร้างพื้นฐานของโครงการ ปัจจุบันการก่อสร้างงานโยธาได้ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว และงานติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) มีความก้าวหน้าร้อยละ 27 โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการสถานีแรก (สถานีห้าแยกลาดพร้าว) ได้ในเดือนสิงหาคม 2562 และคาดว่าจะเปิดให้บริการเดินรถอย่างเต็มรูปแบบได้ในปี 2563

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 NBM ได้รับสัมปทานจาก รฟม. ให้เป็นผู้ดำเนินงานออกแบบ และลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ระยะทางรวม 34.5 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับแนวเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่-บางซื่อ) ช่วงบริเวณด้านหน้าศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี บนถนนรัตนาธิเบศร์ เลี้ยวซ้ายผ่านแยกแคทราย เข้าถนนติวานนท์ วิ่งตามถนนติวานนท์เลี้ยวขวาที่ทางแยกปากเกร็ด เข้าถนนแจ้งวัฒนะ ผ่านทางแยกหลักสี่ เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง และผ่านวงเวียนอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว จากนั้นวิ่งเข้าถนนรามอินทราจนถึงทางแยกมีนบุรี แนวเส้นทางจะวิ่งตรงเข้าสู่ถนนสีหบุรานุกิจ จากนั้นเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ ข้ามคลองสามวาและข้ามคลองแสนแสบ มาวิ่งตัดข้ามถนนรามคำแหง และลอดแนวโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เข้าสถานีมีนบุรีที่เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม มีสถานีจำนวน 30 สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง 1 แห่ง และอาคารจอดและจร 1 แห่ง โดย ณ เดือนเมษายน 2562 การก่อสร้างงานโยธามีความก้าวหน้าร้อยละ 33.87 และงานติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) มีความก้าวหน้าร้อยละ 20.50

นอกจากนี้ NBM ได้ยื่นข้อเสนอเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูแยกออกจากเส้นทางสายหลัก (Spur-line) เพื่อเชื่อมต่อและให้บริการเดินรถระหว่างสถานีของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูสู่ใจกลางเมืองทองธานี ระยะทางประมาณ 2.8 กิโลเมตร ประกอบด้วย 2 สถานี สถานีแรกตั้งอยู่บริเวณอาคารอิมแพ็คชาเลนเจอร์ และสถานีที่สองบริเวณริมทะเลสาบในเมืองทองธานี โดยส่วนต่อขยายนี้จะแยกออกจากสถานีศรีรัช (PK10) ซึ่งเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2561 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเห็นชอบให้บรรจุส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี) ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

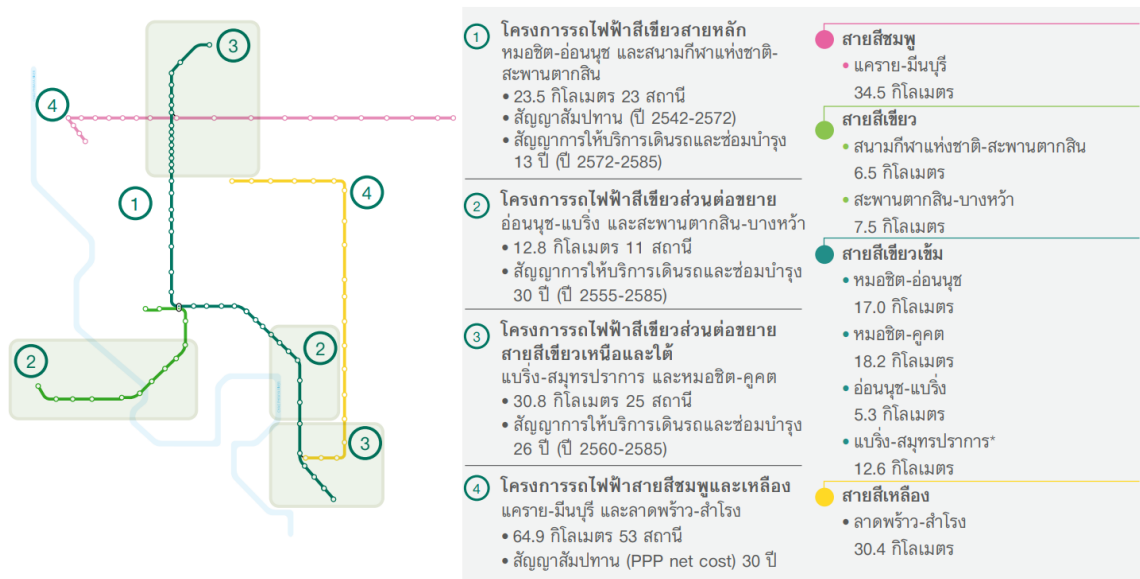
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 EBM ได้รับสัมปทานจาก รฟม. ให้เป็นผู้ดำเนินงานออกแบบ และลงทุนค่าก่อสร้างงานโยธา งานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ระยะทางรวม 30.4 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินระยะแรก) ที่แยกรัชดา-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 โดย ณ เดือนเมษายน 2562 การก่อสร้างงานโยธามีความก้าวหน้าร้อยละ 33.56 และงานติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) มีความก้าวหน้าร้อยละ 20.32

นอกจากนี้ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าเส้นทางอื่นมากขึ้น EBM ได้เสนอส่วนต่อขยายเส้นทางด้านทิศเหนือออกไปอีกเป็นระยะทางประมาณ 2.6 กิโลเมตร ไปตามถนนรัชดาภิเษกไปสิ้นสุดบริเวณแยกรัชโยธิน ซึ่งจะเชื่อมต่อกับสถานี N10 (บริเวณปากซอยพหลโยธิน 24) ของโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว (ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) ที่กำลังอยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้าง โดยเสนอให้มีสถานีรับส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอีก 2 สถานี สถานีแรกอยู่ประมาณกึ่งกลางของเส้นทางส่วนต่อขยายนี้ และสถานีสุดท้ายบริเวณก่อนถึงแยกรัชโยธิน ซึ่งจำเป็นต้องมีการจัดทำทางเดินเชื่อมต่อกับสถานี N10 ของโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ซึ่งเมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2561 คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีมติเห็นชอบให้บรรจุส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ช่วงแยกรัชดา-ลาดพร้าว) ถึงแยกรัชโยธิน ในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เส้นทางเดินรถของโครงการรถไฟฟ้าสีเขียวสายหลักและส่วนต่อขยาย

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง



โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1

เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2561 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีทองกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีลมจากสถานีกรุงธนบุรี ผ่านศูนย์การค้าไอคอนสยามไปถึงแยกคลองสาน ระยะทางรวม 1.7 กิโลเมตร จำนวน 3 สถานี โดย ณ เดือน พฤษภาคม 2562 การก่อสร้างงานโยธามีความก้าวหน้าร้อยละ 19 และงานติดตั้งระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (E&M) มีความก้าวหน้าร้อยละ 33 ทั้งนี้ คาดว่าจะเปิดให้บริการเดินรถได้ในเดือนกันยายน 2563

โปรดพิจารณารายละเอียดการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า 12 เส้นทาง ตามนโยบายของรัฐบาลเพิ่มเติมได้ ใน 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 บีทีเอสซีอาจปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ใน 2 กรณี ดังนี้

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

การปรับกรณีพิเศษ เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งดังต่อไปนี้

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

การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในกรณีพิเศษนั้น คู่สัญญาต้องเห็นชอบด้วยกันทั้งสองฝ่าย แต่ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ภายใน 30 วัน คู่สัญญาที่ประสงค์ให้มีการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้อาจร้องขอให้เสนอเรื่องดังกล่าวไปยังคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) ให้เป็นผู้วินิจฉัย และหากคณะกรรมการที่ปรึกษาเห็นชอบให้ปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้แล้ว แต่รัฐบาลมีนโยบายจะตรึงราคาค่าโดยสารเพื่อความเหมาะสมแก่สภาวะการณ์ บีทีเอสซีจะยังไม่สามารถปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ โดยสัญญาสัมปทานกำหนดให้รัฐบาลจัดมาตรการทดแทนแก่บีทีเอสซี ตามความเหมาะสมแก่ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บีทีเอสซีในขณะที่ยังไม่ปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้

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

อนึ่ง เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2562 คณะรักษาความสงบแห่งชาติได้ออกคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 3/2562 เรื่อง การดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว เพื่อให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวและส่วนต่อขยายสามารถเดินรถอย่างต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน และมีการกำหนดอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม โดยให้กระทรวงมหาดไทยดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นคณะหนึ่งเพื่อทำหน้าที่กำหนดหลักเกณฑ์การแบ่งปันผลประโยชน์จากค่าโดยสาร และหลักเกณฑ์อื่นเพื่อประโยชน์ในการรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวช่วงที่ 1 (ช่วงสะพานตากสิน-บางหว้า และช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) และโครงการส่วนต่อขยายสายสีเขียวช่วงที่ 2 (ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต) และดำเนินการเจรจาร่วมกับบีทีเอสซี ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ปัจจุบัน การดำเนินการในเรื่องดังกล่าวอยู่ระหว่างการเจรจา

■ จำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

ตั้งแต่เปิดให้บริการ จำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี 2560/61 และปี 2561/62 จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.1 และร้อยละ 0.17 ตามลำดับจากปัจจัยของ (1) การเติบโตตามธรรมชาติอย่างต่อเนื่องของธุรกิจ (2) ความนิยมในการเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าอันเนื่องมาจากการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า (3) การเปิดให้บริการเต็มปีของส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทและส่วนต่อขยายสายสีลม และ (4) จำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการเพิ่มขึ้น โดยปรับเปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวน

ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม				
	2558	2559	2560	2561	2562
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน)	218.7	232.5	238.04	240.63	241.05
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	1.9	6.3	2.4	1.1	0.17
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	365	366	365	365	365
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน)	599,250	637,087	652,156	659,255	660,398
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	1.9	6.3	2.4	1.1	0.17
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน)	164.3	172.5	176.4	179.2	176.4
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	2.1	5.0	0.7	1.6	-1.6
จำนวนวันทำงาน (วัน)	244	242	240	241	237
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (เที่ยวคน/วัน)	673,162	720,155	735,081	743,681	744,513
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	2.5	7.0	2.1	1.2	0.1
ค่าโดยสารก่อนหักส่วนลด (ล้านบาท)	5,878.7	6,401.4	6,639.20	6,824.49	6,980.66
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	3.47	8.9	3.7	2.8	2.3
อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคน (บาทต่อเที่ยวคน)	26.88	27.53	27.89	28.3	28.96
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	1.6	2.4	1.3	1.5	2.3

ตารางแสดงข้อมูลผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย

	งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม				
	2558	2559	2560	2561	2562
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านเที่ยวคน)*	229.0	243.9	249.8	252.83	255.75
จำนวนวันที่ให้บริการ (วัน)	365	366	365	365	365
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (เที่ยวคน/วัน)*	627,472	666,504	684,492	692,680	700,673
จำนวนผู้โดยสารในวันทำงาน (ล้านเที่ยวคน)*	172.1	181.1	185.3	187.9	187.0
จำนวนวันทำงาน (วัน)	244	242	240	241	237
จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (เที่ยวคน/วัน)	705,502	748,440	772,132	779,833	788,967

* นับรวมจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทั้งในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย

■ การประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานในปี 2561/62

ในปี 2561/62 บีทีเอสยังคงรักษาความน่าเชื่อถือของความปลอดภัยและการให้บริการที่ได้มาตรฐานอย่างต่อเนื่อง โดยตัวชี้วัดหลักในการประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ได้แก่ (1) ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ (2) ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า และ (3) ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร ซึ่งความน่าเชื่อถือของการให้บริการวัดจาก

เปอร์เซ็นต์ค่าความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Journey On Time: PJOT) โดยมีเป้าหมายในการวัด คือ ผู้โดยสารจะต้องเดินทางได้ตรงเวลาไม่น้อยกว่าร้อยละ 99.5 เทียบกับความล่าช้าที่เกิดขึ้นที่มีระยะเวลาตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป ทั้งนี้ ความน่าเชื่อถือของการให้บริการในปี 2561/62 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 99.68 ซึ่งลดลงจากปีก่อน แต่ดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยมีสาเหตุหลักมาจากเหตุการณ์ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสขัดข้องในเดือนมิถุนายน 2561 ตัวชี้วัดต่อมา คือ ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า วัดจากระยะทางก่อนที่จะเกิดการขัดข้อง โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้ คือ ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง โดยในปี 2561/62 อยู่ที่ 83,400 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง 1 ครั้ง ซึ่งลดลงจากปีก่อน แต่ดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ตัวชี้วัดสุดท้าย คือ ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร วัดได้จากจำนวนเที่ยวการเดินทางก่อนพบความผิดปกติ รวมถึงการขัดข้องของอุปกรณ์และการใช้บัตรโดยสารผิดวิธี โดยเป้าหมายที่ตั้งไว้ จะต้องไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการพบความผิดปกติ 1 ครั้ง โดยความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร สำหรับปี 2561/62 อยู่ที่ 67,400 ครั้งต่อการพบความผิดปกติ 1 ครั้ง ซึ่งดีกว่าปีก่อนและดีกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ในเรื่องนี้ บีทีเอสยังคงพัฒนาอุปกรณ์และเครื่องมืออย่างต่อเนื่องเพื่อปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานต่อไป

ตารางเปรียบเทียบประสิทธิภาพในการดำเนินงานกับเป้าหมาย

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพ	เป้าหมาย	2560/61	2561/62
ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ : ความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสาร	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 99.5 ต่อความล่าช้าตั้งแต่ 5 นาทีขึ้นไป	ร้อยละ 99.85	ร้อยละ 99.68
ความน่าเชื่อถือของรถไฟฟ้า	ไม่น้อยกว่า 35,000 ตู้กิโลเมตรต่อการขัดข้อง	87,960	83,400
ความน่าเชื่อถือของตัวโดยสาร	ไม่น้อยกว่า 15,000 ครั้งต่อการขัดข้อง	48,672	67,400

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 จากบริเวณช่องนนทรี ถนนราชมรรคาสาทรนครินทร์ ข้ามสะพานกรุงเทพ ไปจนถึงบริเวณถนนราชพฤกษ์ โดยสถานีสำหรับรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT มีทางเชื่อมต่อกับสถานีช่องนนทรีของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โปรดพิจารณาแผนที่เส้นทางการเดินรถของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ใน หัวข้อ 2.1.1.1 ธุรกิจให้บริการรถไฟฟ้า : แผนที่เส้นทางการเดินรถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและส่วนต่อขยาย และเส้นทางการเดินรถของรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT

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

ทั้งนี้ ระยะเวลาตามสัญญาจ้างผู้เดินรถพร้อมจัดการรถโดยสาร และสัญญาจ้างบริหารสถานียังคงได้สิ้นสุดลงในวันที่ 28 พฤษภาคม 2560 โดย กทม. ได้ว่าจ้างบีทีเอสซีเป็นผู้ให้บริการเดินรถและบริหารสถานีโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ต่อเป็นระยะเวลา 95 วัน ตั้งแต่วันที่ 29 พฤษภาคม 2560 จนถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2560 ซึ่ง

ต่อมาเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2560 บีทีเอสซีได้เข้าทำสัญญากับกรุงเทพมหานครในการรับสิทธิเดินรถโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ต่อเป็นระยะเวลา 6 ปี นับแต่วันที่ 1 กันยายน 2560 จนถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2566

นอกเหนือจากรายได้ที่จะได้รับการรับจ้างเดินรถและบริหารสถานีแล้ว บีทีเอสซีคาดว่าจะระบบรถไฟฟ้า บีทีเอสจะได้รับผลประโยชน์จากโครงการรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งจะช่วยให้ความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารที่จะเข้ามาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส จากเส้นทางรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ซึ่งผ่านแหล่งที่อยู่อาศัยและย่านธุรกิจที่มีประชากรหนาแน่นและการจราจรติดขัด และยังเชื่อมต่อโดยตรงกับสถานีชองนันทรีอีกด้วย

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 บีทีเอสโกรท (BTSGIF) เป็นกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน

บีทีเอสซีและกองทุน BTSGIF ได้เข้าลงนามในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 โดยบีทีเอสซีได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่กองทุน BTSGIF เป็นจำนวนเงิน 61,399 ล้านบาท (จำนวนเงินสุทธิภายหลังจากการหักค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งกองทุน 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 โดยการเข้าทำสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 และสัญญาจำนำหุ้นบีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 และให้สิทธิแก่กองทุน BTSGIF ในการซื้อหุ้นบีทีเอสซี โดยการเข้าทำสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นบีทีเอสซี ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556 เพื่อเป็นหลักประกันภาระผูกพันที่บริษัทฯ มีต่อกองทุน BTSGIF ภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน

นอกจากนี้ บริษัทฯ และบีทีเอสซียังได้เข้าทำสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือเกี่ยวเนื่องกับการทำธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน โดยเป็นการดำเนินการที่สอดคล้องกับสัญญาและข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานตามที่ระบุข้างต้น โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

2.1.2 ตลาดและการแข่งขัน

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

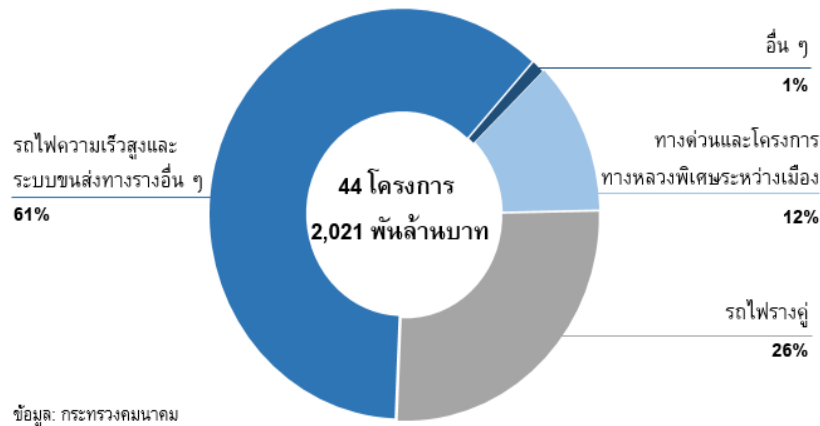
2.1.2.1 ภาพรวมของการขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

จากข้อมูลของธนาคารโลก ประเทศไทยมีการพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจมาตลอดระยะเวลา 40 ปีที่ผ่านมา ดังจะเห็นได้จากความมุ่งมั่นในการปรับเปลี่ยนจากประเทศที่มีรายได้ระดับต่ำไปสู่ประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลางถึงระดับสูง อย่างไรก็ตาม จำนวนประชากรที่หนาแน่นในกรุงเทพฯ กลับเป็นปัจจัยที่ทำให้มีการจราจรติดขัดและยังคงทวีความรุนแรงมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยรายงานการประเมินสภาพจราจรของเมืองใหญ่ทั่วโลกประจำปี 2561 ของ TOMTOM ซึ่งเป็นผู้นำในการจัดทำแผนที่และโปรแกรม GPS ทั่วโลก ระบุว่ากรุงเทพฯ ถูกจัดอยู่ในอันดับที่ 2 ของเมืองที่มีการจราจรติดขัดที่สุดในบรรดาเมืองใหญ่ 390 เมือง จาก 48 ประเทศใน 6 ทวีปทั่วโลก โดยปัจจัยหนึ่งที่ทำให้ปัญหาการจราจรบนท้องถนนยังคงเป็นปัญหาเรื้อรังคือ การเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของปริมาณรถยนต์ ซึ่งสวนทางกับความสามารถในการรองรับยานพาหนะบนท้องถนนที่มีอยู่อย่างจำกัด โดยจากรายงานของกรมขนส่งทางบกพบว่าจำนวนยานพาหนะส่วนบุคคลที่จดทะเบียนใหม่ในประเทศไทยในช่วง 9 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีอยู่ที่ร้อยละ 3.4

ในปี 2561 กรุงเทพฯ และปริมณฑล (ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ นครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร) มีจำนวนประชากรรวมกันกว่า 10.9 ล้านคน ทั้งนี้ อัตราการครอบครองพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีจำนวนเพิ่มขึ้นจากปีก่อน เป็น 11.2 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน ซึ่งยังคงเป็นสัดส่วนที่ต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาคเดียวกัน โดยอัตราการครอบครองพื้นที่ของรถไฟฟ้าในกรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น อยู่ที่ 41.6 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน สิงคโปร์อยู่ที่ 39.1 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน และฮ่องกงอยู่ที่ 34.7 กิโลเมตรต่อประชากรล้านคน นอกจากนี้ ในปี 2561 ส่วนแบ่งทางการตลาดของจำนวนเที่ยวโดยสารของระบบรถไฟฟ้าในกรุงโตเกียวมีสัดส่วนร้อยละ 48 สิงคโปร์ร้อยละ 46 และฮ่องกงร้อยละ 49 ในขณะที่กรุงเทพฯ มีเพียงร้อยละ 13 เท่านั้น จากข้อมูลเชิงเปรียบเทียบที่กล่าวมาข้างต้น นับเป็นปัจจัยหลักที่แสดงให้เห็นว่ากรุงเทพฯ ยังคงต้องพัฒนาอย่างเร่งด่วนสำหรับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าเพื่อรองรับสภาพการจราจรที่แออัดในปัจจุบัน และยังคงต้องพัฒนาต่อไปเมื่อเทียบกับประเทศใกล้เคียง

ปัจจุบัน รัฐบาลมีแผนขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยการส่งเสริมนโยบายประเทศไทย 4.0 วัตถุประสงค์หลักของแผนงานนี้ไม่เพียงแต่จะช่วยยกระดับเศรษฐกิจไปสู่ “เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” หรือ “ประเทศที่มีรายได้สูง” ผ่านอุตสาหกรรมที่มีนวัตกรรมและความก้าวหน้า แต่ยังช่วยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในประเทศเพื่อลดข้อจำกัดต่าง ๆ อาทิ สภาพการจราจรที่ติดขัด ทั้งนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะนำมาซึ่งประสิทธิภาพและคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน ในปี 2561 กระทรวงคมนาคมได้ออกแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน รวมทั้งสิ้น 44 โครงการ คิดเป็นมูลค่าประมาณ 2,021 พันล้านบาท

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561



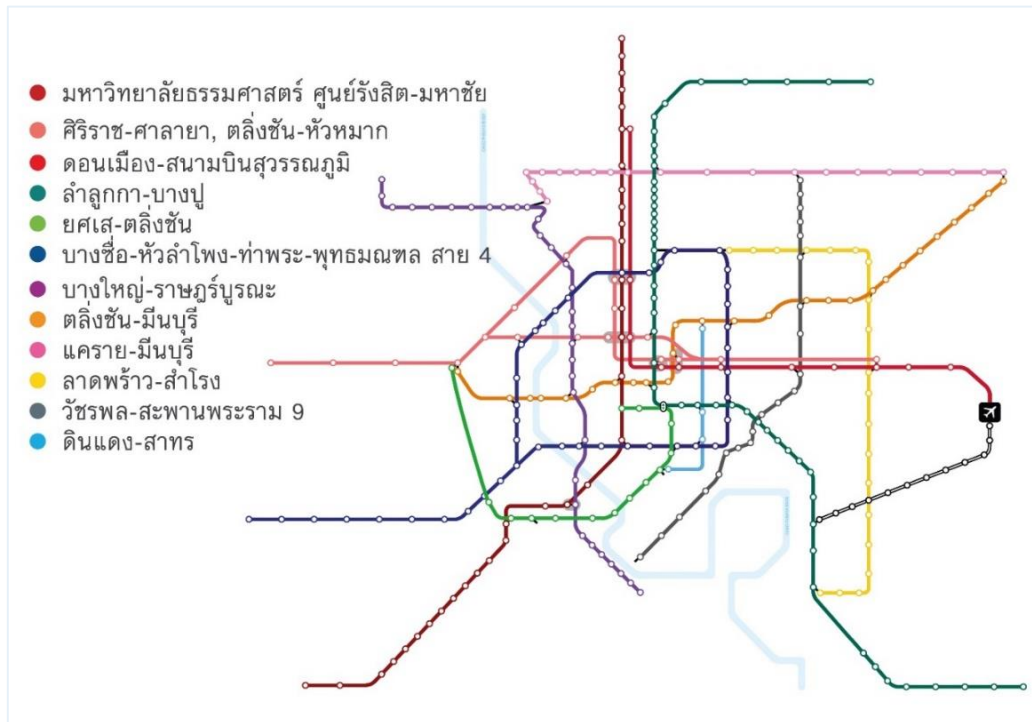
การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางเป็นสิ่งที่รัฐบาลให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่อง ดังเห็นได้จากการที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (“สนข.”) กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-Map) เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (รวมจังหวัดนครปฐม ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร) ในช่วงระยะเวลา 20 ปี (ตั้งแต่ปี 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.

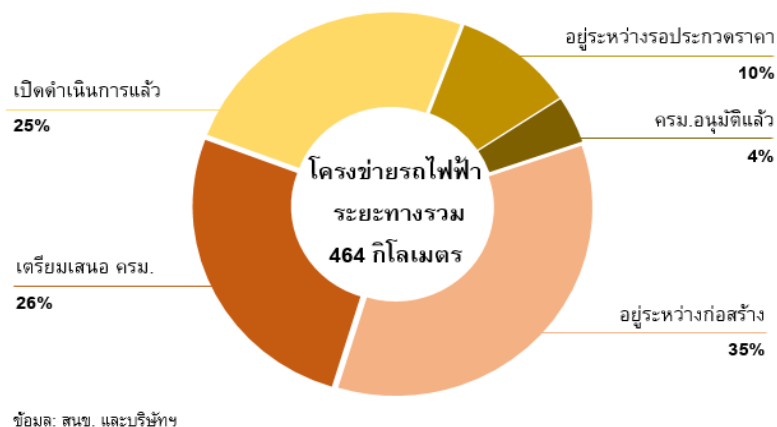
โครงข่ายระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-Map) (515.2 กิโลเมตร)



ข้อมูล : สนข. และ รฟม.

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

ความคืบหน้าของการดำเนินงานโครงการเร่งด่วน 10 สายหลัก



ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดต่อสาธารณะและเพื่อเป็นการขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น สนข. ประสานความร่วมมือกับองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ในการจัดทำแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ฉบับที่ 2 (M-Map 2) โดยคาดว่าจะมีการบรรจุโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ 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-ลำสาลี ระยะทาง 22 กิโลเมตร) เข้าไปในแผนแม่บทฉบับใหม่ดังกล่าว โดยขณะนี้ สนข. อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนา M-Map 2 โดยคาดว่าจะได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีในปี 2564

■ 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 นอกจากนี้ บีอีเอ็มมีแผนที่จะเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายช่วงหัวลำโพง-หลักสอง ในเดือนกันยายน 2562 และช่วงเตาปูน-ท่าพระ ในเดือนมีนาคม 2563 โดยทั้ง 2 เส้นทางดังกล่าวจะเชื่อมต่อการเดินทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นวงกลม และ (2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) เป็นโครงการรถไฟฟ้าทางวิ่งยกระดับ ระยะทางรวม 23 กิโลเมตร จำนวน 16 สถานี เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีเตาปูน

ทั้งนี้ ในปี 2560 และปี 2561 ระบบรถไฟฟ้า MRT ให้บริการผู้โดยสารเป็นจำนวนทั้งสิ้น 108.0 ล้านเที่ยวคน และ 113.7 ล้านเที่ยวคน ตามลำดับ

ระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

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

ระบบรถไฟฟ้าชานเมือง

ระบบรถไฟฟ้าชานเมืองเป็นหนึ่งในโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ดำเนินการโดย รฟท. ระยะทางรวม 15.3 กิโลเมตร จำนวน 4 สถานี (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) โดยเปิดทดลองเดินรถด้วยรถดีเซลราง ตั้งแต่วันที่ 8 กันยายน 2555 ถึงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2555 และเริ่มเปิดให้บริการชั่วคราวในวันที่ 5 ธันวาคม 2555 อย่างไรก็ตาม ระบบรถไฟฟ้าชานเมืองดังกล่าวได้หยุดให้บริการชั่วคราว และคาดว่าจะเปิดให้บริการได้อีกครั้งภายหลังจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อนแล้วเสร็จในปี 2564

■ 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 2561 มีอัตราการเติบโตของรถที่จดทะเบียนในกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นจากปี 2560 อยู่ที่ร้อยละ 2.62 จากความแตกต่างระหว่างอุปสงค์ของผู้ใช้ระบบคมนาคมที่พึ่งพาถนนและอุปทานของถนนในกรุงเทพฯ ทำให้ปัญหาการจราจรทวีคูณขึ้น ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นปัจจัยที่สำคัญในการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้เดินทางให้หันมาใช้บริการของระบบขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มมากขึ้น

ทั้งนี้ จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางราง เช่น ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และระบบรถไฟฟ้า MRT มีผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

จำนวนและอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน							
หน่วย : คนต่อวัน	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561
ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ⁽¹⁾⁽²⁾	554,654	608,692	627,472	666,504	684,492	692,680	700,673
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	10.9	9.7	3.1	6.2	2.7	1.2	1.5
ระบบรถไฟฟ้า MRT	220,225	236,811	253,255	260,325	274,302	295,792	311,447
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	6.3	7.5	6.9	2.8	5.4	7.8	5.3

ที่มา: ข้อมูลจากบีทีเอ็มและบีทีเอสซี

(1) นับรวมทั้งผู้โดยสารที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพฯสายหลักและส่วนต่อขยาย

(2) นับจำนวนผู้โดยสารตามรอบปีบัญชีของบีทีเอสซี (ตั้งแต่ 1 เมษายน ถึง 31 มีนาคม) เช่น ปี 2561 หมายถึง ปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2562

■ การเพิ่มขึ้นของรายได้

แม้ว่าระบบขนส่งมวลชนทางรางจะเป็นรูปแบบการขนส่งที่รวดเร็วและน่าเชื่อถือ ค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนทางรางค่อนข้างสูงกว่าค่าโดยสารของการขนส่งในรูปแบบอื่น ตัวอย่างเช่น รถโดยสารประจำทางธรรมดาของ ขสมก. มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำอยู่ที่ 8 บาท สำหรับเส้นทางส่วนใหญ่ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล และรถโดยสารประจำทางปรับอากาศของ ขสมก. มีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำอยู่ที่ 12 บาท โดยจะเพิ่มขึ้นตามระยะทางการเดินทาง ในขณะที่ระบบขนส่งมวลชนทางรางมีอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำที่ 16 บาท โดยค่าโดยสารจะเพิ่มขึ้นตามระยะทางการเดินทาง

ในช่วงที่ผ่านมาระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารประจำทางธรรมดาหรือปรับอากาศ มีการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารไม่มากนัก ถึงแม้ว่าราคาน้ำมันได้ปรับตัวสูงขึ้นแต่รัฐบาลได้ออกมาตรการเพื่อตรึงราคา

ค่าโดยสารโดยการแบกรับต้นทุนค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นผ่านเงินสนับสนุน ดังนั้น อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนส่วนใหญ่จึงไม่มีการปรับอัตราขึ้นมากนัก ค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 สรุปได้ดังนี้

อัตราค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพฯ		
ประเภท	อัตราค่าโดยสาร (บาท)	หมายเหตุ
รถสองแถว	7.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถธรรมดา ครึ่ง-แดง	8.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถบริการตลอดคืน ครึ่ง – แดง	9.50	ราคาเดียวตลอดสาย
รถธรรมดา ขาว – น้ำเงิน	10.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถทางด่วน ครึ่ง – แดง	10.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถทางด่วน ขาว – น้ำเงิน	12.00	ราคาเดียวตลอดสาย
รถโดยสารปรับอากาศ ครึ่ง – น้ำเงิน	12.00 – 20.00	ราคาตามระยะทาง
รถปรับอากาศ (ยูโร II สีส้ม และ NGV สีขาว)	13.00 – 25.00	ราคาตามระยะทาง
รถปรับอากาศ NGV ใหม่ สีฟ้า	15.00 – 25.00	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 รถฟ. และบีทีเอสซี

อย่างไรก็ดี ในช่วงสองถึงสามทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยมีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศไทยได้เปลี่ยนผ่านจากระบบเศรษฐกิจที่อาศัยภาคเกษตรกรรมเป็นหลักมาเป็นระบบเศรษฐกิจที่อาศัยการให้บริการและการส่งออกเป็นหลัก จากข้อมูลของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า อัตราการขยายตัวของผลผลิตมวลรวมที่แท้จริงของประเทศไทย (Real GDP Growth) มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2561 เฉลี่ยทั้งปีอยู่ที่ร้อยละ 4.1

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

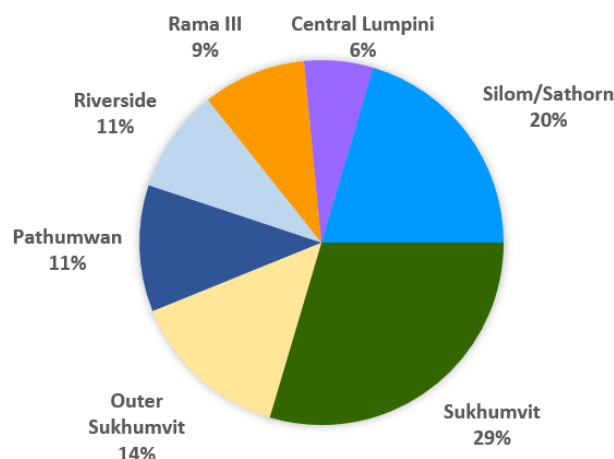
ปัจจุบันการเดินทางในกรุงเทพฯ ถือได้ว่าเป็นปัญหาหลักที่เกิดขึ้นเนื่องจากความหนาแน่นของประชากรและระบบขนส่งมวลชนที่ไม่ครอบคลุมเพียงพอ ณ สิ้นปี 2561 จำนวนประชากรที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ เฉพาะตามสำมะโนประชากร มีจำนวน 5.7 ล้านคน

จำนวนและอัตราการเติบโตของประชากรในกรุงเทพฯ ตามสำมะโนประชากร ณ วันที่ 31 ธันวาคม								
หน่วย : คน	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561
ประชากรกรุงเทพฯ	5,674,843	5,673,560	5,686,252	5,692,284	5,696,409	5,686,646	5,682,415	5,676,648
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	-0.5	-0.0	0.2	0.1	0.1	-0.2	-0.0	-0.1

ที่มา: สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

พื้นที่ในเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสซึ่งส่วนใหญ่อยู่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ (Central Business District) ซึ่งรวมถึงพื้นที่ถนนสีลม สาทร สุรวงศ์ พระราม 4 เพลินจิต วิทยุ สุขุมวิทตอนต้น และอโศก) มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะเห็นได้จากอัตราการเติบโตของอุปทานของคอนโดมิเนียมในใจกลางกรุงเทพฯ (พื้นที่ใจกลางกรุงเทพฯ รวมถึงพื้นที่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ ถนนสุขุมวิทตอนปลายและถนนพระราม 3) โดยอัตราการเติบโตในปี 2561 ยังคงอยู่ในระดับสูง จึงน่าจะเป็นประโยชน์ต่อระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ให้บริการครอบคลุมพื้นที่ภายในย่านศูนย์กลางธุรกิจ

อุปทานของคอนโดมิเนียมในใจกลางกรุงเทพฯ



ข้อมูล : CBRE Research (ไตรมาส 3 ปี 2561)

2.1.2.2 ภาวะการแข่งขันและกลยุทธ์การแข่งขัน

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

รถโดยสารประจำทางเป็นผู้ให้บริการด้านการขนส่งมวลชนที่ใหญ่ที่สุดเมื่อวัดจากจำนวนเที่ยวโดยสาร โดยบีทีเอสคาดการณ์ว่าในอนาคต รถโดยสารประจำทางจะยังคงเป็นผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนหลักอยู่ อย่างไรก็ตาม การให้บริการของรถโดยสารประจำทางได้รับผลกระทบจากสภาพจราจรที่ติดขัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ดังนั้น บีทีเอสจึงสามารถแข่งขันกับรถโดยสารประจำทางได้จากระยะเวลาในการเดินทางที่รวดเร็วกว่าและมีความสะดวกสบายมากกว่า เนื่องจากรถไฟฟ้าบีทีเอสไม่ได้รับผลกระทบจากการจราจรที่ติดขัด

■ การเพิ่มศักยภาพในการให้บริการและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร

บีทีเอสซีมุ่งเน้นการเพิ่มศักยภาพในการให้บริการและการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารด้วยการเพิ่มตู้รถโดยสาร เนื่องจากบีทีเอสซีคาดว่าจำนวนผู้โดยสารจะยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะเมื่อมีการเปิดให้บริการส่วนต่อขยายในอนาคต ทั้งจากเส้นทางให้บริการเดิมและจากจุดเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ ทั้งนี้ ปัจจุบัน ได้ปรับเปลี่ยนรถไฟฟ้าที่ให้บริการทั้งหมดจำนวน 52 ขบวน เป็นรถไฟฟ้าแบบ 4 ตู้ต่อขบวนทั้งหมดแล้ว โดยในอนาคตบีทีเอสซีจะยังสั่งซื้อขบวนรถไฟฟ้าและตู้โดยสารเพิ่มเติมเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

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 กทม. ได้จัดสร้างลิฟต์โดยสารสำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และในส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ 1 และตอนที่ 2 และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท โดยบีทีเอสซีมีหน้าที่ในการดูแลรักษาลิฟต์โดยสารดังกล่าว ตลอดจนจัดเตรียมเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกและให้ความช่วยเหลือ

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

บีทีเอสซีและบีเอสเอส ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ปัจจุบันบริษัทฯ ถือหุ้นผ่านวีจีไอ ในสัดส่วนร้อยละ 90 ได้พัฒนาระบบตัวร่วมภายใต้ชื่อ “บัตร์แรบบิท (Rabbit)” โดยระบบตัวร่วมจะทำให้บัตร์ไบเดียวสามารถนำไปชำระค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนหลายประเภทที่แตกต่างกัน ปัจจุบัน บัตร์แรบบิทสามารถใช้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และในอนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ซึ่งบีทีเอสซีเชื่อว่าจะเพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารและจะส่งผลให้มีการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสมากขึ้น นอกจากนี้ การนำสมาร์ตการ์ดมาใช้ ยังจะทำให้การบริหารค่าใช้จ่ายของบีทีเอสซีมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากระบบของสมาร์ตการ์ดดังกล่าวไม่ต้องมีการบำรุงรักษามากเท่ากับระบบบัตรแถบแม่เหล็กเดิม

■ การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน

แม้ว่าบีทีเอสซีจะมีประสิทธิภาพและความสามารถในการรักษาระดับต้นทุนในการดำเนินการ (Operational Leverage) บีทีเอสซียังคงปรับปรุงและพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ซึ่งรวมถึงการบำรุงรักษาระบบที่มีความสำคัญต่าง ๆ ด้วยตนเองแทนการใช้บริการของบุคคลภายนอก เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรของบีทีเอสซีจะได้รับการถ่ายทอดความรู้จากผู้ขาย และเป็นการเพิ่มศักยภาพการบริหารต้นทุนการบำรุงรักษา

บีทีเอสซีได้ทำการบำรุงรักษาระบบไฟฟ้าและเครื่องกลที่สำคัญ และดำเนินการซ่อมบำรุงอุปกรณ์ต่าง ๆ ให้ดี อยู่เสมอ (Preventive Maintenance) เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของอุปกรณ์ ตลอดจนเป็นการยืดอายุการใช้งานของอุปกรณ์ให้ยาวนานขึ้น ซึ่งเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายการลงทุนในอุปกรณ์

■ การยกระดับความปลอดภัยของผู้โดยสาร

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

นอกจากนี้ บีทีเอสซีได้ดำเนินการให้วิศวกรทำการติดตั้งประตูชานชาลาอัตโนมัติ (Half Height Platform Screen Door) ในสถานีที่มีผู้ใช้บริการจำนวนมากและหนาแน่น จำนวน 9 สถานี ได้แก่ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ พญาไท สยาม ชิดลม อโศก พร้อมพงษ์ อ่อนนุช ศาลาแดง และช่องนนทรี ทั้งนี้ เพื่อลดความเสี่ยงต่ออันตรายที่อาจเกิดกับผู้โดยสารที่รอขบวนรถไฟฟ้าอยู่บนชั้นชานชาลา โดยระบบประตูชานชาลาอัตโนมัติได้มีการออกแบบให้เชื่อมโยงกับระบบควบคุมขบวนรถไฟฟ้า เพื่อให้มีการเปิดและปิดพร้อมๆ กัน และป้องกันไม่ให้ขบวนรถไฟฟ้าเคลื่อนที่ในกรณีที่มีเหตุขัดข้องที่อาจมีผลต่อความปลอดภัยของผู้โดยสาร

■ ความตระหนักและห่วงใยต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

บีทีเอสซีมีความตระหนักและใส่ใจในสิ่งแวดล้อมตลอดแนวเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยได้จัดทำระบบจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาองค์กรให้ก้าวหน้าและเป็นที่ยอมรับในเชิงพาณิชย์และทางสังคม และได้ผ่านการรับรองจากบริษัท บูโร เวอร์ิทัส เซอทิฟิเคชั่น (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้ให้การรับรอง เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2557 และตลอดช่วง 3 ปีที่ผ่านมา บีทีเอสซียังคงรักษาระบบจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 อย่างต่อเนื่อง และยังได้พัฒนาระบบการจัดการพลังงานเพื่อส่งเสริมวัตถุประสงค์ในการดูแลสิ่งแวดล้อม โดยมีโครงการประหยัดพลังงานหลายโครงการ เช่น การเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศแบบแยกส่วน (Split Type) การเปลี่ยนโคมไฟส่องสว่างใต้สถานีรถไฟฟ้า (Street Light) 23 สถานีให้เป็นแบบ LED จำนวน 540 โคม การลดการใช้ไฟฟ้า ปิดไฟ ปิดคอมพิวเตอร์ และปรับอุณหภูมิเครื่องปรับอากาศจาก 24 เป็น 25 องศาเซลเซียส ตลอดจนการซ่อมแซมแผนภูมิเงินด้านการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมในกรณีเกิดอุบัติเหตุในโรงซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า

2.1.2.3 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

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

■ ลักษณะทางกายภาพ

จากผลการสำรวจปี 2561 โดยสวนดุสิตโพล จากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 2,726 คน สามารถแบ่งกลุ่มผู้โดยสารตามเพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ของผู้เดินทาง ได้ดังนี้

ข้อมูล		จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ	ชาย	871	31.95
	หญิง	1,855	68.05
	รวม	2,726	100
อายุ	ต่ำกว่า 15 ปี	67	2.46
	16-20 ปี	370	13.57
	21-25 ปี	501	18.38
	26-30 ปี	431	15.81
	31-40 ปี	585	21.46
	41 ปีขึ้นไป	772	28.32
	รวม	2,726	100
การศึกษา	ประถมศึกษา	45	1.65
	มัธยมตอนต้น	153	5.61
	มัธยมตอนปลาย/ปวช.	366	13.43
	ปวส./อนุปริญญา	159	5.84
	ปริญญาตรี	1,615	59.24
	สูงกว่าปริญญาตรี	388	14.23
	รวม	2,726	100
อาชีพ	นักเรียน/นักศึกษา	622	22.82
	พนักงานบริษัท	1,151	42.22
	ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	236	8.66
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	327	12.00
	รับจ้างทั่วไป	185	6.79
	แม่บ้าน	101	3.71
	เกษียณอายุ/ว่างงาน	58	2.13
	พนักงานภาครัฐ	12	0.44
	อาชีพอิสระ	29	1.06
	ไม่แสดงความคิดเห็น	5	0.17
	รวม	2,726	100
รายได้ต่อเดือน	ไม่เกิน 10,000 บาท	451	16.54
	10,001-20,000 บาท	647	23.73
	20,001-30,000 บาท	555	20.36
	30,001-40,000 บาท	351	12.88
	40,001-50,000 บาท	201	7.37
	50,001-75,000 บาท	132	4.84
	75,001-100,000 บาท	78	2.86
	มากกว่า 100,000 บาท	73	2.68
	ไม่มีรายได้	231	8.47
	ไม่แสดงความคิดเห็น	7	0.27
	รวม	2,726	100

■ พฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากผลการสำรวจปี 2561 โดยสวนดุสิตโพล จากผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 2,726 คน เมื่อพิจารณาพฤติกรรมและความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่าผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด 4-5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 36.90 รองลงมาคือ 2-3 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 23.07 และ 6-7 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 18.45

นอกจากนี้ ยังพบว่ากลุ่มนักเรียน/นักศึกษา พนักงานบริษัท ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ พนักงานภาครัฐ ใช้บริการรถไฟฟ้า 6-7 วันต่อสัปดาห์ มากที่สุด ส่วนกลุ่มเจ้าของธุรกิจ/ค้าขาย รับจ้างทั่วไป แม่บ้าน เกษียณอายุ/ว่างงาน อาชีพอิสระ ใช้บริการรถไฟฟ้า 4-5 วันต่อสัปดาห์มากที่สุด

2.1.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

■ ระบบบัตรโดยสารและประเภทของบัตรโดยสาร

ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติของรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ภายใต้การควบคุมของระบบคอมพิวเตอร์ศูนย์กลาง ประกอบด้วยอุปกรณ์ประมวลผลอัตโนมัติ ซึ่งสามารถรองรับบัตรโดยสารได้ทั้งบัตรแถบแม่เหล็ก และบัตรสมาร์ทการ์ดแบบไร้สัมผัส (Contactless Smartcard) ปัจจุบัน บีทีเอสมีประเภทของบัตรโดยสาร ดังนี้

ประเภทบัตร	ปี 2561/62 สัดส่วนรายได้ (ร้อยละ)
บัตรประเภทเที่ยวเดียว (Single Journey Ticket) ค่าโดยสารแตกต่างกันตามจำนวนสถานี โดยค่าโดยสารอยู่ระหว่าง 16-44 บาท	36.7
บัตรประเภทเติมเงิน	28.8
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับบุคคลทั่วไป บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	27.0
บัตรประเภท 30 วัน (30 Day Smart Pass) สำหรับนักเรียน นักศึกษา บัตรมีการกำหนดจำนวนเที่ยวที่สามารถใช้ได้โดยไม่จำกัดระยะทาง อายุการใช้งาน 30 วัน	4.3
บัตรประเภท 1 วัน (One Day Pass) เป็นบัตรโดยสารไม่จำกัดเที่ยวการเดินทางใน 1 วัน	1.6
บัตรแบบพิเศษสำหรับผู้สูงอายุ (Senior Smart Pass) สำหรับผู้โดยสารสัญชาติไทยอายุตั้งแต่ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป	1.6

ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2555 บีทีเอสได้เปิดให้บริการบัตรแบบพิเศษของบีทีเอส โดยบัตรดังกล่าวเป็นบัตรสมาร์ทการ์ด ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถใช้ชำระค่าโดยสารของระบบขนส่งมวลชนรูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ รถไฟฟ้าบีทีเอส รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT และในอนาคตจะสามารถใช้กับเครือข่ายระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังสามารถใช้ชำระค่าสินค้าและบริการในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของบัตรแบบพิเศษ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทส่งเสริมให้ผู้โดยสารใช้บริการบัตรแบบพิเศษ โดยการจัดทำโปรแกรมสะสมคะแนน “แบบพิเศษ รีวอร์ดส (Rabbit Rewards)” ซึ่งผู้ถือบัตรสามารถนำคะแนนสะสมมาแลกเป็นเงินอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเติมเงินในบัตรแบบพิเศษ ของกานัล หรือบัตรกานัลเงินสด โปรดพิจารณารายละเอียดเกี่ยวกับบัตรแบบพิเศษและโปรแกรมสะสมคะแนนแบบพิเศษ รีวอร์ดส เพิ่มเติมใน หัวข้อ 2.2.1.2 ธุรกิจบริการชำระเงิน และ หัวข้อ 2.4.1 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 ในช่วงเร่งด่วน 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

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

นอกจากนี้ ในเดือนพฤษภาคม 2559 บีทีเอสซีได้ลงนามในสัญญาจัดซื้อรถไฟฟ้าเพิ่มเติมอีก จำนวน 46 ขบวน ขบวนละ 4 ตู้ รวมทั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง จากกลุ่มบริษัทซีเมนส์ และซีอาร์อาร์ซี คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ 270 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นของโครงการรถไฟฟ้าช่วงต้น และโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเหนือและสายสีเขียวใต้ โดยรถไฟฟ้าใหม่จำนวน 14 ขบวน จากกลุ่มบริษัทซีเมนส์ ได้ทยอยเดินทางมาถึงประเทศไทยตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2561 ที่ผ่านมา และคาดว่าจะรถไฟฟ้าใหม่อีกจำนวน 8 ขบวน จะพร้อมส่งมอบภายในปี 2562 นี้ สำหรับรถไฟฟ้าใหม่จากซีอาร์อาร์ซีนั้น ขบวนแรกได้ส่งมอบเป็นที่เรียบร้อยแล้วในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 และคาดว่าจะรถไฟฟ้าอีกจำนวน 23 ขบวน จะพร้อมส่งมอบภายในปี 2563

■ ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling System)

ระบบอาณัติสัญญาณได้ถูกออกแบบเพื่อให้ระบบรถไฟมีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ระบบอาณัติสัญญาณจะอาศัยเครือข่าย Internet Protocol - Based Network และส่งสัญญาณควบคุมผ่านรางรถไฟไปยังรถไฟ และแลกเปลี่ยนข้อมูลกันทั้ง 2 ทิศทาง โดยข้อมูลจะถูกเชื่อมต่อและส่งไปยังสถานี นอกจากนี้ ยังมีการใช้ระบบไฟกั้นแสงในการถ่ายทอดข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถไฟไปสู่ศูนย์ควบคุมการเดินรถไฟ ระบบอาณัติสัญญาณมีคุณสมบัติป้องกันเหตุขัดข้อง (Fail-safe) และระบบสำรอง (Hot Standby) โดยหากเกิดเหตุขัดข้อง รถไฟจะยังคงสามารถปฏิบัติงานต่อไปได้ในทิศทางหรือเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งได้อย่างปลอดภัย ด้วยความเร็วระดับปกติ

จากกรณีที่มีเหตุการณ์ระบบอาณัติสัญญาณขัดข้องในปี 2561 บีทีเอสซีได้ตรวจสอบพบว่า การขัดข้องของอาณัติสัญญาณเกิดขึ้นจากสวิตช์ (Switch) ทำงานไม่ปกติ จึงก่อให้เกิดช่องว่างในเครือข่ายการสื่อสาร (Network Loop) และไม่สามารถทำงานได้ ซึ่งส่งผลให้ระบบการเดินรถไฟมีปัญหาทั้งระบบ โดยบีทีเอสซีได้ทำการปรับปรุงระบบเครือข่ายเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น โดยการจำกัดขอบเขตไว้เป็นบริเวณ ซึ่งจะทำให้การให้บริการเดินรถไฟในบริเวณอื่นยังสามารถดำเนินการได้ตามปกติ

นอกจากนี้ บีทีเอสซีได้ดำเนินการเปลี่ยนระบบการรับส่งคลื่นสัญญาณวิทยุจาก Motorola เป็น Moxa Radio ซึ่งเป็นการรับส่งข้อมูลระหว่างอุปกรณ์ไร้สายที่มีตัวควบคุมการโรมมิ่ง เพื่อช่วยให้การโรมมิ่งระหว่าง Access Point มีความรวดเร็วมากขึ้น อีกทั้งยังมีข้อความถี่ให้เลือกใช้ได้มากขึ้นและสามารถปรับ Bandwidth ของช่องสัญญาณให้แคบลง เพื่อลดการแทรกของสัญญาณจากอุปกรณ์ภายนอกที่ใช้ความถี่ในย่านเดียวกัน และยังมีการติดตั้งตัวกรองความถี่ (Bandpass Filter) เพื่อช่วยป้องกันสัญญาณรบกวนจากความถี่ในย่านใกล้เคียง และทำให้การรับส่งข้อมูลมีความถูกต้องและรวดเร็วมากที่สุด

■ 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 และจะมีการวางแผนจัดเตรียมจำนวนขบวนรถไฟให้เพียงพอต่อการให้บริการผู้โดยสารปกติ นอกจากนี้ บีทีเอสซีมีกำหนดการซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) ทุก 7-8 ปี โดยจะทยอยทำการซ่อมแซมรถไฟเพื่อไม่ให้กระทบต่อการให้บริการ ทั้งนี้ การซ่อมบำรุงใหญ่แต่ละรอบจะใช้เวลาประมาณ 2 ปี โดยบีทีเอสซีได้จัดทำทำการซ่อมบำรุงใหญ่ครั้งแรกเมื่อต้นปี 2549 ซึ่งแล้วเสร็จในปลายปี 2551 และในปี 2557 ได้ดำเนินการซ่อมบำรุงใหญ่ครั้งที่สอง โดยปัจจุบันได้ทำการซ่อมบำรุงใหญ่กับอุปกรณ์หลักเสร็จเรียบร้อยแล้วเมื่อเดือนมีนาคม 2559 ส่วนงานซ่อมบำรุงใหญ่กับอุปกรณ์อื่น ๆ จำเป็นต้องทำต่อเนื่อง แต่จะไม่มีผลกระทบกับการให้บริการแต่อย่างใด

ทั้งนี้ ขอบเขตการให้บริการภายใต้สัญญาซ่อมบำรุงระยะยาวดังกล่าว จะไม่ครอบคลุมถึงรถไฟฟ้าจำนวน 17 ขบวนที่สั่งซื้อจากซีอาร์อาร์ซี ซึ่งพนักงานของบีทีเอสจะทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการดูแลรักษาและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าที่สั่งซื้อเพิ่มเติมดังกล่าวเอง โดยตามสัญญาซื้อรถไฟฟ้า ซีอาร์อาร์ซีจะต้องทำการฝึกอบรมให้แก่พนักงานของบีทีเอสสำหรับการจัดการและดูแลรักษาระบบต่าง ๆ ของรถไฟฟ้าให้เสร็จสิ้นภายใน 1 เดือนก่อนรับมอบรถไฟฟ้าขบวนแรก และการฝึกอบรมสำหรับการจัดการและซ่อมบำรุงใหญ่ (Overhaul) ภายในระยะเวลา 18 เดือน ภายหลังการรับมอบรถไฟฟ้าขบวนแรกแล้ว

นอกจากนี้ พนักงานของบีทีเอสจะเป็นผู้ดูแลรักษาและซ่อมบำรุงระบบอาณัติสัญญาณเอง โดยผ่านการฝึกอบรมจากกลุ่มบริษัทบอมบาร์เดียร์

2.2 ธุรกิจสื่อโฆษณา

บริษัทฯ ประกอบธุรกิจสื่อโฆษณาผ่านกลุ่มวีจีไอ ทั้งนี้ ในแบบ 56-1 นี้ จะแสดงข้อมูลเกี่ยวกับธุรกิจสื่อโฆษณา โดยสังเขป สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดพิจารณาแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2561/62 (แบบ 56-1) ของวีจีไอ

2.2.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ธุรกิจของวีจีไอประกอบด้วย 3 ธุรกิจหลัก ได้แก่ (1) ธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้าน ซึ่งมีทั้งส่วนที่วีจีไอเป็นผู้ประกอบธุรกิจเอง และประกอบธุรกิจผ่านบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของวีจีไอ (2) ธุรกิจบริการด้านดิจิทัล ซึ่งดำเนินการผ่านกลุ่มบริษัทภายใต้ Rabbit Group และ (3) ธุรกิจจัดส่งพัสดุ ซึ่งดำเนินการโดย Kerry Express ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของวีจีไอ

2.2.1.1 ธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้าน

ธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้านครอบคลุม 5 พื้นที่สำคัญ ประกอบด้วย (1) สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน (2) สื่อโฆษณากลางแจ้ง (3) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน (4) สื่อโฆษณาในสนามบิน และ (5) การสาธิตสินค้า

(ก) สื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน

วีจีไอได้รับสิทธิในการบริหารพื้นที่สื่อโฆษณาและการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวหลักและโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิท ซึ่งมีเส้นทางผ่านย่านศูนย์กลางธุรกิจและที่พักอาศัยในกรุงเทพฯ รวมทั้งสิ้นจำนวน 30 สถานี รวมระยะทาง 31.0 กิโลเมตร มีจำนวนรถทั้งสิ้น 52 ขบวน (208 ตู้) และสามารถเข้าถึงผู้รับชมได้มากกว่า 740,000 คนต่อวัน โดยแบ่งเป็น (ก) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวหลัก จำนวน 23 สถานี ตามสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาดในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และ (ข) โครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิท จำนวน 7 สถานี ตามสัญญาบริหารจัดการพื้นที่ส่งเสริมการเดินทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ซึ่งวีจีไอได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวจากบีทีเอสซึ่งจนถึงเดือนธันวาคม 2572 ซึ่งเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับการสิ้นสุดของสัญญาสัมปทานระหว่างบีทีเอสฯ กับ กทม. ทั้งนี้ วีจีไอเป็นผู้ลงทุนในการจัดหาและติดตั้งเครือข่ายสื่อโฆษณาพร้อมวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ดำเนินการต่าง ๆ รวมไปถึงรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการติดตั้งป้ายโฆษณา การบำรุงรักษาซ่อมแซมอุปกรณ์ให้คงสภาพดีตลอดระยะเวลาของสัญญา

(ข) สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน

สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานภายใต้การบริหารจัดการของวีจีไอครอบคลุม 2 พื้นที่หลัก ได้แก่ สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและสื่อโฆษณาในอาคารที่พักอาศัย ได้แก่ จอดิจิทัลที่ติดตั้งในลิฟต์โดยสาร และบริเวณอื่น ๆ ภายในอาคาร เช่น บริเวณลิบบบี้ ทั้งนี้ ในการทำสัญญาติดตั้งและบริหารจอดิจิทัลกับอาคารสำนักงานแต่ละแห่ง สัญญาส่วนใหญ่มีอายุประมาณ 3 ปี โดยวีจีไอจะเป็นผู้ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวตลอดอายุสัญญา

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 วีจีไอมีเครือข่ายอาคารสำนักงานภายใต้การบริหารจัดการรวมทั้งสิ้น 180 อาคารในกรุงเทพฯ โดยเป็นสื่อประเภทจอดิจิทัลทั้งหมด 1,358 จอ ซึ่งควบคุมจากสำนักงานใหญ่ของวีจีไอโดยสามารถเข้าถึงผู้รับชมได้มากกว่า 980,000 คนต่อวัน นอกจากนี้ วีจีไอยังได้รับแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนขายสื่อโฆษณาแต่เพียงผู้เดียวจากห้างหุ้นส่วน อาร์ทิสต้า มีเดีย สำหรับสื่อโฆษณาประเภทจอดิจิทัลซึ่งติดตั้งในลิฟต์โดยสารของอาคารที่พักอาศัยจำนวน 317 อาคาร ภายใต้แบรนด์ของบริษัท เอพี (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) บริษัท แอล.พี.เอ็น. ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท แกรนด์ ยูนิตี้ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ทั้งนี้ เมื่อนับรวมเครือข่ายของวีจีไอ และห้าง

หุ้นส่วน อาร์ทิสต้า มีเดีย ทำให้กลุ่มวีจีไอมีเครือข่ายในการให้บริการด้านสื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานและอาคารที่พักอาศัยที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ ครอบคลุมอาคารทั้งสิ้น 497 อาคารและมีจอภาพมากถึง 2,114 จอ

(ค) สื่อโฆษณากลางแจ้ง

สื่อโฆษณากลางแจ้งถือเป็นอีกหนึ่งหน่วยธุรกิจที่สำคัญของวีจีไอ โดยวีจีไอประกอบธุรกิจสื่อโฆษณากลางแจ้งผ่าน MACO ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของวีจีไอ โดย MACO เป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณากลางแจ้งที่ใหญ่ที่สุดเป็นอันดับ 2 ของประเทศไทย โดยสินค้าและบริการของ MACO สามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภทหลัก ๆ ได้แก่ (1) ป้ายบิลบอร์ด ซึ่งรวมถึงป้ายบิลบอร์ดขนาดใหญ่ ที่ติดตั้งในพื้นที่ยุทธศาสตร์สำคัญทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด ป้ายบิลบอร์ดขนาดกลาง ซึ่งติดตั้งตามแยกสำคัญในต่างจังหวัดทั่วประเทศ ป้ายโฆษณาภายในสถานีบริการน้ำมัน ปตท. จีพีพี และ ดิจิทัลบิลบอร์ด ซึ่งประกอบด้วยป้ายดิจิทัลบิลบอร์ดขนาดใหญ่ตามจังหวัดหลักซึ่งเป็นหัวเมืองของแต่ละภาค และจอดิจิทัลประเภทแอลซีดี จำนวน 250 จอ ซึ่งติดตั้งอยู่ภายในร้านอาหารชื่อดังทั่วประเทศ (2) ป้ายโฆษณาที่ติดตั้งอยู่ตามท้องถนน (Street Furniture) ซึ่งติดตั้งในจุดใจกลางเมือง บริเวณริมทางเท้า หรือริมถนนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และ (3) สื่อโฆษณาในต่างประเทศ ซึ่งดำเนินการผ่านบริษัทภายใต้ ชื่อ VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd ทั้งนี้ สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดพิจารณาแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2561 (แบบ 56-1) ของ MACO

(ง) สื่อโฆษณาในสนามบิน

สื่อโฆษณาในสนามบิน นับเป็นสื่อโฆษณานอกบ้านอีกประเภทหนึ่งที่มีประสิทธิภาพในการเข้าถึงผู้รับชม โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มเป้าหมายที่มีกำลังซื้อสูงทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยวีจีไอได้ขยายฐานธุรกิจไปยังสื่อโฆษณาในสนามบินผ่านการลงทุนใน AERO โดยการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 30 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดของ AERO โดย AERO เป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณาในสนามบินในประเทศไทย รวมทั้งสนามบินหลักอย่างสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง ซึ่งสนามบินเหล่านี้มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า 158 ล้านคนต่อปี และยังเป็นผู้ให้บริการสื่อโฆษณาในสนามบินอย่างกว้าง ประเทศพม่า ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารประมาณ 6 ล้านคนต่อปี โดย AERO ได้รับสิทธิในการบริหารสื่อโฆษณาหลากหลายประเภทในรูปแบบที่แตกต่างกัน ซึ่งประกอบด้วย จอดิจิทัลประเภทแอลซีดี สะพานเทียบเครื่องบิน หรือวงช้าง สื่อโฆษณาบนรถเช็คอินกระเป๋า และสื่อโฆษณาในเครื่องบิน

(จ) การสาธิตสินค้า

วีจีไอได้ขยายธุรกิจเข้าไปยังธุรกิจการสาธิตสินค้า หรือธุรกิจการแจกสินค้าทดลอง (Product Sampling) ผ่านการลงทุนใน บริษัท เดโม เพอร์เวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 40 ซึ่งบริษัท เดโม เพอร์เวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้ให้บริการสาธิตสินค้าและผลิตภัณฑ์ที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย ด้วยประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจที่ยาวนานกว่า 20 ปี ในประเทศไทย ทำให้ปัจจุบันกลายเป็นผู้ให้บริการสาธิตสินค้าที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ทั้งนี้ บริษัท เดโม เพอร์เวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด มีเครือข่ายธุรกิจการสาธิตสินค้าครอบคลุมมากกว่า 1,000 ร้านค้าทั่วประเทศ โดยเป็นผู้ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสาธิตสินค้าในห้างสรรพสินค้าชั้นนำ เช่น บิ๊กซี เทสโก้ โลตัส ท็อปซูเปอร์มาร์เก็ต และวิลล่า มาร์เก็ต และพื้นที่อื่น ๆ ที่มีปริมาณผู้คนสัญจรไปมาหนาแน่น เช่น บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส อาคารสำนักงาน และสวนสนุกชั้นนำ ทำให้ปัจจุบันเครือข่ายของบริษัท เดโม เพอร์เวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด สามารถสร้างปฏิสัมพันธ์กับลูกค้าได้มากกว่า 40 ล้านคนต่อปี

2.2.1.2 ธุรกิจบริการด้านดิจิทัล

ธุรกิจบริการด้านดิจิทัล แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (1) ธุรกิจการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ ประกอบด้วย การให้บริการชำระค่าสินค้าและบริการโดยบัตรแบบบีที ซึ่งดำเนินการโดยบีเอสเอส ผ่านแอปพลิเคชันแบบบีที ไลน์ เพย์ ซึ่งดำเนินการโดยบริษัท แบบบีที-ไลน์ เพย์ จำกัด และ (2) ธุรกิจบริการ ประกอบด้วยธุรกิจนายหน้าประกันและธุรกิจบริการด้านการตลาด ซึ่งดำเนินการโดยกลุ่มบริษัท แบบบีที อินเทอร์เน็ต จำกัด

(ก) ธุรกิจการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์

ธุรกิจการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ แบ่งออกเป็น การชำระเงินแบบออฟไลน์ และการชำระเงินแบบออนไลน์ โดยประเภทการชำระเงินแบบออฟไลน์ที่ให้บริการผ่านบัตรแบบบีทีดำเนินการโดยบีเอสเอส ภายใต้ใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจบริการชำระเงินภายใต้การกำกับดูแลของธนาคารแห่งประเทศไทยและกระทรวงการคลัง โดย บีเอสเอสได้เปิดตัวบัตรแบบบีทีอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 ภายใต้ชื่อทางการค้าว่า “แบบบีที (Rabbit)” อันเป็นการให้บริการระบบการใช้จ่ายในระดับย่อยแบบ E-payment สำหรับระบบขนส่งมวลชน ธุรกิจค้าปลีก ตลอดจนธุรกิจบริการและการท่องเที่ยว

บัตรแบบบีทีมี 4 ประเภทหลัก ดังนี้

(1) บัตรแบบบีทีมาตรฐาน (Standard Rabbit) แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ (ก) บุคคลทั่วไป (ข) นักเรียน-นักศึกษา และ (ค) ผู้สูงอายุ ซึ่งบัตรแบบบีทีมาตรฐานนี้ ผู้ถือบัตรสามารถออกบัตรได้ที่ห้องจำหน่ายตั๋วโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสทุกสถานี ในปัจจุบัน สามารถออกบัตรแบบบีทีมาตรฐานได้ในราคา 200 บาท (ราคารวมค่าธรรมเนียมการออกบัตรแบบบีที 100 บาท และมูลค่าเริ่มต้น 100 บาท สำหรับการพร้อมใช้งาน)

(2) บัตรแบบบีทีธุรกิจ (Corporate Rabbit) คือ บัตรแบบบีทีรูปแบบเฉพาะที่สร้างขึ้นตามความต้องการขององค์กรต่าง ๆ ที่ต้องการรวมคุณสมบัติของบัตรแบบบีทีเข้ากับวัตถุประสงค์เฉพาะขององค์กรนั้น ๆ เช่น บัตรประจำตัวพนักงาน บัตรนักเรียน-นักศึกษา หรือบัตรสมาชิกสำหรับสินค้าอื่น ๆ เป็นต้น

(3) บัตรแบบบีทีพิเศษ (Special Rabbit) คือ บัตรแบบบีทีรูปแบบพิเศษที่ออกและจำหน่ายโดย BSS ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบบัตรแบบบีที โดยจะออกวางจำหน่ายเป็นของที่ระลึกหรือของสะสมเนื่องในโอกาสพิเศษต่าง ๆ ในหลากหลายรูปแบบ

(4) บัตรแบบบีทีร่วม (Co-branded Rabbit) คือ บัตรแบบบีทีที่ออกโดยสถาบันการเงินหรือองค์กรต่าง ๆ ที่ต้องการผนวกประโยชน์ใช้สอยของบัตรแบบบีทีเข้ากับการทำงานของบัตรขององค์กรนั้น เช่น บัตรเครดิต บัตรเดบิต หรือบัตรหรืออุปกรณ์ชนิดอื่น ๆ ตัวอย่างเช่น บัตรแบบบีทีร่วมกับธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บัตรแบบบีทีร่วมกับบริษัท อีออน ธนสินทรัพย์ จำกัด (มหาชน) (ปัจจุบันมูลค่าสินค้าที่ออกภายใต้บัตรแบบบีทีอีออน มีจำนวนทั้งสิ้น 1,600 ล้านบาท) เป็นต้น

ทั้งนี้ ภายในระยะเวลา 7 ปีนับจากวันที่บัตรแบบบีทีเปิดให้บริการ มีจำนวนผู้ถือบัตรแบบบีทีในตลาดแล้วมากกว่า 11 ล้านใบ มีร้านค้าที่เป็นพันธมิตรในเครือข่ายมากกว่า 237 แปรณต์ และครอบคลุมจุดให้บริการมากกว่า 5,733 จุด จากหลากหลายประเภทธุรกิจที่สามารถตอบสนองความต้องการและไลฟ์สไตล์ของคนเมือง ไม่ว่าจะเป็น

ร้านอาหารและเครื่องดื่ม และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับความบันเทิง เช่น โรงภาพยนตร์ รวมทั้งร้านค้าต่าง ๆ และศูนย์อาหารในห้างสรรพสินค้า และร้านสะดวกซื้อ เป็นต้น

สำหรับประเภทการชำระเงินแบบออนไลน์ดำเนินการโดยบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด ภายใต้ชื่อทางการค้าว่า “แรบบิท ไลน์ เพย์ (Rabbit LINE Pay)” อันเป็นส่วนหนึ่งของแอปพลิเคชัน LINE ซึ่งมีผู้ใช้บริการ Messaging มากที่สุดในประเทศไทย โดยผู้ลงทะเบียนสามารถใช้ Rabbit LINE Pay ในการชำระเงินได้ทั้งแบบออนไลน์และออฟไลน์ (ผ่าน QR Reader ที่ติดตั้งในร้านค้าพันธมิตรในเครือข่ายของ Rabbit Group) โดยสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิตที่ติดตั้งทะเบียนไว้ หรือผ่าน E-wallet โดยการเติมเงินเข้าบัญชีของตนเอง ซึ่งรายได้หลักของบริษัท แรบบิท-ไลน์ เพย์ จำกัด จะมาจากค่าธรรมเนียม MDR (Merchant Discount Fee) ซึ่งเป็นการคิดค่าธรรมเนียมส่วนลดจากร้านค้า เมื่อลูกค้ามีการใช้บริการและชำระเงินผ่าน Rabbit LINE Pay โดยเรียกเก็บเป็นสัดส่วนร้อยละของจำนวนเงินที่ลูกค้าชำระให้แก่ร้านค้านั้น ๆ ทั้งนี้ ในปี 2561/62 กลุ่มบริษัทได้พัฒนาระบบบัตรแรบบิทและ Rabbit LINE Pay เข้าไว้ด้วยกัน เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ให้สามารถเติมเงินและซื้อตั๋วโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสผ่านการตัดเงินใน E-Wallet รวมทั้งยังสามารถเช็คยอดเงินคงเหลือและตรวจสอบประวัติการเดินทางย้อนหลังได้ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวช่วยให้กลุ่มบริษัทสามารถเข้าถึงฐานข้อมูลของผู้บริโภคได้มากยิ่งขึ้น อันเป็นการสนับสนุนและช่วยยกระดับการให้บริการสื่อโฆษณาที่สามารถเข้าถึงผู้รับชมตรงกลุ่มเป้าหมายได้มากยิ่งขึ้น

อนึ่ง กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของ Rabbit LINE Pay คือ ผู้ใช้โทรศัพท์สมาร์ทโฟนในช่วงอายุ 15-45 ปี ที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยปัจจุบัน การชำระเงินผ่าน Rabbit LINE Pay ครอบคลุมถึงธุรกิจ E-commerce การจัดส่งพัสดุ เกมส์ การเติมเงินโทรศัพท์เคลื่อนที่ การซื้อสินค้าอุปโภคและบริโภคต่าง ๆ การซื้อตั๋วโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส และ Bill Payment

(ข) ธุรกิจบริการ

ธุรกิจบริการ ได้แก่ ธุรกิจนายหน้าประกัน และธุรกิจบริการด้านการตลาด ดำเนินการโดยกลุ่มแรบบิท อินเทอร์เน็ต (ประกอบด้วย บริษัท แรบบิท อินเทอร์เน็ต จำกัด บริษัท แรบบิท อินซัวร์รัน โพรเกอร์ จำกัด และบริษัท เอเอสเค ไดเร็ก กรุ๊ป จำกัด) โดยธุรกิจนายหน้าประกันดำเนินการภายใต้ใบอนุญาตเป็นนายหน้าประกันวินาศภัย ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ประเภทการจัดการให้มีการประกันภัยโดยตรง เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2557 ทะเบียนเลขที่ ว00021/2557 และนายหน้าประกันชีวิต ตามพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 ประเภทจัดการให้มีการประกันภัยโดยตรง เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2559 ทะเบียนเลขที่ ข00011/2559 โดยให้บริการเว็บไซต์สำหรับเปรียบเทียบราคาผลิตภัณฑ์ประกันและผลิตภัณฑ์ทางการเงินอื่น ๆ เช่น บัตรเครดิต สินเชื่อส่วนบุคคล เป็นต้น ภายใต้ชื่อ “แรบบิท ไฟแนนซ์ (Rabbit Finance)” สำหรับธุรกิจบริการด้านการตลาด คือ การให้บริการและให้คำปรึกษาด้านการตลาด

ทั้งนี้ การขยายตัวของผู้ใช้งานถือเป็นส่วนสำคัญในการเติบโตของธุรกิจบริการด้านดิจิทัล โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ โดยกลุ่มบริษัทมีกลยุทธ์ในการเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการระบบการชำระเงินอย่างต่อเนื่องผ่านความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ เช่น บีทีเอสซี บริษัท แอดวานซ์ เอ็มपी จำกัด ซึ่งบริษัทย่อยของบริษัท แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส จำกัด (มหาชน) กลุ่มบริษัท LINE Kerry Express และเครือข่ายพันธมิตร รวมไปถึงการพัฒนากระบวนการชำระเงิน เพื่อให้ผู้บริโภคได้รับความสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ ในปี 2562/63 วิจิไอได้กำหนดเป้าหมายที่จะเพิ่มจำนวนผู้ใช้งานระบบการชำระเงินรายเดือนให้มีจำนวน 10 ล้านคน

2.2.1.3 ธุรกิจจัดส่งพัสดุ

ในเดือนกรกฎาคม 2561 วีจีไอได้ขยายธุรกิจไปยังธุรกิจจัดส่งพัสดุผ่านการเข้าลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 23 ใน Kerry Express ซึ่งเป็นผู้นำในการให้บริการจัดส่งพัสดุและสินค้าด่วนอันดับ 1 ในประเทศไทย โดยมีการจัดส่งพัสดุและสินค้ากว่า 1 ล้านชิ้นต่อวัน ทั้งนี้ Kerry Express เป็นบริษัทในกลุ่ม Kerry Logistics Network Limited ที่มีเครือข่ายธุรกิจอยู่ทั่วโลก การลงทุนในครั้งนี้นับเป็นก้าวสำคัญในการสร้าง O2O Ecosystem ได้อย่างสมบูรณ์แบบ โดย ณ เดือนมีนาคม 2562 เครือข่ายการให้บริการของ Kerry Express มีศูนย์กระจายสินค้ากว่า 1,100 จุด ร้านให้บริการรับส่งพัสดุ (Parcel Shop) จำนวน 80 แห่ง และจุดให้บริการมากกว่า 5,600 จุดทั่วประเทศ ครอบคลุมช่องทางการให้บริการที่หลากหลาย ส่งผลให้ Kerry Express เป็นผู้นำด้านความรวดเร็ว ความน่าเชื่อถือ และส่งมอบความสะดวกสบายในการให้บริการขนส่งแก่ผู้บริโภค ไม่ว่าจะเป็นลูกค้ารายบุคคลไปจนถึงผู้ค้าปลีกออนไลน์บนโซเชียลมีเดีย นอกจากนี้ Kerry Express ยังเป็นผู้ริเริ่มในการให้บริการรับชำระเงินปลายทางซึ่งผู้บริโภคสามารถเลือกช่องทางการชำระเงินได้ทั้งแบบเงินสด และผ่านแอปพลิเคชันเรบบิท โลว์ เพย์ นอกจากนี้ วีจีไอ และ Kerry Express ยังมีความร่วมมือหลากหลายประการ เช่น บริการส่งสินค้าตัวอย่าง (Smart Sampling) ผ่านเครือข่ายของ Kerry Express ซึ่งภายในระยะเวลา 8 เดือนหลังจากการเปิดให้บริการ วีจีไอสามารถจัดส่งสินค้าตัวอย่างจากแบรนด์สินค้าอุปโภคบริโภคชั้นนำได้มากกว่า 200,000 ชิ้น การโฆษณาบนผิวของยานพาหนะที่ใช้ในการดำเนินธุรกิจของ Kerry Express จำนวน 300 คัน ซึ่งให้บริการทั่วทั้งกรุงเทพฯ และปริมณฑล อันจะดึงดูดสายตาผู้รับชมได้มากกว่า 10.8 ล้านคน เป็นต้น

ทั้งนี้ ตลาด E-commerce ในประเทศไทย มีมูลค่าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วง 7 ปีที่ผ่านมา จาก 744 พันล้านบาท ในปี 2555 เป็น 3,150 พันล้านบาท ในปี 2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.2 ต่อปี อันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอัตราการเข้าถึงอินเทอร์เน็ต ระยะเวลาในการใช้อินเทอร์เน็ตบนอุปกรณ์สื่อสาร รวมถึงการเติบโตของผู้มีกำลังซื้อสูงขึ้น นอกจากนี้ การขยายตัวของตลาด E-commerce ยังได้รับแรงสนับสนุนจากการเติบโตของธุรกิจจัดส่งพัสดุ ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มปลายทางที่เชื่อมโยงระหว่างผู้ขายและผู้บริโภค ทั้งนี้ ความต้องการที่เพิ่มขึ้นของแพลตฟอร์มออนไลน์เป็นโอกาสการเติบโตให้กับอุตสาหกรรมจัดส่งพัสดุ

2.2.2 ตลาดและการแข่งขัน

2.2.2.1 ภาพรวมธุรกิจสื่อโฆษณา

ในปี 2561 ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 4.1 (เทียบกับปี 2560 ที่มีการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 4.0) โดยมีปัจจัยสนับสนุนหลักมาจากการฟื้นตัวของการส่งออก รวมถึงการบริโภคและการลงทุนของภาคเอกชน ซึ่งสอดคล้องกับการเติบโตของมูลค่าการใช้จ่ายด้านสื่อโฆษณาที่ 122,465 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 จากปีก่อนหน้า โดยสื่อโฆษณาโทรทัศน์ยังคงครองส่วนแบ่งทางการตลาดสูงสุดที่ร้อยละ 57.6 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า หรืออยู่ที่ 70,524 ล้านบาท ในขณะที่สื่อโฆษณาดังเดิม (หนังสือพิมพ์ นิตยสาร และวิทยุ) มีส่วนแบ่งทางการตลาดร้อยละ 9.9 ลดลงร้อยละ 14 หรืออยู่ที่ 12,131 ล้านบาท สำหรับสื่อโฆษณานอกบ้านและสื่อโฆษณาออนไลน์ที่เป็นธุรกิจหลักของวีจีไอมีการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.9 และ 7.5 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า หรืออยู่ที่ 13,987 ล้านบาท และ 18,532 ล้านบาท ตามลำดับ

การขยายตัวของสื่อโฆษณานอกบ้านและสื่อโฆษณาออนไลน์ในช่วงที่ผ่านมาได้รับแรงสนับสนุนจากหลายปัจจัยที่เป็นผลมากรูปแบบวิถีการใช้ชีวิตที่เปลี่ยนไปของคนยุคใหม่ ผู้คนตามเมืองหลวงและหัวเมืองใหญ่ที่นิยมใช้เวลาอยู่นอกบ้านกันมากขึ้น นอกจากนี้ การเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตและโทรศัพท์มือถือ (อัตราผู้ใช้งานอินเทอร์เน็ตในประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 82 เทียบกับจำนวนประชากรทั้งหมด ในขณะที่ระยะเวลาการ

ใช้งานอินเทอร์เน็ตผ่านอุปกรณ์สื่อสารต่าง ๆ โดยเฉลี่ยมากกว่า 550 นาทีต่อวัน เพิ่มขึ้นจากเดิมอย่างเห็นได้ชัดโดยใช้ระยะเวลาเพียงไม่กี่ปีจากที่มีระยะเวลาการใช้งานโดยเฉลี่ยเพียง 300 นาทีต่อวัน) รวมไปถึงความนิยมในการใช้สื่อทั้งสองประเภทที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นเครื่องมือการสื่อสารด้านโฆษณาและการตลาดที่มีประสิทธิภาพ

สำหรับสื่อโฆษณานอกบ้านมีการเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัด คือการมุ่งเน้นผสมผสานและเชื่อมต่อสื่อโฆษณาออฟไลน์และออนไลน์เข้าไว้ด้วยกันแทนการโฆษณาบนสื่อโฆษณานอกบ้านเพียงอย่างเดียว การใช้สื่อรูปแบบใหม่นี้ได้รับการพิสูจน์ให้เห็นแล้วว่าสามารถช่วยให้การโฆษณาเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและเฉพาะเจาะจงกว่าสื่อโฆษณาในรูปแบบเดิม ทำให้ผู้ลงโฆษณาสามารถสร้างการรับรู้ในสินค้า (Awareness) สร้างความสัมพันธ์ระหว่างสินค้ากับผู้บริโภค (Engagement) และยังสามารถกระตุ้นให้ผู้บริโภคซื้อสินค้าหรือสมัครใช้บริการของแบรนด์นั้นได้ (Conversion) ในยุคแห่งการเปลี่ยนผ่านนี้ บริษัทที่สามารถปรับตัวให้ตอบสนองความต้องการของตลาดและผู้บริโภคได้ก่อน จะเป็นผู้อยู่รอดและมีผลงานที่โดดเด่นมากกว่าผู้ประกอบการรายอื่นในธุรกิจเดียวกัน

ผลการสำรวจจากบริษัท นิลสัน คอมปะนี (ประเทศไทย) ในปี 2561 พบว่าสื่อโฆษณานอกบ้านเป็นสื่อโฆษณาที่มีอัตราการเติบโตสูงเป็นอันดับ 2 ในอุตสาหกรรม และมีอัตราการใช้งานร่วมกับสื่อโฆษณาออนไลน์มากที่สุด เนื่องจากให้ผลลัพธ์ดีกว่าเมื่อเทียบกับสื่อโฆษณาออฟไลน์ประเภทอื่น ๆ ส่งผลให้ปัจจุบัน นักการตลาดนิยมนำเสนอแคมเปญต่าง ๆ โดยใช้สื่อโฆษณาที่ผสมผสานระหว่างสื่อโฆษณานอกบ้านและสื่อโฆษณาออนไลน์ในโทรศัพท์เคลื่อนที่ ทำให้สามารถเชื่อมโยงกับผู้รับชมได้ในทุกสถานที่ ดังนั้น จึงมีการคาดการณ์ว่าแนวโน้มดังกล่าวจะเพิ่มปริมาณมากขึ้นเนื่องจากแคมเปญต่าง ๆ เริ่มหันมาใช้ในการสื่อสารกับลูกค้าผ่านสื่อโฆษณาในหลากหลายช่องทางมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ รายงานของ Future Market Insights คาดว่าช่วงปี 2561-2571 สื่อโฆษณานอกบ้านในรูปแบบดิจิทัลทั่วโลกจะเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องกว่าร้อยละ 11 ต่อปี ด้วยศักยภาพในการเชื่อมโยงระหว่างสื่อโฆษณานอกบ้านและสื่อโฆษณาออนไลน์ ทำให้สามารถนำเสนอสื่อโฆษณาที่มีคุณภาพได้หลากหลายมิติ รวมไปถึงการเลือกเป้าหมายได้อย่างแม่นยำพร้อมทั้งให้ผลลัพธ์ที่สามารถวัดผลได้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ด้วยเหตุนี้ สื่อโฆษณาทั้งสองรูปแบบจะสามารถครองส่วนแบ่งตลาดจากการใช้จ่ายด้านโฆษณาจากรูปแบบอื่น ๆ โดยเฉพาะในส่วน of สื่อโฆษณาแบบดั้งเดิมได้มากยิ่งขึ้น

2.2.2.2 อุตสาหกรรม E-commerce การชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ และการจัดส่งพัสดุ

สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน) หรือ “สพธอ.” เปิดเผยมูลค่าตลาด E-commerce ในประเทศไทยใน ประจำปี 2561 ว่ามีมูลค่ามากกว่า 3,150 พันล้านบาท และมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องร้อยละ 27.2 ต่อปีนับตั้งแต่ปี 2555 ซึ่งในขณะนั้น ตลาด E-commerce มีมูลค่าราว 7 พันล้านบาท โดยการเติบโตดังกล่าวมีสาเหตุหลักมาจากการเข้าถึงการใช้งานอินเทอร์เน็ตที่มากถึงร้อยละ 82 ของจำนวนประชากรทั้งประเทศ ซึ่งมากที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยจากการเพิ่มขึ้นของระยะเวลาการใช้งานอินเทอร์เน็ตบนอุปกรณ์สื่อสารโดยเฉลี่ย รวมถึงการขยายตัวของผู้มีกำลังในการซื้อที่มากขึ้น

การขยายตัวของตลาด E-commerce ถือเป็นแรงผลักดันให้รัฐบาลมีโครงการพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นยุคดิจิทัล 4.0 เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจการชำระเงินแบบดิจิทัล โดยรัฐบาลได้จัดสรรงบประมาณเพื่อสร้างเครือข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง ติดตั้งอุปกรณ์รับชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ จำนวน 550,000 เครื่อง พร้อมทั้งเปิดตัวบริการชำระเงินพร้อมเพย์ (PromptPay) ซึ่งผู้ที่ลงทะเบียนใช้บริการสามารถโอนเงินโดยใช้เพียงหมายเลขโทรศัพท์เคลื่อนที่หรือหมายเลขบัตรประชาชน โดยการริเริ่มโครงการของภาครัฐดังกล่าวนำมาซึ่งโอกาสที่หลากหลายสำหรับธุรกิจการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของตลาด E-commerce โดยในปี 2561

จำนวนครั้งในการทำธุรกรรมออนไลน์เติบโตขึ้นถึงร้อยละ 83 จากปี 2559 ขึ้นมาอยู่ที่ 5,900 ล้านครั้ง ในปี 2561 และจำนวนธุรกรรมออนไลน์ของผู้ใช้งานต่อคนต่อปีเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดจาก 49 ครั้ง ในปี 2559 เป็น 89 ครั้ง ในปี 2561 โดยการขยายตัวอย่างมีนัยสำคัญของการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ยังมีสาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ใช้อินเทอร์เน็ตและจำนวนผู้ใช้โทรศัพท์สมาร์ทโฟนมากขึ้น รวมทั้งเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ช่วยให้การทำธุรกรรมสะดวกยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ การขยายตัวของตลาด E-commerce ยังได้รับแรงสนับสนุนจากการเติบโตของธุรกิจจัดส่งพัสดุซึ่งเป็นแพลตฟอร์มปลายทางที่เชื่อมระหว่างร้านค้ากับผู้บริโภค ปัจจุบัน ความต้องการในการใช้บริการที่เพิ่มขึ้นจากทั้งร้านค้าและผู้บริโภคในแพลตฟอร์มออนไลน์ ถือเป็นการสร้างโอกาสในการเติบโตให้กับอุตสาหกรรมจัดส่งพัสดุ โดยตัวอย่างที่ดีที่สุดคือการเพิ่มขึ้นของจำนวนลูกค้าของ Kerry Express ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของวีจีไอ ทั้งนี้ เมื่อปี 2555 การให้บริการของ Kerry Express ยังจำกัดอยู่เพียงลูกค้าประเภทผู้ประกอบการสู่ผู้ประกอบการ (B2B) ในสัดส่วนทั้งหมดร้อยละ 100 อย่างไรก็ดี จากกระแสความนิยมและการเติบโตเพิ่มขึ้นของตลาด E-commerce ส่งผลให้กลุ่มลูกค้าของ Kerry Express เปลี่ยนเป็นกลุ่มผู้บริโภคสู่ผู้บริโภค (C2C) ในสัดส่วนร้อยละ 70 โดยในปี 2561 Kerry Express สามารถส่งพัสดุได้มากถึง 1 ล้านชิ้นต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปี 2555 ถึง 125 เท่า

เนื่องจากตลาด E-commerce ของประเทศไทยยังเติบโตไม่มากนักเมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ดังนั้น ธุรกิจจัดส่งพัสดุจึงมีโอกาสนในการเติบโตที่ดีเพื่อรองรับการขยายตัวดังกล่าว รวมทั้งเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ช่วยขับเคลื่อนการเติบโตของตลาด E-commerce ในประเทศไทยต่อไป

2.2.2.3 กลยุทธ์การแข่งขัน

ในการนี้ วีจีไอได้พัฒนากลยุทธ์การแข่งขันเพื่อความยั่งยืน ภายใต้วิสัยทัศน์ “โซลูชันสำหรับอนาคต” รายละเอียดมีดังนี้



OFFLINE – ออฟไลน์

ทุกวันนี้ช่องทางการสื่อสารแบ่งแยกออกเป็นหลายทางมากกว่าในอดีต การให้บริการสื่อแบบครบวงจรที่สามารถเชื่อมโยงช่องทางการสื่อสารต่างๆ ให้สัมพันธ์กันได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น ถือเป็นกุญแจแห่งความสำเร็จที่ทำให้วีจีไอเป็นผู้นำสื่อโฆษณาออกบ้านในประเทศไทย ทั้งนี้ สื่อโฆษณาออกบ้านของวีจีไอครอบคลุมทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน สื่อโฆษณากลางแจ้ง สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงาน และสื่อโฆษณาในสนามบิน

ซึ่งวีจีไอคาดว่าธุรกิจสื่อโฆษณาทั้งหมดของวีจีไอจะเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน จะเติบโตจากการขยายเส้นทางเดินรถไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้น สื่อโฆษณาในอาคารสำนักงานจะเติบโตจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนอาคารสำนักงานและที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม สื่อโฆษณากลางแจ้งเติบโตผ่านการได้รับสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณาที่มากขึ้น และสื่อในสนามบินจะขยายเพิ่มจากจำนวนของสายการบินราคาประหยัดที่เปิดให้บริการมากขึ้น นอกจากนี้ วีจีไอยังมุ่งเน้นที่จะขยายการเติบโตในตลาดสื่อโฆษณาของประเทศในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ โดยเริ่มจากประเทศที่เป็นตลาดหลักในภูมิภาคนี้ เช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และประเทศใกล้เคียงอื่นๆ นอกจากนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจว่าวีจีไอคือผู้นำอันดับหนึ่งของธุรกิจสื่อโฆษณานอกบ้านอย่างแท้จริง วีจีไอยังมุ่งมั่นที่จะเพิ่มมูลค่าสื่อโฆษณาภายใต้การบริหารจัดการทั้งหมดผ่านระบบดิจิทัลแบบบูรณาการ เพื่อนำเสนอนวัตกรรมสื่อใหม่ ๆ ที่ดีที่สุดให้กับอุตสาหกรรมสื่อโฆษณา

DATA – ข้อมูล

ในยุคนี้ การกำหนดกลุ่มเป้าหมายไม่สามารถกำหนดขึ้นโดยอาศัยเพียงข้อมูลทางประชากรศาสตร์เพียงอย่างเดียวได้อีกต่อไป วีจีไอต้องเข้าใจถึงระดับข้อมูลในด้านจิตวิทยาและพฤติกรรมศาสตร์ต่าง ๆ ของผู้บริโภค เพื่อสร้างความสัมพันธ์และดึงดูดความสนใจของผู้บริโภคด้วยรูปแบบโฆษณาที่เหมาะสม สามารถสื่อสารถึงผู้บริโภคได้ถูกเวลา และเข้าถึงจุดที่ผู้บริโภคดำเนินชีวิตหรือเข้าไปใช้บริการให้ได้มากที่สุด วีจีไอมีแนวคิดหลักในการขยายเครือข่ายการชำระเงินผ่าน Rabbit Group และพันธมิตรทางธุรกิจ ซึ่งจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการดำเนินธุรกิจ เพิ่มประสิทธิภาพให้กับผลิตภัณฑ์และบริการของวีจีไอ ที่จะเป็ทางออกของที่ดีที่สุดในการแก้ปัญหาต่าง ๆ ให้กับลูกค้า วีจีไอยังคงทดสอบการใช้ข้อมูลอย่างต่อเนื่องและใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการกำหนดกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น จากการทุ่มเทดังกล่าว ทำให้วีจีไอมีนักวิจัยและพัฒนาข้อมูลที่มีความสามารถ และสามารถสร้างทีม Data Scientist ที่มีประสิทธิภาพขึ้นในวีจีไอได้

ONLINE – ออนไลน์

การตลาดดิจิทัลและออนไลน์ได้กลายเป็นช่องทางสื่อสารที่สำคัญสำหรับการโฆษณาในปัจจุบัน เพราะอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วของจำนวนผู้ใช้อินเทอร์เน็ตและการใช้งานสมาร์ทโฟน ผู้ลงโฆษณานิยมใช้ช่องทางเหล่านี้ เพราะเข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างกว้างขวาง และสามารถเข้าถึงได้ทุกจุดไม่ว่าจะอยู่ใจกลางเมืองหรือพื้นที่ห่างไกล วีจีไอคือผู้บุกเบิกการใช้จ่ายข้อมูลที่สามารถนำมาผสานใช้ร่วมกับสื่อออนไลน์และออฟไลน์ โดยวีจีไอสามารถรวมทั้งหมดเป็นแพลตฟอร์มโฆษณารูปแบบเดียวที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในการสื่อสารเพื่อเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายได้อย่างรวดเร็วและทรงพลัง

SOLUTIONS – โซลูชันส์

ในช่วงที่การใช้โฆษณาไปทีี่สื่อแบบดั้งเดิมลดน้อยลง ตลอดจนความเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมผู้บริโภคของผู้บริโภคยุคนี้ ส่งผลให้การแข่งขันในธุรกิจสื่อโฆษณาเพิ่มขึ้น และทำให้สื่อโฆษณานอกบ้านมีการขยายตัวเติบโตอย่างรวดเร็วเพื่อรองรับพฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป วีจีไอได้ปรับแนวคิดและกระบวนการตัดสินใจในการดำเนินธุรกิจให้สอดคล้อง คล่องตัวกับโอกาสที่เกิดขึ้น วีจีไอปรับการให้บริการให้มีประสิทธิภาพ สามารถวัดผลได้ตรงตามเป้าหมายมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นทางออกที่ดีที่สุดในทุกด้านให้กับลูกค้า กลยุทธ์ในการดำเนินงานของวีจีไอมุ่งความชัดเจนและแข็งแกร่ง วีจีไอมีฐานข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพและขยายผลการวางแผนสื่อจากออฟไลน์สู่ออนไลน์ เพื่อให้ลูกค้าได้รับการที่ดีและมีประสิทธิภาพสูงสุด

2.2.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.2.3.1 การจัดหาสถานที่ติดตั้งสื่อโฆษณา

วีจีโอจัดหาพื้นที่ติดตั้งสื่อโฆษณาโดยเข้าเจรจากับเจ้าของพื้นที่ เพื่อให้ได้มาซึ่งสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา ทั้งนี้ วีจีโอมุ่งเน้นการเป็นผู้ได้รับสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา

2.2.3.2 การผลิตงานโฆษณา

■ สื่อมัลติมีเดีย

การผลิตงานโฆษณาสำหรับสื่อมัลติมีเดีย นั้น โดยส่วนใหญ่เจ้าของสินค้าและบริการจะเป็นผู้ส่งไฟล์ของงานโฆษณาในรูปแบบดิจิทัลมาให้วีจีโอ อย่างไรก็ตาม วีจีโอสามารถให้บริการออกแบบงานโฆษณาร่วมกับเจ้าของสินค้าและบริการได้ โดยผลิตงานออกมาในรูปแบบของกราฟฟิก (Graphic) ภาพเคลื่อนไหวได้

■ สื่อภาพนิ่ง

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

2.2.3.3 การจัดหาอุปกรณ์ ซอฟต์แวร์และอุปกรณ์ควบคุมการบริหารสื่อมัลติมีเดีย

■ สื่อมัลติมีเดียในระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

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

■ สื่อมัลติมีเดียในอาคารสำนักงาน

สำหรับระบบควบคุมบริหารสื่อโฆษณามัลติมีเดียในอาคารสำนักงานนั้น วีจีโอใช้ซอฟต์แวร์ที่สามารถควบคุมสถานะการทำงานของสื่อโฆษณาผ่านระบบออนไลน์จากสำนักงานใหญ่ได้ ซึ่งในกรณีระบบควบคุมส่วนกลางที่สำนักงานใหญ่เกิดการขัดข้อง วีจีโอยังสามารถควบคุมระบบการส่งสัญญาณผ่านระบบควบคุมจากอาคารสำนักงานอื่นใดที่มีสื่อโฆษณาของวีจีโอติดตั้งอยู่ได้

2.2.3.4 การจัดหาบัตรแบบบัตร พันทมิตรผู้รับบัตรแบบบัตรในการชำระค่าสินค้าและบริการ ผู้ให้บริการเติมเงินและช่องทางการเติมเงินในบัตรแบบบัตร

บีเอสเอสใช้ชิพที่เป็นมาตรฐานสากลในบัตรแบบบัตร คือ MIFARE DESFire EV1 ซึ่งผลิตโดยกลุ่มบริษัท NXP ที่ได้รับการยอมรับทั่วโลกในมาตรฐานและความน่าเชื่อถือ โดยคุณสมบัติของ MIFARE DESFire EV1 จะมีการประมวลผลที่รวดเร็ว มีความปลอดภัยสูง และรองรับแอปพลิเคชันได้หลากหลาย ในการสั่งซื้อบัตรแบบบัตรในรูปแบบของบัตรนั้น บีเอสเอสจะเปิดประมูลกับผู้ที่อยู่ในอุตสาหกรรมผลิตบัตรซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตบัตรประเภทต่าง ๆ ให้กับธนาคารพาณิชย์ โดยบีเอสเอสจะเลือกผู้ผลิตบัตรที่เสนอราคาและคุณภาพที่ดีที่สุด

สำหรับ (ก) การจัดหาพันทมิตรผู้รับบัตรแบบบัตรในการชำระค่าสินค้าและบริการนั้น บีเอสเอสได้แต่งตั้งธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นตัวแทนในการจัดหาพันทมิตร ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นลูกค้าของธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) อยู่แล้ว จึงทำให้จำนวนพันทมิตรผู้รับบัตรแบบบัตรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม หากลูกค้าไม่ต้องการติดต่อผ่านธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บีเอสเอสจะดำเนินการติดต่อกับลูกค้าเองโดยตรง และ (ข) การจัดหาผู้ให้บริการเติมเงินและช่องทางการเติมเงิน เนื่องจากการเติมเงินเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่จะทำให้ธุรกิจของบีเอสเอสประสบความสำเร็จ บีเอสเอสจึงวางกลยุทธ์ที่จะเพิ่มสถานที่ รวมทั้งช่องทางเติมเงิน โดยปัจจุบันได้เพิ่มช่องทางการเติมเงินเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ถือบัตรแบบบัตรที่อยู่นอกเส้นทางระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และรถโดยสารด่วนพิเศษบีอาร์ที ที่ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้าและศูนย์อาหาร เช่น ศูนย์อาหารเอ็มบีเคฟู้ดไอแลนด์ ศูนย์อาหารในเครือเซ็นทรัลพัฒนา (CPN) ร้านแมคโดนัลด์ทุกสาขา ทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด เป็นต้น

นอกจากนี้ บีเอสเอสยังได้พัฒนาช่องทางการเติมเงินอื่น ๆ เช่น (1) การเติมเงินอัตโนมัติ (Auto Top-up) โดยช่องทางนี้สามารถใช้ได้เฉพาะบัตรแบบบัตรร่วมระหว่าง บีเอสเอส กับ ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บัตรสมาชิกอีออนแบบบัตร (AEON Rabbit Member Card) (2) การเติมเงินโดยตู้อัตโนมัติ เพื่อให้เข้าถึงและทันกับการขยายตัวของบัตรแบบบัตรที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และ (3) การเติมเงินที่ตู้เอทีเอ็ม โดยบีเอสเอสกำลังเจรจากับธนาคารพาณิชย์ เพื่อพัฒนาตู้เอทีเอ็มให้สามารถเติมเงินให้กับบัตรแบบบัตรได้

2.3 ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการในปี 2511 โดยได้พัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์หลายประเภท เช่น บ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ คอนโดมิเนียม อาคารพักอาศัย โรงแรม อาคารสำนักงานและสนามกอล์ฟ แม้ภายหลังบริษัทฯ จะได้มาซึ่งกิจการโดยการถือครองหุ้นส่วนใหญ่ของบีทีเอสซี ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส แต่กลุ่มบริษัทยังคงดำเนินธุรกิจอสังหาริมทรัพย์อย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ในหลายรูปแบบ ทั้งจากที่ดินที่กลุ่มบริษัทถือครองกรรมสิทธิ์อยู่แล้ว และดำเนินการบริหารงานผ่านบริษัทย่อย และบริษัทร่วมทุนต่าง ๆ เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในตลาด และเพิ่มความคล่องตัวในการบริหารให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน บริษัทฯ ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของกลุ่มบริษัท โดยบริษัทฯ จะไม่ประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์โดยตรงหรือผ่านบริษัทย่อยในสายธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ แต่จะลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ผ่านการถือหุ้นของ ยู ซิตี้ และ/หรือ โดยการบริหารของยู ซิตี้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังคงประกอบธุรกิจค้าที่ดินและจะเข้าลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ตราบเท่าที่การดำเนินการดังกล่าวมิใช่เพื่อการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์

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

(ก) ธุรกิจค้าที่ดินและเข้าลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ตราบเท่าที่การดำเนินการดังกล่าวมิใช่เพื่อการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์

(ข) การเข้าลงทุนในหลักทรัพย์ของนิติบุคคลอื่นที่ประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ในสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 10 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของนิติบุคคลดังกล่าว และบริษัทฯ ไม่มีอำนาจควบคุมในนิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการถือหุ้นในนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ ก่อนวันที่โอนกิจการ

อนึ่ง ในกรณีที่ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน บริษัทฯ และ ยู ซิตี้ สนใจซื้อหรือลงทุนในที่ดินหรืออสังหาริมทรัพย์เดียวกัน ตัวแทนของบริษัทฯ ซึ่งดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ ยู ซิตี้ จะไม่เข้าร่วมประชุมและออกเสียงลงคะแนนในเรื่องดังกล่าวในที่ประชุมคณะกรรมการของ ยู ซิตี้

นอกจากนี้ เนื่องจากภายหลังการเข้าทำธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด บริษัทฯ จะยังคงถือครองอสังหาริมทรัพย์บางส่วนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ด้วยตนเองและผ่านบริษัทย่อยของบริษัทฯ ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการประกอบธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ระหว่างบริษัทฯ และ ยู ซิตี้ ภายหลังการเข้าทำธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดและตลอดระยะเวลาที่บริษัทฯ ถือหุ้นใน ยู ซิตี้ ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมรวมกันในสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ ยู ซิตี้ บริษัทฯ ตกลงให้ ROFR และ Call Option (ดังรายละเอียดที่ปรากฏตามข้อ (1) และข้อ (2) ด้านล่างนี้ตามลำดับ) สำหรับที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัทฯ รวมถึงหุ้นในบริษัทย่อยที่ถือครองที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ทั้งที่ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบันและที่จะได้มาในอนาคตแก่ ยู ซิตี้ และตกลงให้สิทธิในการได้รับแต่งตั้งเป็นผู้บริหารทรัพย์สินสำหรับโครงการอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ หรือของบริษัทย่อยของบริษัทฯ เฉพาะที่ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน แต่ไม่ได้จำหน่ายให้แก่ ยู ซิตี้ ภายใต้อำนาจการรับโอนกิจการทั้งหมด (ดังรายละเอียดปรากฏตามข้อ 3 (ก)) และสิทธิในการได้รับแต่งตั้งเป็น

ตัวแทนขายอสังหาริมทรัพย์สำหรับที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่บริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบันหรือที่จะได้มาในอนาคต รวมทั้งโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่บริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน แต่ไม่ได้จำหน่ายให้แก่ ยู ซิตี้ ภายใต้ธุรกรรมการรับโอนกิจการทั้งหมดซึ่งมีไว้เพื่อขายหรือให้เช่า (ดังรายละเอียดปรากฏตามข้อ 3 (ข)) โดย ยู ซิตี้ มีสิทธิเลือกใช้สิทธิดังกล่าวตามความเหมาะสมและดุลยพินิจของ ยู ซิตี้ ทั้งนี้ สิทธิทั้ง 3 ลักษณะที่บริษัท ตกลงให้แก่ ยู ซิตี้ เพื่อป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่าง บริษัท และ ยู ซิตี้ มีข้อกำหนดและเงื่อนไขดังนี้

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

ในกรณีที่บริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท มีความประสงค์จะ (ก) ขายหรือให้เช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ หรือ (ข) ขายหุ้นในบริษัทย่อยซึ่งถือครองที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งบริษัท และ/หรือบริษัทย่อยของบริษัท ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน หรือที่จะได้มาในอนาคตให้แก่บุคคลภายนอก บริษัท ตกลงให้หรือดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องให้สิทธิแก่ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ ซื้อหรือเช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้าง หรือซื้อหุ้นในบริษัทย่อยดังกล่าว (แล้วแต่กรณี) ภายใต้เงื่อนไขและราคาที่ไม่ต้องไปกว่าข้อเสนอที่บริษัท หรือบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องจะเสนอแก่บุคคลภายนอก

อนึ่ง ให้ ROFR สำหรับ (ก) ที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ หรือ (ข) ซื้อหุ้นในบริษัทย่อยซึ่งถือครองที่ดิน และ/หรือ สิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ เฉพาะที่บริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน (แต่ไม่ได้จำหน่ายให้แก่ U City ภายใต้ธุรกรรมการรับโอนกิจการทั้งหมด)

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

ในกรณีที่ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ ประสงค์จะ (ก) ซื้อหรือเช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ หรือ (ข) ซื้อหุ้นในบริษัทย่อยซึ่งถือครองที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งบริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน หรือที่จะได้มาในอนาคต บริษัท ตกลงขายหรือให้เช่า หรือดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องขายหรือให้เช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้าง หรือขายหุ้นในบริษัทย่อยดังกล่าว (แล้วแต่กรณี) ให้แก่ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ ในราคายุติธรรมที่ประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระซึ่งอยู่ในรายชื่อที่ได้รับอนุญาตจากสำนักงาน ก.ล.ต. ที่บริษัท และ ยู ซิตี้ ร่วมกันแต่งตั้ง และในกรณีที่ ยู ซิตี้ และบริษัท ไม่สามารถตกลงร่วมกันแต่งตั้งผู้ประเมินอิสระได้ภายใน 7 วันนับแต่วันที่ ยู ซิตี้ ได้ใช้สิทธิ Call Option ให้ ยู ซิตี้ และบริษัท แต่งตั้งผู้ประเมินอิสระซึ่งอยู่ในรายชื่อที่ได้รับอนุญาตจากสำนักงาน ก.ล.ต. ฝ่ายละ 1 ราย เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้ประเมินราคายุติธรรม โดยให้ราคายุติธรรมเท่ากับราคาเฉลี่ยของราคายุติธรรมที่ประเมินโดยผู้ประเมินอิสระทั้ง 2 รายดังกล่าว ทั้งนี้ ภายใต้เงื่อนไขว่า การใช้สิทธิ Call Option ของ ยู ซิตี้ จะต้องเกิดขึ้นก่อนที่บริษัท หรือบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องจะได้รับข้อเสนอซื้อหรือเช่าที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้าง หรือข้อเสนอซื้อหุ้นในบริษัทย่อยที่ถือครองที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างจากบุคคลภายนอก เช่น หากบริษัท ได้รับข้อเสนอซื้อที่ดินจากบุคคลภายนอกในราคาเสนอซื้อที่สูงกว่าราคาประเมิน และได้มีหนังสือสอบถาม ยู ซิตี้ ว่ามีความประสงค์จะใช้ ROFR ตามข้อ 1.ข้างต้นหรือไม่ ในกรณีดังกล่าว ยู ซิตี้ จะสามารถใช้สิทธิซื้อที่ดินดังกล่าวได้ตาม ROFR เท่านั้น โดยไม่สามารถใช้ Call Option เพื่อซื้อที่ดินที่เสนอขายในราคาประเมินในกรณีดังกล่าวได้

อนึ่ง ให้ Call Option สำหรับ (ก) ที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ หรือ (ข) ชื้อหุ้นในบริษัทย่อยซึ่งถือครองที่ดิน และ/หรือ สิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ เฉพาะที่บริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน (แต่ไม่ได้จำหน่ายให้แก่ U City ภายใต้ธุรกรรมการรับโอนกิจการทั้งหมด)

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

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

(ก) สำหรับโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่บริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน (และไม่ได้จำหน่ายให้แก่ ยู ซิตี้ ภายใต้ธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด) บริษัท ตกลงจะแต่งตั้งหรือดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องแต่งตั้งให้ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารอสังหาริมทรัพย์นั้น ๆ โดยบริษัท หรือบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องจะเข้าทำสัญญาจ้างบริหารทรัพย์สินกับ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ โดยมีข้อตกลงและเงื่อนไขที่มีลักษณะทางการค้าปกติทั่วไปเสมือนเป็นการทำธุรกรรมกับคู่ค้าที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกันเป็นพิเศษ (Arm's Length Basis)

(ข) สำหรับที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่บริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบันหรือที่จะได้มาในอนาคต รวมทั้งโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่บริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน (และไม่ได้จำหน่ายให้แก่ ยู ซิตี้ ภายใต้ธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมด) ซึ่งมีไว้เพื่อขายหรือให้เช่า บริษัท ตกลงจะแต่งตั้งหรือดำเนินการให้บริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องแต่งตั้งให้ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ ทำหน้าที่เป็นตัวแทนในการขายหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์นั้น ๆ โดยบริษัท หรือบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องจะเข้าทำสัญญาแต่งตั้งตัวแทนขายอสังหาริมทรัพย์กับ ยู ซิตี้ และ/หรือบริษัทย่อยของ ยู ซิตี้ โดยมีข้อตกลงและเงื่อนไขที่มีลักษณะทางการค้าปกติทั่วไปเสมือนเป็นการทำธุรกรรมกับคู่ค้าที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกันเป็นพิเศษ (Arm's Length Basis)

อนึ่ง ให้สิทธิในการได้รับแต่งตั้งเป็นตัวแทนในการขายหรือให้เช่าอสังหาริมทรัพย์ สำหรับที่ดินและ/หรือสิ่งปลูกสร้างที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่บริษัท หรือบริษัทย่อยของบริษัท ถือครองอยู่ ณ ปัจจุบัน (แต่ไม่ได้จำหน่ายให้แก่ ยู ซิตี้ ภายใต้ธุรกรรมการรับโอนกิจการทั้งหมด)

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

2.3.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

ยู ซิตี้ เป็นผู้ลงทุนและพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทฯ โดยสมบูรณ์ ครอบคลุมการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าภายในประเทศ พร้อมกับการบริหารอสังหาริมทรัพย์หลากหลายประเภททั่วโลกที่สามารถสร้างรายได้อย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันธุรกิจของ ยู ซิตี้ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลักได้แก่ (1) ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่ก่อให้เกิดรายได้ประจำ และ (2) ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของรายได้และผลกำไร โดยบริษัทฯ จะรับรู้ผลการดำเนินงานส่วนใหญ่ของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ของยู ซิตี้ ตามวิธีส่วนได้เสีย (Equity Income) ในรูปแบบของ “กำไรสุทธิจากเงินลงทุนใน ยู ซิตี้ ซึ่งเป็นบริษัทร่วม” โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 บริษัทฯ ถือหุ้นใน ยู ซิตี้ ในสัดส่วนร้อยละ 37.56

อนึ่ง ในแบบ 56-1 นี้ จะแสดงข้อมูลเกี่ยวกับธุรกิจ และลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการของ ยู ซิตี้ โดยสังเขป สำหรับรายละเอียดเพิ่มเติม รวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับตลาดและภาวะการแข่งขันของธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ โปรดพิจารณาแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี 2561 (แบบ 56-1) ของ ยู ซิตี้

2.3.1.1 ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ที่ก่อให้เกิดรายได้ประจำ

ตั้งแต่ปี 2560 เป็นต้นมา ยู ซิตี้ เริ่มขยายการดำเนินธุรกิจไปต่างประเทศจากเดิมที่ดำเนินธุรกิจเพียงในประเทศไทย เป็นผลให้ในปัจจุบัน ยู ซิตี้ มีโรงแรม 61 แห่ง หรือกว่า 9,900 ห้อง และอาคารสำนักงานอีก 3 แห่ง ทั้งในและต่างประเทศ ครอบคลุม 15 ประเทศทั่วโลก โดยอยู่ในทวีปยุโรป 10 ประเทศ และในเอเชียและตะวันออกกลาง 5 ประเทศ

ธุรกิจโรงแรมของ ยู ซิตี้ มีความหลากหลายและกระจายตัวอยู่ในภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งยุโรป เอเชีย และตะวันออกกลาง ทั้งในส่วนที่เป็นเจ้าของ เช่าดำเนินงาน และบริหารจัดการโรงแรม สำหรับในประเทศไทย ยู ซิตี้ เป็นเจ้าของโรงแรม 5 แห่ง จำนวน 913 ห้อง ซึ่งรวมถึงโรงแรม 4 แห่งที่ได้รับมาภายหลังการทำธุรกรรมทางอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดของยูนิคอร์นให้แก่ ยู ซิตี้ ได้แก่ โรงแรม ฮิลตัน ธนาซิตี้ กอล์ฟ รีสอร์ท, โรงแรม ยู อินจันท์ กาญจนบุรี, โรงแรม ยู เชียงใหม่ และโรงแรม ยู สาทรกรุงเทพ สำหรับธุรกิจโรงแรมในต่างประเทศ ยู ซิตี้ ได้ต่อยอดทางธุรกิจโดยเข้าลงทุนซื้อกิจการโรงแรมภายใต้แบรนด์เวียนนาเฮาส์ซึ่งตั้งอยู่ในทวีปยุโรปครอบคลุมหลายประเทศ ได้แก่ เยอรมนี สาธารณรัฐเช็ก โรมาเนีย และโปแลนด์ เป็นต้น

ธุรกรรมทางอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดของยูนิคอร์นให้แก่ ยู ซิตี้ ทำให้ ยู ซิตี้ มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัท แอ็บโซลูท โฮเทล เซอร์วิส จำกัด (“AHS”) โดย AHS เป็นบริษัทที่ให้บริการด้านการจัดการโรงแรมภายใต้แบรนด์ U, Eastin และ Travelodge ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 AHS มีทรัพย์สินภายใต้การบริหารกว่า 17,500 ห้องในโรงแรม 53 แห่งในหลายประเทศ เช่น ประเทศไทย เวียดนาม อินโดนีเซีย อินเดีย และโอมาน

นอกจากนี้ ยู ซิตี้ ยังมีอาคารสำนักงานให้เช่า 2 แห่งในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ และอีก 1 แห่งในกรุงเทพฯ และมีโครงการที่อยู่ในระหว่างการพัฒนาชื่อ “เดอะ ยูนิคอร์น” ซึ่งเป็นอาคารประเภทใช้สอยรวม (Mix-Used Building) ที่ประกอบไปด้วยส่วนอาคารสำนักงาน ส่วนที่พักอาศัย และส่วนพื้นที่ร้านค้าปลีก โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2564 นอกจากนี้ ยู ซิตี้ ยังได้ร่วมกับผู้ร่วมทุนซึ่งมีความเชี่ยวชาญ พัฒนาโครงการโรงเรียนนานาชาติซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณโครงการธนาซิตี้ โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการพัฒนาและคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2563

2.3.1.2 ธุรกิจพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เพื่อขาย

ยู ซิตี้ ได้ร่วมทุนกับบริษัท แสนสิริ จำกัด (มหาชน) ในสัดส่วนร้อยละ 50 : 50 เพื่อพัฒนาโครงการคอนโดมิเนียม

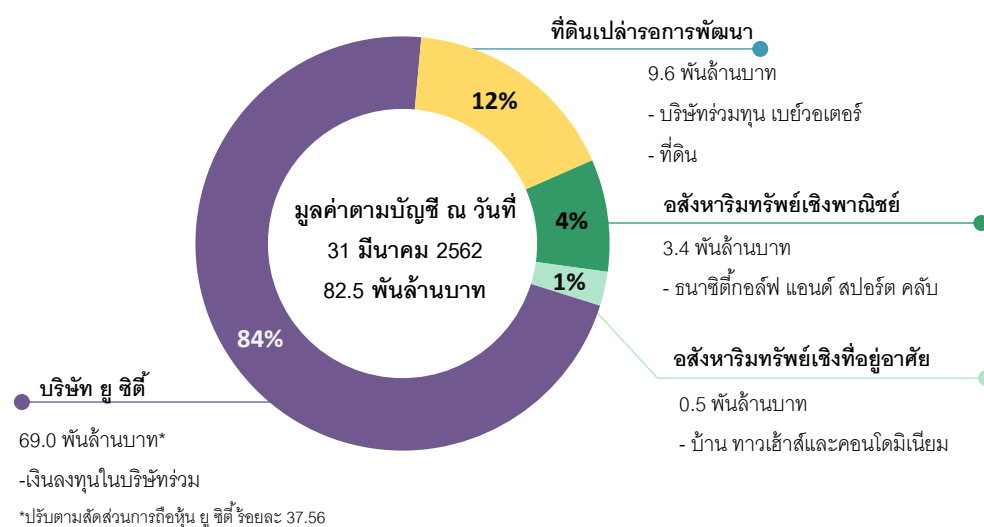
ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้า โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 มีโครงการที่อยู่ภายใต้การร่วมทุนทั้งสิ้น 26 โครงการ โดยมีการเปิดตัวไปแล้วทั้งสิ้น 14 โครงการ รวมมูลค่ากว่า 55 พันล้านบาท ภายใต้แบรนด์ The Line, Khun by Yoo, The Base และ The Monument และมีโครงการที่โอนกรรมสิทธิ์ครบแล้ว 3 โครงการ, โครงการที่อยู่ระหว่างการโอน 3 โครงการ, อยู่ระหว่างการพัฒนา 9 โครงการ และอีก 11 โครงการกำลังรอการพัฒนา โดยคาดว่าจะมี Backlog ที่โอนได้ภายในปี 2562 จำนวนประมาณ 5.2 พันล้านบาท

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังคงถือครองอสังหาริมทรัพย์บางส่วนที่สามารถสร้างรายได้ให้กับกลุ่มบริษัท กล่าวคือ ที่ดินพื้นที่รวมทั้งสิ้น 861,017.2 ตารางเมตร กระจายตัวอยู่ในกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่น ๆ โดยมีมูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 เท่ากับ 9.65 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53 ของมูลค่าตามบัญชีรวม โดยมีรายละเอียดดังนี้

ที่ดิน	พื้นที่รวม (ไร่)	พื้นที่รวม (ตารางเมตร)	มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562* (ล้านบาท)
กรุงเทพฯ	26-0-53	41,812	15.6
สมุทรปราการ	308-2-27	493,708	898.8
เชียงใหม่และเชียงราย	21-3-60	35,040	11.0
ภูเก็ต	37-2-8.5	60,034	33.8
จังหวัดอื่น ๆ	95-0-93	152,372	7.6
บริษัทร่วมทุน เบย์วอเตอร์	48-3-12	78,051.2	8,686.5
รวม	538	861,017.2	9,653.3

* ปรับตามสัดส่วนการถือหุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562

ข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ที่กลุ่มบริษัทถือครอง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562



อนึ่ง เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2562 บริษัทฯ ได้จำหน่ายเงินลงทุนในบริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด (“เบย์วอเตอร์”) ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนในสัดส่วน 50 : 50 ระหว่างบริษัทฯ และบริษัท รัชดา แอสเซทส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท แกรนด์ คาแนล แลนด์ จำกัด (มหาชน) โดยการขายหุ้นทั้งหมดจำนวน 50,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด และโอนสิทธิเรียกร้องในเงินกู้ยืมทั้งหมดของบริษัทฯ ที่มีต่อเบย์วอเตอร์ ให้แก่บริษัท เซ็นทรัลพัฒนา จำกัด (มหาชน) โดยมีมูลค่ารวมของเงินลงทุนที่จำหน่ายจำนวน 7,698.7 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับรู้กำไร ตลอดจนนำเงินที่บริษัทฯ ได้รับจากการทำธุรกรรมดังกล่าวไปใช้สำหรับธุรกิจและโครงการอื่น ๆ หรือเป็นทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ ต่อไป

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทยังคงดำเนินธุรกิจสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับในโครงการธานีดี บนถนนบางนา-ตราด ขาออก กม.14 ผ่านการจ้างบริหารและดำเนินกิจการโดย ยู ซิตี้ ซึ่งให้บริการสโมสรและสนามกอล์ฟมาตรฐาน 18 หลุม พร้อมด้วยสปอร์ตคลับที่สามารถรองรับการเล่นกีฬาได้หลากหลายชนิด รวมถึงคลับเฮาส์ที่หรูหรา ทำให้ธานีดีเป็นสถานที่ชั้นนำอีกแห่งหนึ่งในกรุงเทพฯ ที่ใช้จัดงานแข่งขันกีฬา การแข่งขันกอล์ฟ และสถานที่สำหรับจัดกิจกรรมนอกบริษัท (Outing) ทั้งนี้ ในปี 2561/62 ธุรกิจสนามกอล์ฟและสปอร์ตคลับมีรายได้จากการดำเนินงานรวม 360 ล้านบาท

2.3.2 งานที่อยู่ระหว่างการส่งมอบ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 กลุ่มบริษัทมีโครงการที่อยู่ระหว่างการขาย (และมีได้รวมอยู่ในธุรกรรมการโอนกิจการทั้งหมดของยูนิคอร์นให้แก่ ยู ซิตี้) ซึ่งได้มีการลงนามในสัญญาจะซื้อขายกับลูกค้าแล้วและอยู่ระหว่างการส่งมอบกรรมสิทธิ์จำนวน 1 โครงการ ดังนี้

โครงการ	บริษัทเจ้าของโครงการ	สถานที่ตั้ง	หน่วยที่รอการส่งมอบ	
			จำนวน (หน่วย/หลัง)	มูลค่าขาย (ล้านบาท)
พาร์ วัน บางนาธานีดี	บริษัทฯ	ธานีดี, บางนา-ตราด กม.14	4	25.75

2.4 ธุรกิจบริการ

ธุรกิจบริการของกลุ่มบริษัทเป็นธุรกิจที่สนับสนุนการดำเนินงานในธุรกิจหลักของกลุ่มบริษัทในด้านต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ธุรกิจให้บริการทางเทคโนโลยี ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง

2.4.1 ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks)

ธุรกิจให้บริการลูกค้าสัมพันธ์และโปรแกรมส่งเสริมการขายด้วยตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) ดำเนินการโดยบริษัท แรบบิท รีวอร์ดส จำกัด (เดิมชื่อบริษัท แครอท รีวอร์ดส จำกัด) (“แรบบิท รีวอร์ดส”) ปัจจุบันบริษัท อาร์บี เซอร์วิสเชส จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ เป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 75 ในแรบบิท รีวอร์ดส อันเป็นผลมาจากการปรับโครงสร้างภายในกลุ่มบริษัท

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

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

แรบบิท รีวอร์ดส เปิดให้บริการดำเนินงานลูกค้าสัมพันธ์ เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2555 ปัจจุบัน มีสมาชิกแรบบิท รีวอร์ดส กว่า 4.2 ล้านราย และจุดสะสมคะแนนออฟไลน์และออนไลน์มากกว่า 10,000 แห่ง ครอบคลุมกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด และคาดว่าจะมียอดสมาชิกรวมถึง 5 ล้านราย ภายในปี 2562/63 โดยแรบบิท รีวอร์ดส มีแผนที่จะขยายฐานสมาชิกแรบบิท รีวอร์ดส โดยไม่จำกัดเพียงผู้ถือบัตรแรบบิทเท่านั้น อีกทั้งจะขยายฐานร้านค้าพันธมิตรในโปรแกรมลูกค้าสัมพันธ์ให้ครอบคลุมสายธุรกิจต่างๆ ให้มากขึ้น โดยมีแรบบิท รีวอร์ดส เป็นตัวกลาง หรือที่เรียกว่า “Coalition Model” เพื่อให้สมาชิกแรบบิท รีวอร์ดส สามารถได้รับคะแนนสะสมจากหลากหลายเครือข่ายร้านค้าพันธมิตร

สำหรับตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติ (Coupon Kiosks) นั้น จะให้บริการแก่สมาชิกแรบบิท รีวอร์ดส ในการตรวจสอบคะแนนคงเหลือ แลกคะแนนสะสม และพิมพ์คูปองส่งเสริมการขายจากร้านอาหารประเภท QSR - Quick Service Restaurants หรือสินค้าประเภท FMCG – Fast Moving Consumer Goods โดยรายได้จะมาจากการขายคูปองและการโฆษณารายเดือนปัจจุบัน แรบบิท รีวอร์ดส ได้ติดตั้งตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติแล้วจำนวน 240 ตู้ โดยจะมุ่งเน้นการติดตั้งบนสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อเจาะกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นหลัก โดยจะทำเป็นศูนย์กลางการให้ข้อมูลผู้โดยสาร หรือ Touch Point ที่ผู้โดยสารสามารถอ่านข้อมูลต่าง ๆ หรือประกาศของรถไฟฟ้าบีทีเอสได้ด้วย ทั้งนี้

แอปบีที รีวอร์ดส คาดว่าจะมีผู้โดยสารจำนวนมากเข้ามาใช้บริการ Touch Point ดังกล่าว จึงถือเป็นโอกาสทางธุรกิจของแอปบีที รีวอร์ดส ในการนำเสนอสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ต่อผู้บริโภคโดยตรง

2.4.2 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 เป็นเครื่องจักรสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาโปรแกรมซอฟต์แวร์ และเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งมวลชน และการชำระเงินของประเทศไทย

บีพีเอส มีรายได้หลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ (1) การพัฒนาระบบบริหารจัดการรายได้กลางและระบบจัดเก็บรายได้ (2) การให้บริการสำหรับงานต่อเนื่องและงานบำรุงรักษาต่าง ๆ และ (3) การจำหน่ายอุปกรณ์เครื่องรับบัตร โดยในปี 2561/62 บีพีเอส ยังคงมีการรับรู้รายได้จากการขายอุปกรณ์รับชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDC) และรายได้จากการให้บริการพัฒนาระบบซอฟต์แวร์

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

นอกจากนี้ บีพีเอสยังได้ให้บริการในโครงการต่าง ๆ ได้แก่ งานศูนย์ระบบจัดการรายได้รวมสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง งานบำรุงรักษาระบบจัดการรายได้รวมของบีเอสเอส งานบำรุงรักษาตู้พิมพ์คูปองอัตโนมัติของแอปบีที รีวอร์ดส งานพัฒนาและปรับปรุงระบบจัดการรายได้รวมของบีเอสเอส รวมถึงงานพัฒนาปรับปรุงและขายอุปกรณ์เครื่องรับบัตร เป็นต้น

2.4.3 ธุรกิจร้านอาหาร

บริษัทฯ ได้จัดตั้งบริษัท เทอร์เทล ทเวนตี้ที จำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการบริหารจัดการร้านอาหาร และร่วมลงทุนกับเชฟที่มีชื่อเสียง รวมไปถึงเชฟระดับมิชลินสตาร์ (หรือเทียบเท่า) ในการเปิดร้านอาหารในประเทศไทย โดยกำหนดสัดส่วนการลงทุนของเชฟไว้ไม่เกินร้อยละ 49 ต่อ 1 ร้านอาหาร โดยกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัท เทอร์เทล ทเวนตี้ที จำกัด ได้แก่ลูกค้าองค์กร ข้าราชการ กลุ่มครอบครัว กลุ่มคนทำงาน กลุ่มนักธุรกิจ และชาวต่างชาติทั้งที่อาศัยอยู่ในประเทศไทยและนักท่องเที่ยว ที่ชื่นชอบและหลงใหลในอาหารคุณภาพระดับมิชลินสตาร์ รสชาติอร่อย รวมถึงเชฟที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับ โดยสามารถใช้ร้านอาหารเป็นที่พบปะสังสรรค์หรือเจรจาธุรกิจ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ลงทุนในธุรกิจร้านอาหารผ่านบริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด โดยการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 41.18 โดยบริษัท แมน ฟู้ด โฮลดิ้งส์ จำกัด เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างบริษัทฯ บริษัท บางกอกแรนซ์ จำกัด (มหาชน) และนายไวยิน มาณ โดยมีธุรกิจร้านอาหารหลัก ได้แก่ ห้องอาหาร ChefMan ซึ่งเป็นร้านอาหารจีนระดับพรีเมียมที่เสิร์ฟอาหารจีนกวางตุ้งสูตรดั้งเดิม ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 ห้องอาหาร ChefMan มีสาขาทั้งหมด 6 สาขา ซึ่งเป็น

สาขาที่รับลูกค้าที่รับประทานอาหารในร้าน (Dine-in) จำนวน 3 สาขา, ประเภทซื้อกลับบ้าน (Take Away) จำนวน 1 สาขา, ห้องอาหาร Chairman by Chef Man (อาหารจีนสไตล์ฮ่องกงคาเฟ่) จำนวน 1 สาขา, และห้องอาหาร M Krub (อาหารจีนแนวใหม่ระดับพรีเมียม ผสมผสานระหว่างตะวันตกและตะวันออก) จำนวน 1 สาขา

2.4.4 ธุรกิจรับเหมาและบริหารโครงการก่อสร้าง

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

ผลงานที่ผ่านมาของ HHT ได้แก่ โครงการโรงแรมอีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ โครงการ ยู สาทร กรุงเทพฯ โครงการ Abstracts Sukhumvit 66/1 Condominium โครงการ Abstracts Phahonyothin Park โครงการปรับปรุงสนามกอล์ฟ ธนาซิตี้ แอนด์ สपोर्टคลับ โครงการปรับปรุงห้องอาหาร ChefMan สาขาต่าง ๆ และโครงการ Eastin Thana City Golf Resort Bangkok ซึ่งเป็นโครงการของกลุ่มบริษัท นอกจากนี้ HHT ยังได้รับความไว้วางใจจากองค์กรภายนอก โดยได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารในสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียงอย่าง โรงเรียนนานาชาติฮาร์โรว์ และตกแต่งภายในโครงการ The Legend Condominium และ Supreme Garden เป็นต้น

ในปี 2561/62 HHT มีโครงการอยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างหลายโครงการ มูลค่ารวม 4,128 ล้านบาท ได้แก่ โครงการ TC Master Plan Renovation โครงการโรงเรียนนานาชาติ เวอร์โซ และโครงการ The Unicorn ซึ่งเป็นอาคารแบบ Mixed-Use ภายใต้การดำเนินการของ ยู ซิตี้ โดยในปีบัญชีที่ผ่านมา HHT มีการรับรู้รายได้จำนวน 910.6 ล้านบาท จากการให้บริการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ ดังกล่าว ทั้งนี้ ในปี 2562/63 HHT คาดว่าจะมีโครงการก่อสร้างภายใต้การดำเนินงานมูลค่ารวม 3,097 ล้านบาท ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องจากการดำเนินงานในปี 2561/62

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 บีทีเอส โฮลดิ้งส์ 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 ในฐานะผู้ถือหน่วยลงทุนรายใหญ่ในสัดส่วนร้อยละ 33.33 อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการมานั้น รายได้ค่าโดยสารจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

สำหรับกองทุน BTSGIF มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนมากกว่าปีละ 1 ครั้ง และไม่น้อยกว่าร้อยละ 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 อีกทั้งยังมุ่งมั่นที่จะพัฒนาธุรกิจหลักเพื่อให้เกิดผลประโยชน์ทางธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องกันเพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งของกลุ่มบริษัท

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 กลุ่มบริษัทอาจต้องเผชิญกับการแข่งขันกับคู่แข่งรายอื่นในการแย่งชิงบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ 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 ความเสี่ยงทางด้านเทคโนโลยีและภัยคุกคามทางเทคโนโลยีสารสนเทศ

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

กลุ่มบริษัทมีการลงทุนทางด้านเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง เช่น ระบบอาณัติสัญญาณของระบบรถไฟฟ้า ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ระบบชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงระบบสื่อโฆษณามัลติมีเดีย นอกจากนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือกับความเสี่ยงทางด้านเทคโนโลยี กลุ่มบริษัทได้กำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ

ได้แก่ (1) ปรับปรุงเทคโนโลยีและระบบการดำเนินงานต่าง ๆ ให้มีความปลอดภัยและทันสมัยอยู่เสมอเพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น (2) ประเมินความเสี่ยงและปรับเปลี่ยนกรอบการประเมินความเสี่ยงตามสถานการณ์อย่างเหมาะสม (3) พัฒนาและฝึกอบรมความรู้ทางด้านเทคโนโลยีให้แก่พนักงานอย่างสม่ำเสมอ (4) กำหนดแนวทางและมาตรการรองรับเหตุฉุกเฉินและการหยุดชะงักของการดำเนินงานและการให้บริการ (5) ติดตามและเฝ้าระวังสถานการณ์เพื่อลดความเสี่ยงต่าง ๆ พร้อมหาแนวทางและมาตรการป้องกัน (6) ปรับปรุงแผนการเตรียมความพร้อมเพื่อลดผลกระทบต่อการดำเนินงานและการให้บริการ รวมถึงสามารถควบคุมสถานการณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว และ (7) ส่งเสริมความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกเพื่อเตรียมความพร้อมในการรับมือเหตุขัดข้อง และสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงทางเทคโนโลยีได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ด้วยวิวัฒนาการความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในปัจจุบัน การคุกคามความปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศ (Cyber Security Attacks) อาจเป็นเหตุให้เกิดการขัดข้องหรือหยุดชะงักของการดำเนินงานและการให้บริการ ตลอดจนการสูญเสียหรือการรั่วไหลของข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ความน่าเชื่อถือ ชื่อเสียงของกลุ่มบริษัท ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทางกฎหมายและการกู้คืนข้อมูลสารสนเทศและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

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

ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความมั่นคงปลอดภัยทางเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงความไว้วางใจจากผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มว่า กลุ่มบริษัทมีการระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและเพียงพอ บีทีเอสซีจึงนำระบบการจัดการความปลอดภัยข้อมูลสารสนเทศตามมาตรฐานระดับสากล มาใช้กับระบบควบคุมการเดินรถไฟฟ้ามหานคร บีทีเอส จนเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2562 บีทีเอสซีได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 27001:2013 (Information Security Management System) ในด้านการบริหารและจัดการสารสนเทศประเภทระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling) ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System) และศูนย์ข้อมูลระบบสารสนเทศในสำนักงาน (Office Data Center) จาก The British Standards Institution (BSI)

จากแนวทางการดำเนินงานดังกล่าวข้างต้น กลุ่มบริษัทเชื่อมั่นว่าจะสามารถดำเนินธุรกิจและให้บริการต่าง ๆ ของกลุ่มบริษัทได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ใช้บริการได้รับการบริการที่มีคุณภาพ และมีความปลอดภัยสูงสุด

3.2.6 ความเสี่ยงด้านชื่อเสียงองค์กร

แบรนด์บีทีเอสก้าวขึ้นมาเป็นแบรนด์ที่สังคมไทยรู้จักกันอย่างกว้างขวาง อีกทั้งจากผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า แสดงให้เห็นว่าสาธารณชนมีการรับรู้ในเชิงบวกต่อแบรนด์บีทีเอส โดยฝ่ายลูกค้าสัมพันธ์ของกลุ่มบริษัทมีการวิเคราะห์และติดตามผลความพึงพอใจของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจของกลุ่มบริษัทยังมีความเสี่ยงด้านชื่อเสียงองค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจระบบขนส่งมวลชน หากความพึงพอใจของผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส

ในด้านต่างๆ ลดลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ ความเชื่อมั่นต่อการดำเนินธุรกิจ และก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการดำเนินงานและโอกาสทางธุรกิจของกลุ่มบริษัทในอนาคต

กลุ่มบริษัทได้กำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีเจตนารมณ์ที่ชัดเจนในการต่อต้านการทุจริต 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 ของกำไรสุทธิจากการดำเนินงานซึ่งไม่รวมรายการพิเศษบางรายการ (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 7.4.2 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย) อย่างไรก็ตาม การจ่ายเงินปันผลและการกำหนดจำนวนเงินปันผลที่บริษัทย่อยจะจ่ายให้กับบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น เงื่อนไขในการก่อหนี้ของบริษัทย่อย ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน กระแสเงินสด แผนการลงทุน และแนวโน้มทางธุรกิจของบริษัทย่อย

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

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

3.3.2 ความเสี่ยงด้านเครดิต

ความเสี่ยงด้านเครดิตส่งผลกระทบต่อความสามารถในการระดมทุนหรือความสามารถในการจัดหาเงินทุนของบริษัท หากบริษัท ถูกปรับลดระดับความน่าเชื่อถือ อาจทำให้บริษัท อยู่ในสถานะที่ลำบากขึ้นในการเข้าถึงตลาดทุนต่างๆ อีกทั้งยังมีโอกาสที่ต้นทุนทางการเงินของบริษัท 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 และจำนวนไม่เกิน 9,500 ล้านบาท ในเดือนกันยายน 2561 และหุ้นกู้เพื่ออนุรักษ์สิ่งแวดล้อมจำนวนไม่เกิน 13,000 ล้านบาท ในเดือนพฤษภาคม 2562

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 การจัดซื้อขบวนรถไฟไฟฟ้าและอะไหล่ และค่าซ่อมบำรุง ซึ่งกลุ่มบริษัทต้องส่งซื้อหรือว่าจ้างจากผู้ผลิตต่างประเทศโดยตรง ทำให้กลุ่มบริษัทไม่สามารถหลีกเลี่ยงความเสี่ยงด้านอัตราแลกเปลี่ยนได้ทั้งหมด

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันของรายจ่ายฝ่ายทุนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ จำนวน 335.0 ล้านยูโร ซึ่งเป็นรายจ่ายในการจัดซื้อขบวนรถไฟไฟฟ้าและอะไหล่ โดยกลุ่มบริษัทได้ปิดความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนดังกล่าวแล้วทั้งหมด โดยการเข้าทำสัญญาซื้อเงินสกุลเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward) ไว้บางส่วน นอกจากนี้ ยังมีรายจ่ายจากต้นทุนค่าซ่อมบำรุง จำนวน 7.7 ล้านยูโร ต่อปี ซึ่งกลุ่มบริษัทได้เข้าทำสัญญาซื้อเงินสกุลเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward) ไว้บางส่วนเช่นกัน และจะถูกบันทึกส่วนเพื่อเรียกเก็บจากกองทุน BTSGIF ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ อย่างไรก็ตาม หากค่าเงินบาทอ่อนตัวลงมากเมื่อเทียบกับสกุลเงินตราต่างประเทศในอนาคต อาจทำให้ต้นทุนในการประกอบธุรกิจของบีทีเอสซีเพิ่มขึ้นได้

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 จึงอาจมีความเสี่ยงจากการขาดทุนของเงินต้นและไม่ได้รับผลตอบแทนจากการบริหารจัดการเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินของบริษัทฯ ตามที่คาดการณ์ไว้

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการบริหารจัดการเงินสดสภาพคล่องส่วนเกินโดยการลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินหลายประเภท ส่วนใหญ่เป็นเงินฝากธนาคารและสถาบันการเงิน ตัวแลกเปลี่ยน ตราสารหนี้ที่เหมาะสมสำหรับการลงทุนระยะยาว ทั้งในสถาบันการเงินในประเทศและต่างประเทศ และผ่านกองทุนรวมตราสารทุนในประเทศและต่างประเทศ เพื่อกระจายความเสี่ยงในการลงทุน

3.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ

3.4.1 ความเสี่ยงจากการยกเลิกสัญญาสัมปทาน และสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว

รายได้ของธุรกิจระบบขนส่งมวลชนของบริษัทฯ นั้นอิงกับสัญญาสัมปทานและรายได้จากการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงตามสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว 30 ปีเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม แม้ว่าบีทีเอสซีจะได้ขายรายได้ค่าโดยสารสุทธิจากการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทานให้แก่กองทุน BTSGIF (รวมถึงการโอนผลประโยชน์และความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิให้แก่ผู้ถือหุ้นรายลงทุน) บีทีเอสซียังคงเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักอยู่ ดังนั้น หากสัญญาสัมปทานหรือสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวถูกยกเลิก กระแสเงินสดในอนาคตของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ เหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสซี และบริษัทฯ

ทั้งนี้ ตามสัญญาสัมปทาน กทม. หรือบีทีเอสซี อาจบอกเลิกสัญญาสัมปทานได้ เว้นแต่เหตุการณ์ดังกล่าวจะได้รับการเยียวยาหรือแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด โดย กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทานได้ในกรณีที่บีทีเอสซีล้มละลาย หรือจงใจผิดสัญญาสัมปทานในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่อง โดยบีทีเอสซีจะไม่สามารถดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักได้ และจะต้องชดเชยค่าเสียหาย และโอนกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์ อุปกรณ์ควบคุมและทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินที่ใช้สำหรับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักให้แก่ กทม. นอกจากนี้ หากสัญญาสัมปทานถูกยกเลิก จะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งเป็นเหตุให้

กองทุน BTS GIF สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันโดยบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือให้บริษัทฯ โอนหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดให้แก่กองทุน BTS GIF ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นได้ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมใน หัวข้อ 3.4.2 ความเสี่ยงจากการสูญเสียหุ้นบีทีเอสซี กรณีเกิดเหตุการณ์ผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ)

สำหรับสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวนั้น มีข้อสัญญาเกี่ยวกับเหตุบอกเลิกสัญญาที่คล้ายคลึงกับสัญญาสัมปทาน โดยกรุงเทพมหานครมีสิทธิบอกเลิกสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวได้ในกรณีที่บีทีเอสซีล้มละลาย หรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวในส่วนที่เป็นสาระสำคัญและไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควร ซึ่งหากมีการบอกเลิกสัญญาดังกล่าว บีทีเอสซีจะไม่สามารถดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพในส่วนต่อขยายสายสีลมและสายสุขุมวิท ทั้งนี้ หากมีผู้ประกอบการรายอื่นมาดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพในส่วนต่อขยายดังกล่าว ผู้โดยสารอาจประสบกับความไม่สะดวกในกรณีที่ผู้โดยสารเริ่มต้นการเดินทางในส่วนต่อขยายและสิ้นสุดการเดินทางในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก หรือในทางกลับกัน ความไม่สะดวกดังกล่าวอาจส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าโดยสารและผลการดำเนินงานของกองทุน BTS GIF และบริษัทฯ นอกจากนี้ บีทีเอสซียังอาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการผิดสัญญาหรือการบอกเลิกสัญญาดังกล่าวด้วย

3.4.2 ความเสี่ยงจากการสูญเสียหุ้นบีทีเอสซี กรณีเกิดเหตุการณ์ผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

ในการเข้าทำธุรกรรมการขายและโอนสิทธิรายได้สุทธิที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักให้แก่กองทุน BTS GIF บริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุน ได้เข้าทำสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน เพื่อค้ำประกันการปฏิบัติตามภาระผูกพันของบีทีเอสซีภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ รวมถึงหน้าที่ของบีทีเอสซีในการชำระเงินตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน กองทุน BTS GIF ไม่สามารถบังคับให้บริษัทฯ ชำระหนี้ตามภาระค้ำประกันได้โดยวิธีการอื่นใดนอกจากการบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซีซึ่งถือหรือจะได้อีกโดยบริษัทฯ เท่านั้น โดยการบังคับเอาจากหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าวจะสามารถทำได้โดยการบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดโดยการขายทอดตลาดตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือให้บริษัทฯ โอนหุ้นบีทีเอสซีทั้งหมดให้แก่กองทุน BTS GIF ตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น

อย่างไรก็ตาม การค้ำประกันตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนดังกล่าวจำกัดอยู่ที่การโอนหุ้นทั้งหมดที่บริษัทฯ ถืออยู่ในบีทีเอสซี แต่ไม่รวมถึงทรัพย์สินของบีทีเอสซีที่กองทุน BTS GIF ไม่ได้ซื้อ ซึ่งจะต้องโอนคืนให้แก่บริษัทฯ หรือบุคคลที่บริษัทฯ กำหนดตามเงื่อนไขในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุน ซึ่งเมื่อหากกองทุน BTS GIF ใช้สิทธิบังคับจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือใช้สิทธิบังคับซื้อหุ้นบีทีเอสซีแล้ว แม้ภาระค้ำประกันของบริษัทฯ จะสิ้นสุดลง แต่บริษัทฯ จะสูญเสียหุ้นบีทีเอสซีและอำนาจควบคุมในบีทีเอสซีไป และจะเกิดการเปลี่ยนแปลงอำนาจควบคุมในบีทีเอสซีจากบริษัทฯ ไปเป็นกองทุน BTS GIF หรือบุคคลอื่นที่ได้มาซึ่งหุ้นบีทีเอสซีจากการขายทอดตลาดตามการบังคับจำหน่ายหุ้นตามสัญญาจำหน่ายหุ้น หรือเป็นบุคคลที่กองทุน BTS GIF กำหนดให้เป็นผู้รับโอนหรือซื้อหุ้นบีทีเอสซีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น ซึ่งเหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบีทีเอสซี และบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี ในกรณีที่มีเหตุผิดนัดผิดสัญญาบางประการตามที่กำหนดในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ บีทีเอสสามารถเสนอแผนการแก้ไขเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญาต่อกองทุน BTS GIF ได้ และหากกองทุน BTS GIF เห็นชอบด้วยกับแผนการแก้ไขเยียวยาดังกล่าว กองทุน BTS GIF จะไม่ใช่สิทธิเรียกร้องให้บีทีเอสชำระหนี้ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือเรียกให้บริษัทฯ ในฐานะผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน หรือใช้สิทธิอื่นใดของกองทุน BTS GIF โดยในระหว่างระยะเวลาการแก้ไขเยียวยา บริษัทฯ จะให้สิทธิแก่กองทุน BTS GIF ในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นบีทีเอส และหากมีการจ่ายเงินปันผลจากบีทีเอส บริษัทฯ ตกลงจะนำเงินปันผลดังกล่าวมาชำระจำนวนเงินที่ค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระให้แก่กองทุน BTS GIF ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน

3.4.3 ความเสี่ยงจากการถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับการต่ออายุใบอนุญาตประกอบธุรกิจเงินอิเล็กทรอนิกส์

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

3.4.4 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 ความเสี่ยงจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี (Disruptive Technology)

ปัจจุบัน เทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทสำคัญต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของมนุษย์ในทุกๆ ด้าน จนกลายเป็นส่วนหนึ่งของการดำรงชีวิต โดยในทุกๆ วัน เทคโนโลยีได้รับการพัฒนาให้ก้าวหน้าไปอย่างไม่หยุดยั้ง เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับ การดำรงชีวิตมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นเทคโนโลยีด้านการสื่อสาร เช่น โทรศัพท์ อินเทอร์เน็ต เครือข่าย

สังคม (Social Network), เทคโนโลยีด้านการศึกษา เช่น การศึกษาผ่านดาวเทียม การศึกษาออนไลน์, เทคโนโลยีด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น รถไฟฟ้าความเร็วสูง แอปพลิเคชันบริการรับส่งต่าง ๆ เป็นต้น ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีเหล่านี้ ส่งผลให้รูปแบบการดำรงชีวิตของผู้คนเปลี่ยนแปลงไป โดยสามารถทำงาน เรียนหนังสือ หรือติดต่อธุรกิจระหว่างกันได้ทั่วโลก โดยไม่จำเป็นต้องใช้การเดินทาง ซึ่งเหตุดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจและผลการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท โดยเฉพาะธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ด้วยจำนวนผู้โดยสารที่อาจมีแนวโน้มลดลงตามรูปแบบการดำรงชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไป อาจส่งผลให้รายได้ค่าโดยสาร รวมถึงรายได้จากสื่อโฆษณาในระบบขนส่งมวลชน ซึ่งเป็นรายได้หลักของกลุ่มบริษัทลดลง

เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี กลุ่มบริษัทได้กำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจเพื่อรักษาอัตราการเติบโตของรายได้และเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ดังนี้ (1) พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการเพื่อตอบสนองรูปแบบการดำรงชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น การพัฒนาระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-payment) เพื่อรองรับการชำระเงินทั้งแบบออฟไลน์ผ่านบัตรรบบิทและแบบออนไลน์ผ่าน Rabbit LINE Pay (2) ผลักดันศักยภาพทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัท เช่น การผนึกกำลังระหว่าง วิจิไอ และ Rabbit Group ซึ่งมีลักษณะการดำเนินธุรกิจที่เชื่อมโยงกัน โดยอาศัยฐานข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคในการวิเคราะห์ เพื่อวางแผนการใช้สื่อโฆษณาที่ตรงจุดให้แก่ลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย (3) กระจายและขยายธุรกิจของกลุ่มบริษัทไปยังธุรกิจอื่นที่มีศักยภาพในการเติบโต (Business Diversification) เช่น การลงทุนใน Kerry Express ซึ่งเป็นบริษัทชั้นนำที่ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ครบวงจรธุรกิจบริการขนส่งด่วนที่มีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

3.5.1.2 ความเสี่ยงจากการจัดตั้งหน่วยงานกำกับดูแลธุรกิจระบบขนส่งมวลชนทางราง

จากการประกาศใช้พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม (ฉบับที่ 18) พ.ศ. 2562 มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง ภายใต้กระทรวงคมนาคม เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลระบบขนส่งทางรางของประเทศให้มีมาตรฐานเดียวกัน ในอนาคตกรมการขนส่งทางรางอาจออกประกาศและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจระบบขนส่งมวลชนของกลุ่มบริษัท ซึ่งหากกลุ่มบริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามประกาศและกฎระเบียบดังกล่าวได้อย่างครบถ้วน อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและโอกาสทางธุรกิจของกลุ่มบริษัท

กลุ่มบริษัทได้ดำเนินการดังนี้ (1) จัดตั้งหน่วยงานเฉพาะเพื่อศึกษาและติดตามความคืบหน้าการประกาศหรือการมีผลใช้บังคับของประกาศและกฎระเบียบที่จะออกโดยกรมการขนส่งทางรางอย่างใกล้ชิด เพื่อประเมิน เตรียมความพร้อม และกำหนดแผนและแนวปฏิบัติที่ถูกต้องเหมาะสมให้สามารถดำเนินการได้อย่างทันทั่วทั้งที่ และ(2) ทำการศึกษาการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งมวลชนทางรางในประเทศต่าง ๆ ที่มีมาตรฐานและได้รับการรับรองระดับโลก เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ให้เข้ากับการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

3.5.2 ความเสี่ยงจากการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน เพื่อรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงของบริษัทย อาจส่งผลกระทบต่อสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ลงทุน (Control Dilution)

ณ วันที่ 5 เมษายน 2562 บริษัทฯ มีใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W4 จำนวนทั้งสิ้น 1,266,909,369 หน่วย ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC จำนวนทั้งสิ้น 15,794,334 หน่วย และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WD 16,000,000 หน่วย โดยมีหุ้นรองรับการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W4 จำนวน 1,706,232,649 หุ้น ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC จำนวน 15,794,334 หุ้น และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WD จำนวน 16,000,000 หุ้น ดังนั้น หากมีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W4 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WD เพิ่มจำนวน จะทำให้

สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงไม่เกินร้อยละ 9.63 ร้อยละ 0.13 และร้อยละ 0.13 ตามลำดับ หรือในกรณีที่มีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-W4 ใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WC และใบสำคัญแสดงสิทธิ BTS-WD ครบทั้งหมด จะทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นเดิมลดลงทั้งหมดไม่เกินร้อยละ 9.84 (คำนวณโดยใช้อัตราส่วนที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมด ณ วันที่ 5 เมษายน 2562 จำนวน 11,894,252,866 หุ้น)

3.5.3 ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ >25%

ณ วันปิดสมุดทะเบียนหุ้น เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2562 กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสณ์ (โปรดพิจารณารายละเอียดใน หัวข้อ 7.2 ผู้ถือหุ้น) ถือหุ้นในบริษัทฯ จำนวนรวม 4,888,686,239 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 41.27 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ แม้กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสณ์ จะถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ ซึ่งยังไม่อาจถือได้ว่าสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้ อย่างไรก็ตาม กลุ่มนายคิริ กาญจนพาสณ์ เป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่กลุ่มเดียวที่ถือหุ้นในบริษัทฯ เกินกว่าร้อยละ 25 ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นอาจมีความลำบากในการรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อถ่วงดุลเรื่องที่กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินสำคัญที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

4.1 ทรัพย์สินถาวรหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 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 2562 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
ต้นทุนโครงการระบบรถไฟฟ้าสายหลักที่เกี่ยวข้องกับการขายสื่อโฆษณาและการให้เช่าพื้นที่บนสถานี – ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน	สัมปทาน	2,015.2	ไม่มี
อุปกรณ์ – ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน	เป็นเจ้าของ	117.3	ไม่มี
อุปกรณ์ – ธุรกิจสื่อโฆษณา	เป็นเจ้าของ	1,392.1	ไม่มี
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง – ธุรกิจสื่อโฆษณา	เป็นเจ้าของ	402.7	ไม่มี
อุปกรณ์ – แรบบิท รีวอร์ดส	เป็นเจ้าของ	22.6	ไม่มี
อุปกรณ์ – สนามกอล์ฟและคลับเฮ้าส์	เป็นเจ้าของ	95.8	ไม่มี
รวม		4,045.7	

4.1.2 ที่ดิน โครงการอสังหาริมทรัพย์และสิทธิการเช่า

4.1.2.1 รายละเอียดโครงการอสังหาริมทรัพย์ที่ดำเนินการอยู่ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 62 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทฯ									
1. โครงการธนาซีดี 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	51 แปลง	7	1	63.00	98.90	30 มี.ค. 61	64.46	-
1.1.4 ที่ดินเปล่าไพร้มแลนด์โซนบี, 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 ทาวน์เฮ้าส์ฮาบิแทต	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 ที่ดินแปลงใหญ่ใกล้ฮาบิแทต	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	9	-	53.00	91.30	30 มี.ค. 61	30.46	-
1.4.3 ที่ดินข้างไพร้มแลนด์ 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 หน้าโครงการธนาซีดี	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 2562

(ก) โครงการเพื่อให้เช่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดห้องชุด	ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 62 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ตารางเมตร	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัท							
1.1 เดอะรอยัลเพลส 2*	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	54 ห้อง	4,514.85	132.00	15 มี.ค. 62	104.40	-
1.2 เดอะแกรนด์*	ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ	26 ห้อง	1,616.00	44.00	15 มี.ค. 62	27.72	-
1.3 สำนักงานที่ Hong Kong	8 th Floor, Chung Nam House, 59 Des Voeux Road Central, Hong Kong	1 ห้อง	-	-	-	151.85	-

* ที่ดินและอาคารเดอะรอยัลเพลส 2 และเดอะแกรนด์ เป็นการเช่าระยะยาวกับสำนักงานพระคลังข้างที่ โดยสัญญาเช่าจะสิ้นสุดวันที่ 30 พฤศจิกายน 2570

(ข) ที่ดินเปล่า

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค.62 (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	15 มี.ค. 62	11.00	-
2. ที่ดินเปล่า	ถนนเทพกษัตรี ต.เกาะแก้ว อ.เมือง ภูเก็ต จ.ภูเก็ต	4 แปลง	37	2	8.50	150.00	15 มี.ค. 62	33.77	-
3. ที่ดินเปล่า	ถนนสายบ้านนา-แก่งคอย ต.ชะอม อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	4 แปลง	95	-	93.00	11.00	15 มี.ค. 62	7.60	-

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค.62 (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
			ไร่	งาน	ตารางวา	(ล้านบาท)	วันที่ทำการ ประเมิน		
4. ที่ดินเปล่า	แขวงลาดพร้าว เขตลาดพร้าว กรุงเทพฯ	6 แปลง	-		42.00	-	-	1.47	-
5. ที่ดินเปล่า หน้าโครงการธานีดี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	3 แปลง	207	1	80.60	2,838.30	15 มี.ค. 62	612.41	-
6. ที่ดินเปล่า หลังโครงการธานีดี	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	7	-	8.00	21.10	15 มี.ค. 62	2.39	-
ทรัพย์สินภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทย่อย									
1. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. ยงสุ)	ต.คลองควาย อ.สามโคก จ.ปทุมธานี	1 แปลง	26	-	11.00	39.00	15 มี.ค. 62	14.16	-
2. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บมจ. มาสเตอร์ แอ๊ด)	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 แอ๊ด)	ต.ทับคาง อ.เขาย้อย จ.เพชรบุรี	3 แปลง	26	1	93.00	34.40	30 มี.ค. 61	34.40	-
4. ที่ดินและอาคารสำนักงาน (กรรมสิทธิ์ของ บจ. แลนด์ ดีเวล ลอปเม้นท์)	เลขที่ 1 ซอยลาดพร้าว 19 ถนน ลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ	2 แปลง	0	3	89.50	93.86	19 ก.ค. 61	26.71	-

4.1.2.3 รายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน / พื้นที่			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 62 (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	3,343.00	15 มี.ค. 62	3,111.11	จำนวนที่ดินพร้อม สิ่งปลูกสร้าง มูลค่าจำนวน 420 ล้านบาท

4.1.2.4 รายละเอียดที่ดินและโครงการการพัฒนาในอนาคต ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562

รายละเอียด	ที่ตั้ง	จำนวน	ขนาดที่ดิน/ห้องชุด			ราคาประเมิน		ราคาตามบัญชี ณ 31 มี.ค. 62 (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	138.50	15 มี.ค. 62	38.50	-
2. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ.เดอะ คอมมูนิตี้ ทุ)	ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	24	-	2	264.90	15 มี.ค. 62	80.07	-
3. ที่ดินเปล่า (กรรมสิทธิ์ของ บจ. กิ่งแก้ว แอสเสทส์)	ต.ราชาเทวะ อ.บางพลี (บางพลีใหญ่) จ.สมุทรปราการ	1 แปลง	10	2	6	36.80	15 มี.ค. 62	15.80	-

4.2 ทรัพย์สินที่ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 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 นับตั้งแต่วันที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ (5 ธันวาคม 2542)



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



เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู (ช่วงแคราย-มีนบุรี) ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ช่วงลาดพร้าว-สำโรง) ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร รวมถึงข้อผูกพันเกี่ยวกับส่วนต่อขยายของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองกับ รฟม. ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูและโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองมีระยะเวลาการดำเนินงานตามสัญญาทั้งสิ้นประมาณ 33 ปี 3 เดือน ทั้งนี้ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด มีสิทธิรับรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสารจากผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งรายได้จากการให้เช่าพื้นที่โฆษณา รายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องภายในสถานี และธุรกรรมทางพาณิชย์ในรูปแบบอื่นเป็นระยะเวลา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ระบบรถไฟฟ้าเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ทั้งระบบหรือส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งต้นทุนโครงการรถไฟฟ้า (ระหว่างก่อสร้าง) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 มีจำนวน 17,897.7 ล้านบาท (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2561: 290.4 ล้านบาท)

โปรดพิจารณารายละเอียดของสัญญาสัมปทาน และสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

4.2.2 เครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเครื่องหมายการค้าและเครื่องหมายบริการที่สำคัญต่อการประกอบธุรกิจซึ่งได้จดทะเบียนในประเทศไทย ดังนี้

ลำดับ	รูปแบบเครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ	ชื่อเจ้าของ	ประเภทสินค้า / บริการ	ระยะเวลาคุ้มครอง
1.	<p>เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ</p> 	บีทีเอสซี	<p>การขนส่ง (โดยรถไฟฟ้า) การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งทางรถ การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่ง การรับขนส่ง การให้เช่าเนื้อที่โฆษณา การให้เช่าวัสดุโฆษณา การโฆษณาสินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการขายประเภทต่างๆ เช่น ตัว พวงกุญแจ ตุ๊กตา นาฬิกา เสื้อ เนคไท หมวก ดินสอ ปากกา แก้วน้ำ</p>	ตั้งแต่ปี 2542 - 2562
2.	<p>เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ หนูน้อยในอิริยาบถต่างๆ : หนูน้อยพนมมือ หนูน้อยแบมือ 2 ข้าง หนูน้อยหลับตาขวาพนมมือ หนูน้อยแบมือขวา หนูน้อยชวนแฉะ</p> 	บีทีเอสซี	<p>การขนส่ง (โดยรถไฟฟ้า) การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งทางรถ การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินทาง การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่ง การรับขนส่ง การให้เช่าเนื้อที่โฆษณา การให้เช่าวัสดุโฆษณา การโฆษณา การให้ข้อมูลเกี่ยวกับการท่องเที่ยว การให้ข้อมูลข่าวสารในเรื่องที่ได้รับความสนใจทั่วไป ผ่านทางเว็บไซต์ บริการตรวจสอบและรับรองคุณภาพของสินค้าและบริการแก่บุคคลอื่น จัดการขายสินค้า การจัดการขายอาหารและเครื่องดื่ม สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการขายประเภทต่าง ๆ เช่น ตัว พวงกุญแจ ตุ๊กตา นาฬิกา เสื้อ เนคไท หมวก ดินสอ ปากกา สติกเกอร์ แก้วน้ำ ชุดถ้วยกาแฟ</p>	ตั้งแต่ปี 2543 - 2563

ลำดับ	รูปแบบเครื่องหมายการค้า / เครื่องหมายบริการ	ชื่อเจ้าของ	ประเภทสินค้า / บริการ	ระยะเวลาคุ้มครอง
3.	เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมาย บริการ 	บีเอสเอส	ให้บริการบัตรเครดิตและสมาร์ตการ์ดทาง การเงิน บริการทางการเงินเกี่ยวกับเครดิต บริการรวบรวมข้อมูลการใช้จ่ายผ่านบัตร บริการให้ข้อมูลการใช้จ่ายผ่านบัตร บริการ หักบัญชี บริการส่งเสริมการขาย บริการ จัดการธุรกิจด้านการจัดจำหน่ายบัตรใช้ ชำระสินค้า/บริการ การจัดการค่าปลีก บริการเข้าถึงฐานข้อมูล บริการจัดแบ่งพื้นที่ หน่วยความจำบนบัตร บริการโปรแกรม ข้อมูลสำเร็จรูปบนบัตร บริการการควบคุม ระบบการเข้าออกของบุคคลด้วยระบบ อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการ ขายประเภทต่าง ๆ เช่น พวงกุญแจ เสื้อ หมวก แอบรดข้อมือ	ตั้งแต่ปี 2554 - 2564
4.	เครื่องหมายการค้า / เครื่องหมาย บริการ 	แครอท รีวอร์ดส	บริการส่งเสริมการขาย บริการลูกค้าสมาชิก สัมพันธ์ บริการให้ข้อมูลทางการค้าเกี่ยวกับ การสะสมและให้คะแนนสะสมสำหรับสมาชิก ทางการค้า บริการทางการค้าโดยการตรวจสอบ คะแนนสะสม และแลกเปลี่ยนส่วนลดให้แก่ สมาชิกทางการค้า เครื่องออกคูปองอัตโนมัติ ซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ บัตรสมาร์ตการ์ด แผ่นซีดี แผ่นดีวีดี แฟลชไดรฟ์ สื่อสิ่งพิมพ์ อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่ระลึกหรือส่งเสริมการ ขายประเภทต่าง ๆ เช่น พวงกุญแจ เสื้อ หมวก แอบรดข้อมือ สายคล้อง ปากกา ดินสอ แฟ้มเอกสาร สิ่งพิมพ์ สมุด บัตรติด กระจุกทำด้วยกระดาษ สายคล้องคอพร้อม กับป้ายชื่อ โทรศัพท์มือถือ ชองและหน้ากาก 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 วันก่อนวันสิ้นสุดอายุต่อกรมทรัพย์สินทางปัญญา

4.2.3 โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีโปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ดังนี้

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์	เป็นเจ้าของ	502.9	ไม่มี

หมายเหตุ:

โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ ได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์ธุรกิจระบบขนส่งมวลชน ธุรกิจสื่อโฆษณา ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับบัตรแรบบิท ซอฟต์แวร์ระบบบัญชี และซอฟต์แวร์สำนักงาน เป็นต้น

4.3 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

โปรดพิจารณานโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วมใน หัวข้อ 9.3 การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

4.4 สรุปสาระสำคัญของสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจ

โปรดพิจารณาสัญญาที่มีนัยสำคัญต่อการประกอบธุรกิจใน หัวข้อ 6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562 บริษัทฯ และ/หรือ บริษัทย่อย มีข้อพิพาททางกฎหมาย ซึ่งเป็นคดีหรือข้อพิพาทที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งเป็นคดีที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยอย่างมีนัยสำคัญ หรือเป็นคดีที่มีได้เกิดจากการประกอบธุรกิจโดยปกติของบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย ดังนี้

- (1) กทม. ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีฟ้องพิพาทของบีทีเอสซีเป็นจำนวนประมาณ 306.5 ล้านบาท ซึ่งศาลฎีกาแผนกคดีล้มละลาย มีคำพิพากษาเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2560 ให้ กทม. ได้รับชำระหนี้ในการฟื้นฟูกิจการมูลหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน 63.01 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน 12.3 ล้านบาท ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุระหว่างก่อสร้าง 8.3 ล้านบาท ดอกเบี้ยสำหรับค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุระหว่างก่อสร้าง 3.56 ล้านบาท และค่าเช่าอาคาร 30.44 ล้านบาท รวมเป็นเงินประมาณ 117.61 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี

บีทีเอสซีได้ชำระหนี้ค่าภาษีโรงเรือนและที่ดิน ค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน และค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุระหว่างก่อสร้างให้แก่ กทม. แล้ว (ไม่รวมดอกเบี้ย เนื่องจากตามแผนฟื้นฟูกิจการของบีทีเอสซีกำหนดให้เจ้าหนี้ราย กทม. ได้รับชำระหนี้คืน โดยไม่มีดอกเบี้ย) ปัจจุบันบีทีเอสซีอยู่ระหว่างเจรจากับ กทม. เกี่ยวกับมูลหนี้ค่าเช่าอาคาร ซึ่งเป็นมูลหนี้เดียวกันกับมูลหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ (ค่าเช่าอาคาร) ในคดีอนุญาโตตุลาการตาม (2)

- (2) บีทีเอสซีถูก กทม. เรียกร้องในคดีอนุญาโตตุลาการเป็นข้อพิพาท ดังนี้

มูลหนี้ค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกัน ซึ่งบีทีเอสซีได้ชำระหนี้ดังกล่าวให้แก่ กทม. แล้ว (คดีตาม (1)) และ กทม. ได้ถอนข้อเรียกร้องมูลหนี้ค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันออกจากคดีอนุญาโตตุลาการแล้ว

มูลหนี้ค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ (ค่าเช่าอาคาร) เป็นเงินประมาณ 132 ล้านบาท และเบี้ยปรับเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 18 ต่อปี ซึ่ง กทม. และบีทีเอสซี ได้ตั้งคณะอนุญาโตตุลาการพิจารณาข้อพิพาทแล้ว โดยมีประเด็นเรื่องการคำนวณอัตราค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุ (ค่าเช่าอาคาร) และการคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี หรือเบี้ยปรับเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 18 ต่อปี โดยสถาบันอนุญาโตตุลาการกำหนดนัดสืบพยานในเดือนมิถุนายน – กรกฎาคม 2562 ต่อมาเมื่อวันที่ 5 กันยายน 2560 บีทีเอสซีได้ชำระหนี้ค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันให้แก่ กทม. เป็นจำนวนเงินประมาณ [12] ล้านบาท (รวมค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันภายหลังจากยื่นข้อเรียกร้องตั้งแต่ปี 2555 – 2558) พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ให้แก่ กทม. และ กทม. ได้ถอนข้อเรียกร้องเรื่องค่าธรรมเนียมหนังสือคำประกันออกจากคดีอนุญาโตตุลาการแล้ว คงเหลือข้อเรียกร้องเรื่องเงินค่าตอบแทนการใช้ที่ดินราชพัสดุและค่าเช่าอาคาร ซึ่งสถาบันอนุญาโตตุลาการกำหนดนัดสืบพยานในเดือนมิถุนายน – กรกฎาคม 2562

- (3) บริษัทร่วมทุนแห่งหนึ่ง (บริษัท เบย์วอเตอร์ จำกัด) ได้ประมูลซื้อที่ดินจากการขายทอดตลาดทรัพย์สินของลูกหนี้ในคดีล้มละลายจากกรมบังคับคดี และรับโอนกรรมสิทธิ์ที่ดินดังกล่าว พร้อมชำระราคาแก่เจ้าพนักงานบังคับคดีแล้วเป็นเงินจำนวน 7,350 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน มีคดีความที่เกี่ยวข้องกับที่ดินดังกล่าว ดังนี้

เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2558 ลูกหนี้และเจ้าหนี้ไม่มีประกันในคดีล้มละลายได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายกลาง เพื่อให้ศาลเพิกถอนการขายทอดตลาดทรัพย์สินดังกล่าวและขอให้ศาลงดการบังคับคดีในระหว่าง การพิจารณาคำร้องนั้น ซึ่งศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งยกคำร้องเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2561 ปัจจุบัน ลูกหนี้และ เจ้าหนี้ไม่มีประกันของลูกหนี้ดังกล่าวได้ยื่นคำร้องขอสิทธิการอุทธรณ์คำสั่งศาลแล้ว คดีดังกล่าวจึงถือว่า สิ้นสุด

ต่อมา เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2560 และเมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2560 กลุ่มบุคคลธรรมดาจำนวน 2 กลุ่ม ได้ยื่นคำ พ้องต่อศาลแพ่งขอใช้ทางเข้าออกของที่ดินพิพาท (ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของที่ดินที่ได้มาจากการประมูลซื้อที่ดิน จากการขายทอดตลาดทรัพย์สินของลูกหนี้ในคดีล้มละลายจากกรมบังคับคดี) เป็นภาระจำยอม หรือขอให้ศาล พิพากษาให้ทางพิพาทดังกล่าวเป็นทางสาธารณะ ปัจจุบัน คดีหนึ่งอยู่ระหว่างการขอขยายเวลายื่นคำร้องต่อ ศาลฎีกา ส่วนอีกคดีหนึ่งอยู่ระหว่างการขอขยายเวลายื่นคำร้องต่อศาลอุทธรณ์

- (4) เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2560 บริษัท ไมดาส โกลบอล มีเดีย จำกัด (“ไมดาส”) ได้ยื่นฟ้องวีจีไอเรียกค่าเสียหาย เป็นจำนวนเงินประมาณ 230.11 ล้านบาท โดยอ้างว่าวีจีไอผิดข้อตกลงและสัญญา และเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2561 ไมดาสได้ยื่นคำร้องขอแก้ไขเพิ่มเติมคำฟ้องเกี่ยวกับทุนทรัพย์ โดยเรียกค่าเสียหายเพิ่มเป็นจำนวนเงิน 994.84 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2561 ไมดาสได้ขอถอนฟ้องคดีนี้ เนื่องจากประสงค์จะนำข้อ พิพาทเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ ซึ่งศาลแพ่งได้อนุญาตและจำหน่ายคดีออกจาก สารบบความแล้ว และเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2561 ไมดาสได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ โดยเรียกค่าเสียหายเป็นจำนวนเงินประมาณ 1,003.71 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ปัจจุบัน ข้อพิพาทดังกล่าวอยู่ระหว่างขั้นตอนตามกระบวนการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2561 ไมดาสได้ยื่นฟ้องวีจีไอและ MACO เรียกค่าเสียหายเป็นจำนวนเงิน ประมาณ 24.41 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี รวมถึงค่าบริการเดือนละประมาณ 4 ล้าน บาท ตลอดระยะเวลาที่ยังมีการใช้ประโยชน์จากโครงข่ายโฆษณาจากรายการที่เกี่ยวข้องกับสัญญาให้บริการ เวลาโฆษณาออกอากาศของสื่อโฆษณานบนโครงข่ายโฆษณา 4 จุดติดตั้ง ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณา ของศาลแพ่ง

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

ชื่อบริษัท	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) (เดิมชื่อ บริษัท ธนayang 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	72,676,034,176 บาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	47,381,477,920 บาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562
จำนวนหุ้นที่ออกจำหน่ายแล้ว	หุ้นสามัญจำนวน 11,845,369,480 หุ้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562
มูลค่าที่ตราไว้	หุ้นละ 4 บาท
สิทธิออกเสียงของหุ้น	1 หุ้นสามัญ มี 1 เสียง
หุ้นบุริมสิทธิ	-ไม่มี-
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ชั้น 14 -15 ทีเอสทีทาวเวอร์ 21 ซอยเฉยพ่วง ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
ที่ตั้งสำนักงานสาขา	สาขาที่ 1: 2-2/399 ซอยมหาดเล็กหลวง 1 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 สาขาที่ 2: 6-6/429 ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 สาขาที่ 3: 2-2/399 ซอยมหาดเล็กหลวง 2 ถนนราชดำริ แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 สาขาที่ 4: 100-100/1 หมู่ที่ 4 ถนนบางนา-ตราด กม.14 ตำบลบางโจลง 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 8623, +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.th

เว็บไซต์: <http://www.set.or.th/tsd>

ผู้สอบบัญชี

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

ชั้น 33 อาคารเลอครีดา

193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110

โทรศัพท์: +66 (0) 2264 0777

โทรสาร: +66 (0) 2264 0789-90

นางสาววรารพร ประภาศิริกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขทะเบียน 4579

ที่ปรึกษากฎหมาย

บริษัท สำนักงานกฎหมาย แคปปิตอล จำกัด

ชั้น 16 อาคารสมูทไลฟ์ ทาวเวอร์

44 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500

โทรศัพท์: +66 (0) 2633 9088

โทรสาร: +66 (0) 2633 9089

บริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และพาร์ทเนอร์ส จำกัด

ชั้น 22 อาคารเมอร์คิวรี ทาวเวอร์

540 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์: +66 (0) 2264 8000

โทรสาร: +66 (0) 2657 2222

ข้อมูลบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2562)

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	97.48
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบ ขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTSGIF)	ธุรกิจลงทุนในรายได้ค่าโดยสาร สุทธิของระบบรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนกรุงเทพสายหลัก (รถไฟฟ้าบีทีเอส) ภายใต้สัญญา สัมปทานซึ่งครอบคลุมระยะทาง รวม 23.5 กิโลเมตร	175 อาคารสารคดีที่ห้าเวสต์ ชั้น 7, 21 และ 26 ถนน สาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2674 6488 กด 8 โทรสาร: +66 (0) 2679 5955	61,416,468,000	5,788,000,000 หน่วย (มูลค่าที่ตราไว้ หน่วยละ 10.611 บาท)	หน่วย ลงทุน	33.33
บจ. บีทีเอส อินฟราสตรัคเจอร์ เซอร์วิส	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 และให้ คำแนะนำงานด้านสถาปัตยกรรม และวิศวกรรม	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	11,799,420,000	144,000,000 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	11,999,670,000	144,000,000 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	ธุรกิจให้บริการด้านการตลาดอย่าง ครบวงจร	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 9 ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8884 โทรสาร: +66 (0) 2273 8883	855,668,009.80	8,556,680,098 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	71.70 (45.04 ถือโดย บมจ. ระบบขนส่ง มวลชนกรุงเทพ และ 26.66 ถือโดย บริษัทฯ)
บจ. วีจีไอ แอดเวอร์ไทซิง มีเดีย	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา (ปัจจุบัน หยุดประกอบกิจการ เนื่องจากการ สิ้นสุดสัญญาใน 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	ธุรกิจให้บริการและรับจ้างผลิตสื่อ โฆษณา	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. วีจีไอ เอ็นมีเดีย เทคโนโลยี	ธุรกิจพัฒนาระบบโปรแกรมเมติก สำหรับสื่อโฆษณานอกบ้าน	689 อาคารภิรัชทาวเวอร์ แอท เอ็ม ควอเตอร์ ชั้น 34 ถนนสุขุมวิท (ซอย 35) แขวงคลองตันเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์: +66 (0) 2048 5707	250,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	49.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. พอยท์ ออฟ วิว (พีโอวี) มีเดีย กรุ๊ป	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาในอาคาร สำนักงาน	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)
บจ. บีวี มีเดีย แอดส์	ธุรกิจให้บริการและบริหารจัดการสื่อ โฆษณา และประชาสัมพันธ์	998/3 ซอยร่วมศิริมิตร ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2760 5799 โทรสาร: +66 (0) 2760 5700	10,000,000	100,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	50.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. เดโม เพาเวอร์ (ประเทศไทย)	ธุรกิจให้บริการสาธิตสินค้า	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	433,198,091.40	4,331,980,914 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	52.12 (33.17 ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย และ 18.95 ถือโดย บริษัทฯ)
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	100.00 (ถือโดย บจ. มาสเตอร์ แอนด์ มอร์)
MACO Outdoor Sdn Bhd	ธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของ บริษัทอื่นในประเทศมาเลเซีย	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	393,000,000	39,300,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด)
บจ. ทรานส์. แอด โซลูชั่น	ธุรกิจให้บริการด้านการออกแบบและ ติดตั้งระบบการแสดงผลสื่อผสม (Multimedia Display)	349 ชั้น 10 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2001 9900-2 โทรสาร: +66 (0) 2001 9903	49,046,400	490,464 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	81.65 (ถือโดย บจ. อาย ออน แอดส์)
Trans. Ad Malaysia Sdn Bhd	ธุรกิจให้บริการด้านการออกแบบและ ติดตั้งระบบการแสดงผลสื่อผสม (Multimedia Display)	Lot 6.05, level 6, KPMG Tower, 8 First Avenue, Bandar Utama, 47800 Petaling Jaya, Selangor Malaysia Tel : +60 3 7720 1188	MYR 500,000	500,000 หุ้น	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. ทรานส์. แอด โซลูชั่น)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
		Fax : +60 3 7720 1111				
Roctec Technology Limited	ธุรกิจให้บริการออกแบบและวางระบบ (system integration) โดยจำหน่าย ติดตั้งและให้บริการบำรุงรักษา เครื่องมืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับงาน ระบบ	Room 1502-4, 15 th floor, Kodak House II, 321 Java Rd., North Point, Hong Kong Tel : +852 3595 1102 Fax : +852 8148 2468	HKD 21,510,000	1,995,525 หุ้น	หุ้นสามัญ	89.00 (ถือโดย บจ. ทรานส์ แอด โซลูชั่น)
บจ. วินบลิส ซิสเต็มส์	ธุรกิจให้บริการด้านการบริหารจัดการ เกี่ยวกับการออกแบบและวางระบบ (system integration) จำหน่ายและ ให้บริการบำรุงรักษาเครื่องมือและ อุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับงานระบบ	21 อาคารวังเด็ก 1 เอ ชั้น 8 ถนน วิภาวดีรังสิต แขวงจอมพล เขต จตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2617 6361	2,000,000	200,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ และ หุ้นบุริมสิทธิ	100.00 (51.00 ถือโดย บจ. ทรานส์ แอด โซลูชั่น และ 49.00 ถือโดย Roctec Technology Ltd.)
Parkway Technology Limited	ธุรกิจให้บริการด้านเทคโนโลยี สารสนเทศ (แต่ปัจจุบันยังไม่มี การดำเนินธุรกิจ)	Room 1502-4, 15 th floor, Kodak House II, 321 Java Rd., North Point, Hongkong	HKD 2	2 หุ้น	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย Roctec Technology Limited)
บจ. โคแมส	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาภายนอก ที่อยู่อาศัย	1 ชั้น 4-6 ซอยลาดพร้าว 19 ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388 โทรสาร: +66 (0) 2938 3486-7	5,625,000	56,250 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	70.00 (ถือโดย บจ. อาย ออน แอดส์)
บจ. กรีนแอต	ธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของ บริษัทอื่น	1 ชั้น 6 ซอยลาดพร้าว 19 ถนนลาดพร้าว แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900	500,000,000	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)
		โทรศัพท์: +66 (0) 2938 3388 โทรสาร: +66 (0) 2938 3486-7				
บจ. มัลติ ไซน์	ธุรกิจให้บริการและผลิตสื่อโฆษณา ภายนอกที่อยู่อาศัย	34/13-14 ซอยบรมราชชนนี 123 ถนนบรมราชชนนี แขวงศาลา ธรรมสพน์ 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	100.00 (ถือโดย บจ. กรีนแอต)
บจ. โกลด์ สตาร์ กรุ๊ป	ธุรกิจออกแบบ ผลิต และรับจ้างผลิต สื่อสิ่งพิมพ์ และ/หรือ สื่อโฆษณาทุก ชนิด	33, 35 ซอยอินทามระ 40 แขวงรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400	50,000,000	5,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 10 บาท)	หุ้นสามัญ	60.00 (ถือโดย บจ. กรีน แอต)
VGI MACO (Singapore) Private Limited	ลงทุนในธุรกิจสื่อโฆษณาในภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้	50, Raffles Place, #17-01 Singapore Land Tower, Singapore C048623	SGD 100	100 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ SGD 1)	หุ้นสามัญ	100.00 (75.00 ถือโดย บมจ. มาสเตอร์ แอต และ 25.00 ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
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 Tel: +60 3772 01188 Fax: +60 3772 01111	MYR 29,154,175	29,154,175 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ MYR 1)	หุ้นสามัญ	100.00 (75.00 ถือโดย บมจ. มาสเตอร์ แอต และ 25.00 ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
Puncak Berlian Sdn Bhd	ธุรกิจลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัท อื่น	Unit C508, Block C, Kelana Square, Jalan SS7/26, Kelana	MYR 17,125,105	17,125,105 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ MYR 1)	หุ้นสามัญ	25.00

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
		Jaya, 47301 Petaling Jaya, Selangor Darul Ehsan, Malaysia Tel: +60 3780 51817 Fax: +60 3780 41316				(ถือโดย VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd)
Titanium Compass Sdn Bhd	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา	Unit C508, Block C, Kelana Square, Jalan SS7/26, Kelana Jaya, 47301 Petaling Jaya, Selangor Darul Ehsan, Malaysia Tel: +60 3780 51817 Fax: +60 3780 41316	MYR 1,000,000	1,000,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ MYR 1)	หุ้นสามัญ	70.00 (30.00 ถือโดย VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd และ 40.00 ถือโดย Puncak Berlian Sdn Bhd)
Meru Utama Sdn Bhd	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาในสนามบิน	8 th Floor, Menara Manulife No. 6, Jalan Gelenggang Damansara Heights 50490, Kuala Lumpur W.P. Kuala Lumpur, Malaysia Kerinci, 59200 Kuala Lumpur, Malaysia	MYR 1,100,000	1,100,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ MYR 1)	หุ้นสามัญ	99.90 (25.10 ถือโดย VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd และ 74.80 ถือโดย Puncak Berlian Sdn Bhd)
PT Avabanindo Pekasa	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาในระบบ รถไฟฟ้าใต้ดิน ในประเทศอินโดนีเซีย	Menara Imperium 19 th Floor, Khningan Super Blok Kav No. 1, J1 HR Rasuna Said, Jakarta, 12890 Indonesia	IDR 18,391,500,000	500,000 หุ้น	หุ้นสามัญ	35.00 (10.00 ถือโดย VGI Global Media (Malaysia) Sdn Bhd และ 25.00 ถือโดย Puncak Berlian Sdn Bhd)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
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 แอด)
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	63.76 (48.87 ถือโดย บมจ. มาสเตอร์ แอด และ 14.89 ถือโดย บจ. มาสเตอร์ แอนด์ มอร์)
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 อาคารสยามพิวรรณหาวเวอร์ 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)
บจ. ซูพรีโม มีเดีย	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณา	989 อาคารสยามพิวรรณหาวเวอร์ 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)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. เคอรี่ เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย)	ธุรกิจโลจิสติก	89 อาคารเจ้าพระยาทาวเวอร์ ชั้น 9 ห้อง 906 ซอยวัดสวนพลู ถนน เจริญกรุง แขวงบางรัก เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์: +66 (0) 2238 5558 โทรสาร: +66 (0) 2237 3752	120,000,000	1,200,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	23.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
บจ. กรู๊ปเวิร์ค	ธุรกิจให้เช่าอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้ เป็นพื้นที่สำนักงาน และ/หรือ พื้นที่ ทำงานชั่วคราว	219/2 อาคารโศกทาวเวอร์ส ชั้น 2 ซอยโศก ถนนสุขุมวิท 21 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์: +66 (8) 1585 0699	6,250,000	62,500 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	20.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2562 บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญใน บจ. แอดซ์ เจ้าพระยา จำนวน 2,858 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 25.01 ของจำนวนหุ้นทั้งหมด ของบจ. แอดซ์ เจ้าพระยา						
บจ. แอดซ์ เจ้าพระยา	ธุรกิจให้บริการสื่อโฆษณาในเรือ โดยสาร และป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ ตามท่าเรือริมแม่น้ำ	1/11 ตรอกมหาธาตุ ถนนมหาธาตุ แขวงพระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร กรุงเทพฯ 10200 โทรศัพท์: +66 (0) 2024 1344 โทรสาร: +66 (0) 2024 1343	1,142,900	11,429 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	25.01 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)
หมายเหตุ: เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2562 บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ได้จัดตั้งบริษัทร่วมทุนชื่อ บจ. วี-คลิ๊ก เทคโนโลยี โดยบมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย ถือหุ้นร้อยละ 30						
บจ. วี-คลิ๊ก เทคโนโลยี	ธุรกิจตัวแทนในการขายสื่อโฆษณา ออนไลน์ในประเทศจีน	90/42 อาคารสาทรธานี 1 ชั้นที่ 16 ถนนสาทรเหนือ แขวงสีลม เขตบางรัก กรุงเทพฯ 10500 โทรศัพท์: +66 (0) 2696 9697	36,000,000	5,400,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 5 บาท)	หุ้นสามัญ	30.00 (ถือโดย บมจ. วี จี ไอ โกลบอล มีเดีย)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
3. ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์						
บมจ. ยู ซิตี้ (เดิมชื่อ บมจ. แนนเซอร์ พาร์ค 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	29,933,734,790. 40	หุ้นสามัญ 5,613,716,960 หุ้น และ หุ้นบุริมสิทธิ 3,740,575,162 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 3.20 บาท)	หุ้นสามัญ และ หุ้นบุริมสิทธิ	37.56
บจ. ดีเนล	หยุดประกอบกิจการ	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8833 โทรสาร: +66 (0) 2273 8131	3,125,000	31,250 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	58,500,000	585,000 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						
บจ. เทอร์เทิล ทเวนตีทรี	ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	175,000,000	3,500,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00
บจ. เทอร์เทิล 1	ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	30,000,000	300,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. เทอร์เทิล ทเวนตีทรี)
บจ. เทอร์เทิล 2	ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	40,000,000	400,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. เทอร์เทิล ทเวนตีทรี)
บจ. เทอร์เทิล 3	ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	20,000,000	200,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. เทอร์เทิล ทเวนตีทรี)
บจ. เทอร์เทิล 4	ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	5,000,000	50,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. เทอร์เทิล ทเวนตีทรี)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. เทอร์เทิล 5	ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	250,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. เทอร์เทิล ทเวนตี้ทรี)
บจ. เทอร์เทิล 6	ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	250,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. เทอร์เทิล ทเวนตี้ทรี)
บจ. เทอร์เทิล 7	ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	250,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. เทอร์เทิล ทเวนตี้ทรี)
บจ. เทอร์เทิล 8	ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	250,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. เทอร์เทิล ทเวนตี้ทรี)
บจ. เทอร์เทิล 9	ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	250,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. เทอร์เทิล ทเวนตี้ทรี)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
บจ. เทอร์เทิล 10	ธุรกิจร้านอาหารและเครื่องดื่ม	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ถนนวิภาวดี-รังสิต แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์: +66 (0) 2273 8511-5 โทรสาร: +66 (0) 2273 8616	1,000,000	10,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	100.00 (ถือโดย บจ. เทอร์เทิล ทเวนตีทรี)
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)	ให้บริการดำเนินงานลูกค้าสัมพันธ์ (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	212,119,375	2,610,700 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ	75.00 (ถือโดย บจ. อาร์บี เซอร์วิสเชส)
บจ. บางกอก เพย์เมนต์ โซลูชันส์	ประกอบกิจการค้า นำเข้า ส่งออก ซ่อมแซมเครื่องวิทยุการคมนาคม เครื่องมือสื่อสาร และอุปกรณ์ที่ เกี่ยวข้อง รวมถึงพัฒนาซอฟต์แวร์ และให้บริการทางเทคโนโลยี	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 8, 12 และ 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. วิน วิน คิทเชน (เดิมชื่อ บจ. ไพรมารี คิทเชน และ ได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2562)	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)
บจ. ลิตเติล คอรันเนอร์	ธุรกิจร้านอาหาร และธุรกิจเกี่ยวกับ อาหาร	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)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
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 ซิสเทม	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)
บจ. แรบบิท-ไลน์ เพย์ (เดิมชื่อ บจ. ไลน์ บิซ พลัส และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2559)	บริการรับชำระเงินแทนและบริการ เงินอิเล็กทรอนิกส์และออนไลน์	127 อาคารเกษร ทาวเวอร์ ชั้นที่ 18 ห้องเลขที่ เอ, บี 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)

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด / หุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด	ประเภท	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
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. แรบบิท อินเทอร์เน็ต (เดิมชื่อ บจ. อาสค์ หนูมาน และได้เปลี่ยนชื่อบริษัท เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2559)	ให้บริการระบบบนหน้าเว็บเพจ และ ให้บริการผ่านช่องทาง telemarketing	1032/1-5, 14 ตึกกริต ชั้น 2 ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2022 1222	7,000,000	7,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 1,000 บาท)	หุ้นสามัญ และ หุ้นบุริมสิทธิ	60.00 (ถือโดย บจ. บีเอส เอส โฮลดิ้งส์)
บจ. เอเอสเค ไตเร็ค กรุ๊ป	ให้บริการขายสินค้า ผลิตภัณฑ์ ทุกประเภท โดยเทลเซล และ เทลมาร์เก็ตติ้ง	1032/14 ตึกกริต 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	100.00 (ถือโดย บจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต)
บจ. แรบบิท อินชัวร์نس โบรคเกอร์ (เดิมชื่อ บจ. เอเอสเค โบรคเกอร์ แอสโซซิเอชัน และได้เปลี่ยนชื่อ บริษัท เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559)	ธุรกิจนายหน้าประกันวินาศภัยและ ประกันชีวิต	1032/1-5 ตึกกริต ชั้น 2 ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์: +66 (0) 2022 1222	31,300,000	313,000 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 100 บาท)	หุ้นสามัญ และ หุ้นบุริมสิทธิ	100.00 (ถือโดย บจ. แรบบิท อินเทอร์เน็ต)
บจ. บางกอก สมาร์ทการ์ด ซิสเต็ม	ให้บริการเงินอิเล็กทรอนิกส์ (E-money)	21 อาคารทีเอสที ทาวเวอร์ ชั้น 19 และชั้น 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. วิ จี ไอ โกลบอล มีเดีย)

ข้อมูลนิติบุคคลอื่นที่บริษัทฯ ถือหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป

นิติบุคคล	ประเภทธุรกิจ	สถานที่ตั้ง	ทุนชำระแล้ว (บาท)	จำนวนหุ้นทั้งหมด	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
บมจ. แพลน บี มีเดีย	ธุรกิจให้บริการ และผลิตสื่อโฆษณา ภายนอกที่อยู่อาศัย	298/64-65 ถนนพิษณุโลก แขวงสี แยกมหานาค เขตดุสิต กรุงเทพฯ 10300 โทรศัพท์: +66 (0) 2530 8053-6 โทรสาร: +66 (0) 2530-8057	388,256,810.10	3,882,568,101 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้ หุ้นละ 0.10 บาท)	หุ้นสามัญ	18.59 (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 หลังจากทีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเริ่มดำเนินงานในเชิงพาณิชย์ ซึ่งภายใต้เงื่อนไขของสัญญา บีทีเอสซีมีสิทธิได้รับรายได้จากกิจการที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก อันรวมถึง การโฆษณา การให้สิทธิ และการเก็บค่าโดยสารในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก เป็นระยะเวลา 30 ปี นับแต่วันแรกที่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักเริ่มดำเนินงานในเชิงพาณิชย์

สิทธิและหน้าที่ของบีทีเอสซีตามสัญญา	<p>การดำเนินงานและการบำรุงรักษา (Operation and Maintenance) บีทีเอสซีจะเป็นผู้ประกอบการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักตลอดระยะเวลาที่ได้รับสัมปทานในการดำเนินงานของบีทีเอสซี หากปริมาณผู้ใช้บริการมีมากเกินไปเกินกว่าความสามารถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก บีทีเอสซีสามารถขยายการลงทุนได้อีก แต่หากความสามารถของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลักสูงกว่าปริมาณผู้ใช้บริการ บีทีเอสซีอาจลดความถี่ของการให้บริการรถไฟฟ้าได้โดยต้องแจ้งให้กทม. ทราบก่อน และหากเป็นการขยายการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก โดยความต้องการของกทม. บีทีเอสซีจะได้รับผลตอบแทนซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั้งจากกทม. และบีทีเอสซี</p> <p>บีทีเอสซีมีสิทธิที่จะกำหนดกฎระเบียบในการดำเนินงานได้ ขณะที่กทม. มีสิทธิกำหนดกฎระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก แต่หากกฎระเบียบดังกล่าวมีผลกระทบต่อบีทีเอสซี เช่น สถานะทางการเงินของบีทีเอสซี หรือทำให้บีทีเอสซีต้องลงทุนเพิ่มขึ้น กทม. จะต้องได้รับความเห็นชอบจากบีทีเอสซีก่อน</p> <p><i>การโอนกรรมสิทธิ์ (Transfer of Rights)</i> แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ อสังหาริมทรัพย์ที่เกิดจากการก่อสร้างหรืองานโครงสร้าง (Civil Works) จะโอนในลักษณะ BTO (Build Transfer and Operate) คือ บีทีเอสซีจะต้องโอนกรรมสิทธิ์เป็นของกทม. เมื่อการก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์ ▪ ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล (Electrical and Mechanical Works) ซึ่งรวมถึงขบวนรถไฟฟ้า จะโอนในลักษณะ BOT (Build Operate and Transfer) คือ บีทีเอสซีจะโอนกรรมสิทธิ์เป็นของกทม. เมื่อสัมปทานสิ้นสุดลง
-------------------------------------	---

	<p>สถานภาพของบีทีเอสซี (Status of the Company)</p> <ul style="list-style-type: none"> กลุ่มธนายจะต้องถือหุ้นบีทีเอสซีไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด ตั้งแต่วันที่บีทีเอสซีได้รับสัมปทานจนกระทั่งวันที่รถไฟฟ้าบีทีเอสเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ และหลังจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ บีทีเอสซีจะดำเนินการให้หุ้นของบีทีเอสซีถือโดยประชาชนและเป็นบุคคลสัญชาติไทยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด
สิทธิและหน้าที่ของกทม. ตามสัญญา	<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>
อัตราค่าโดยสาร	<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

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การปรับกรณีพิเศษ เมื่อเกิดเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้นหรือลดลงเกินกว่าร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับดัชนีอ้างอิงย้อนหลังไม่น้อยกว่า 12 เดือน - อัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทและเงินเหรียญสหรัฐ สูงหรือต่ำกว่าอัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิงเกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง หมายถึง อัตราแลกเปลี่ยนที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด ซึ่งเท่ากับ 39.884 บาทต่อ 1 เหรียญสหรัฐ) - อัตราดอกเบี้ยเงินกู้เงินตราต่างประเทศและในประเทศของบีทีเอสซี สูงหรือต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงเกินกว่าร้อยละ 10 (อัตราดอกเบี้ยอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยโดยเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยลูกค้าชั้นดีของธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกสิกรไทย และธนาคารไทยพาณิชย์ ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด และอัตราดอกเบี้ยต่างประเทศอ้างอิง หมายถึง อัตราดอกเบี้ยสำหรับการกู้เงินระหว่างธนาคารในตลาดเงินในกรุงลอนดอน (LIBOR) ที่ใช้ในการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ครั้งล่าสุด) - บีทีเอสซีต้องรับภาระค่าไฟฟ้าสูงขึ้นหรือลดลงอย่างมาก - บีทีเอสซีต้องมีการลงทุนนอกเหนือจากขอบเขตของงานที่กำหนดไว้ - บีทีเอสซีมีความเสี่ยงที่เป็นกรณียกเว้น (Exceptional Risk) การปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในกรณีพิเศษนั้น คู่สัญญาจะต้องเห็นชอบด้วยกันทั้ง 2 ฝ่าย ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ภายใน 30 วัน ให้เสนอไปยังคณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee) เป็นผู้ตัดสิน ถ้าหากรัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาค่าโดยสาร รัฐบาลจะจัดหามาตรการมาชดเชยตามความเหมาะสมแก่ส่วนที่บีทีเอสซีต้องเสียหาย ในขณะที่ยังไม่ปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บ
คณะกรรมการที่ปรึกษา (Advisory Committee)	: บีทีเอสซี และกทม. จะต้องจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษา ประกอบด้วย กรรมการจากบีทีเอสซี จำนวน 2 คน กรรมการจาก กทม. จำนวน 2 คน และกรรมการอิสระที่ได้รับการแต่งตั้งจากกรรมการทั้ง 4 คนดังกล่าวจำนวน 3 คน ซึ่งคณะกรรมการที่ปรึกษานี้มีหน้าที่ให้ความเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานเชิงพาณิชย์ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก พิจารณาการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารสูงสุดกรณีพิเศษ และหน้าที่อื่น ๆ ตามที่จะตกลงกันระหว่าง กทม. และบีทีเอสซี
ภาษี (Taxation)	: กทม. จะเป็นผู้รับผิดชอบภาระภาษีโรงเรือนและภาษีที่ดินตามกฎหมายในส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ยกเว้นในส่วนที่บีทีเอสซีใช้ในกิจการเชิงพาณิชย์ซึ่งบีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบ ส่วนบีทีเอสซีจะรับผิดชอบภาระอื่น ๆ ได้แก่ ภาษีป้ายและภาษีอื่น ๆ ในการประกอบการระบบขนส่งมวลชนตามสัญญา

การประกันภัย (Insurance)	: บีทีเอสซึ่งจะต้องจัดให้มีการประกันวินาศภัย ประเภท All Risks รวมถึงประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liability) ภายใต้เงื่อนไขทำนองเดียวกับที่ผู้ประกอบกิจการแบบเดียวกันในสิ่งแวดล้อมเดียวกันเอาประกัน ซึ่งบีทีเอสซึ่งได้แต่งตั้งที่ปรึกษาทางด้านการประกันภัย เพื่อให้คำปรึกษาเกี่ยวกับข้อเสนอเงื่อนไขความคุ้มครองที่เหมาะสม
กรรมสิทธิ์ และ การโอน กรรมสิทธิ์ (Ownership, Transfer of Ownership and Security)	: อสังหาริมทรัพย์ที่ก่อสร้างบนที่ดินของกทม. หรือบนที่ดินที่กทม. จัดหามาให้หรือสิ่งปลูกสร้างจะเป็นกรรมสิทธิ์ของกทม. เมื่อการก่อสร้างเสร็จ ทั้งนี้ กทม. ตกลงให้บีทีเอสซึ่งมีสิทธิและหน้าที่แต่เพียงผู้เดียวในการครอบครองและใช้สังหาริมทรัพย์ดังกล่าว สำหรับอุปกรณ์ (เช่น รถไฟฟ้าระบบควบคุม หรือ อะไหล่) และเครื่องมือควบคุมที่ใช้กับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ระบบไฟฟ้าและเครื่องกลควบคุมต่าง ๆ ซึ่งติดตั้งบนสังหาริมทรัพย์ดังกล่าวจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทม. เมื่อสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลง ในส่วนของอุปกรณ์และเครื่องมือควบคุมที่ติดตั้งนอกบริเวณที่ดินของกทม. และเครื่องใช้สำนักงาน หาก กทม. แจ้งความประสงค์ไปยังบีทีเอสซึ่ง บีทีเอสซึ่งจะโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ กทม. เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง เมื่อสัญญาสิ้นสุดลง บีทีเอสซึ่งจะโอนสิทธิและข้อมูลพันใด ๆ ที่มีกับเจ้าของทรัพย์สินที่ต่อเชื่อมเข้ากับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก หรือเจ้าของทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวข้องกับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก รวมทั้งสิทธิและข้อมูลพันในซอฟต์แวร์ ลิขสิทธิ์ และสิทธิบัตรที่เป็นของบีทีเอสซึ่ง หรือบีทีเอสซึ่งมีสิทธิใช้ในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้แก่ กทม. ตราบเท่าที่ยังไม่มีการโอนกรรมสิทธิ์ บีทีเอสซึ่งยังคงเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์และทรัพย์สินอื่น ๆ นอกจากอสังหาริมทรัพย์ที่ก่อสร้างบนที่ดินกทม. หรือที่ดินที่กทม. จัดหามาให้และมีสิทธิในการก่อการติดพันและใช้เป็นหลักประกันกับเจ้าหนี้ได้
เหตุการณ์ที่ เป็นความเสี่ยง ที่เป็น ข้อยกเว้น (Exceptional Risks)	: บีทีเอสซึ่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ อันเกิดขึ้นเนื่องจากความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น เหตุการณ์ที่เป็นความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ▪ เหตุสุดวิสัยที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของบีทีเอสซึ่ง ที่ไม่สามารถเอาประกันภัยได้ในราคาปกติ ▪ การชะงักงันอย่างมีนัยสำคัญในธุรกิจก่อสร้างภายในประเทศ หรืออุตสาหกรรมวัสดุก่อสร้าง ▪ การกระทำของรัฐบาล ซึ่งรวมถึงการเข้ามาแทรกแซงโครงการโดยรัฐบาลโดยไม่ชอบการเปลี่ยนแปลงเส้นทางของโครงการ หรือการให้บุคคลอื่นประกอบการขนส่งมวลชนทับเส้นทางของบีทีเอสซึ่ง ซึ่งส่งผลกระทบอย่างร้ายแรงต่อบีทีเอสซึ่ง ▪ ความล่าช้าอย่างมากในการเคลื่อนย้ายหรือเปลี่ยนแปลงสิ่งสาธารณูปโภค ▪ ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงในประเทศไทย ▪ การนัดหยุดงานอันไม่เกี่ยวข้องกับบีทีเอสซึ่ง

การเลิกสัญญา	<p>กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญา ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีไม่สามารถดำเนินการทดสอบระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักให้เสร็จสิ้นได้ภายในกำหนดเวลาของสัญญาสัมปทาน หรือตามกำหนดเวลาอื่นที่ตกลงกันติดต่อกัน ไม่น้อยกว่า 2 ครั้ง และเป็นที่ชัดแจ้งว่าบีทีเอสซีไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานให้แล้วเสร็จในเวลาที่กำหนดได้ ▪ บีทีเอสซีถูกศาลสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดในคดีล้มละลาย ▪ บีทีเอสซีจงใจผิดสัญญาในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่องก่อนจะใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา หากเป็นกรณีที่แก้ไขไม่ได้ กทม. จะมีหนังสือถึงบีทีเอสซีล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 1 เดือน หากเป็นกรณีที่แก้ไขได้ กทม. จะมีหนังสือให้บีทีเอสซีแก้ไขภายในกำหนดเวลา แต่ต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ในกรณีฉุกเฉิน กทม. อาจร่วมกับเจ้าหน้าที่ของบีทีเอสซีในการเข้าดำเนินการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักเป็นการชั่วคราว และหากบีทีเอสซีไม่สามารถแก้ไขได้ในระยะเวลาที่กำหนดให้แก้ไข และหากกทม. มีเจตนาจะบอกเลิกสัญญา กทม. จะแจ้งเป็นหนังสือไปยังกลุ่มเจ้าหน้าที่ เพื่อให้กลุ่มเจ้าหน้าที่ดำเนินการจัดหาบุคคลอื่นมารับโอนจากบีทีเอสซี ทั้งสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาสัมปทานของบีทีเอสซี โดยกทม. ต้องให้เวลากลุ่มเจ้าหน้าที่ไม่น้อยกว่า 6 เดือน แต่หากกลุ่มเจ้าหน้าที่ไม่จัดหาบุคคลอื่นมารับโอนสิทธิและหน้าที่ภายในเวลาดังกล่าว กทม. มีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทานนี้ได้ โดยบีทีเอสซีจะต้องชดเชยความเสียหายให้แก่กทม. พร้อมทั้งโอนกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์ให้แก่กทม. โดยตรง และยินยอมให้กทม. เรียกชำระเงินจากรถโดยสารผู้โดยสารหนังสือค่าประกันการปฏิบัติตามสัญญาสัมปทาน ▪ ในกรณีที่กทม. บอกเลิกสัญญาสัมปทานนี้กับบีทีเอสซี กทม. จะจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักที่ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของกทม. ในราคาเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) <p>บีทีเอสซีมีสิทธิบอกเลิกสัญญาสัมปทาน ในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ กทม. จงใจผิดสัญญาในสาระสำคัญอย่างต่อเนื่อง จนเป็นเหตุให้บีทีเอสซีไม่อาจปฏิบัติตามสัญญาต่อไปได้ ▪ รัฐบาลไทย หรือรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย หรือหน่วยงานราชการ หรือกทม. แก้ไขหรือยกเลิกการอนุญาตการก่อสร้างและการดำเนินงาน หรือปรับเปลี่ยนเงื่อนไข หรือยกเลิกสิทธิโดยไม่ใช่ความผิดของบีทีเอสซี ซึ่งส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อบีทีเอสซี จนไม่สามารถดำเนินงานต่อไปได้ ▪ การแทรกแซงของรัฐบาลในกรณีเหตุการณ์ที่เป็น “ความเสี่ยงที่เป็นข้อยกเว้น” ตามความหมายที่กล่าวไว้แล้วข้างต้น <p>หากเป็นความผิดพลาดที่สามารถแก้ไขได้ บีทีเอสซีจะต้องส่งหนังสือแจ้งกทม. ทำการแก้ไขหรือปฏิบัติให้ถูกต้องหรือปรับปรุงการดำเนินการภายในเวลาที่กำหนดซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 6 เดือน ทั้งนี้ ถ้า กทม. ไม่สามารถปรับปรุงหรือแก้ไขการดำเนินการได้ภายในเวลาดังกล่าว บีทีเอสซีจะแจ้งเป็นหนังสือบอกเลิกสัญญาไปยังกทม. หากเป็นกรณีที่บีทีเอสซีไม่สามารถแก้ไขได้ บีทีเอสซีก็ต้องมีหนังสือแจ้งกทม. ล่วงหน้าภายใน 1 เดือน</p>
--------------	--

		การยกเลิกสัญญาดังกล่าว กทม. จะต้องชดเชยความเสียหายแก่บีทีเอสซี ซึ่งครอบคลุมถึงเงินลงทุนและค่าใช้จ่ายของบีทีเอสซีที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยจ่ายเงินสำหรับส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครในราคาเท่ากับมูลค่าทางบัญชี (Book Value) ของทรัพย์สินและค่าเสียหายอื่นใดที่บีทีเอสซีพึงได้รับ เพราะเหตุจากการเลิกสัญญานี้
การขยายอายุสัญญาและสิทธิในการดำเนินงานในเส้นทางสายใหม่ก่อนบุคคลอื่น	:	หากบีทีเอสซีประสงค์จะขยายอายุสัญญา บีทีเอสซีจะต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวในเวลาไม่มากกว่า 5 ปี และไม่น้อยกว่า 3 ปี ก่อนวันสิ้นสุดอายุของสัญญา ทั้งนี้ การขยายอายุของสัญญาจะต้องผ่านความเห็นชอบของรัฐมนตรี กระทรวงมหาดไทยก่อน นอกจากนี้ หากกทม. มีความประสงค์ที่จะดำเนินการสายทางเพิ่มเติมในระหว่างอายุสัญญาสัมปทาน หรือจะขยายเส้นทางของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร บีทีเอสซีจะมีสิทธิเป็นรายแรกที่จะเจรจากับกทม. ก่อน เพื่อขอรับสิทธิทำการและดำเนินการเส้นทางสายใหม่ดังกล่าว หากบีทีเอสซียินยอรับเงื่อนไขที่ดีที่สุดที่มีผู้เสนอต่อกทม.
การใช้สัญญาเป็นหลักประกัน	:	กทม. ยินยอมให้บีทีเอสซีโอนสิทธิตามสัญญานี้เพื่อเป็นหลักประกันให้แก่บุคคลผู้ให้ความสนับสนุนทางการเงินแก่บีทีเอสซี เพื่อสนับสนุนระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โดยที่ต้องไม่เป็นการก่อภาระทางการเงินแก่กทม.
เขตอำนาจการพิจารณาข้อพิพาท	:	สัญญานี้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายไทย กรณีมีข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญาอันเกี่ยวกับข้อกำหนดของสัญญานี้ หรือเกี่ยวเนื่องกับการปฏิบัติตามสัญญานี้ ให้เสนอข้อพิพาทนั้นต่ออนุญาโตตุลาการ ตามข้อบังคับอนุญาโตตุลาการของสถาบันอนุญาโตตุลาการ 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 (ตามที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

วัตถุประสงค์	:	ผู้บริหารระบบมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างผู้ที่มีความชำนาญเพื่อให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย รวมทั้งเก็บเงินค่าโดยสารของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้
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) แบ่งช่วงเวลาการดำเนินงานเป็น 3 ช่วง ดังนี้

	<p>(1) ช่วงที่ 1 นับจากวันที่ 8 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2555 ผู้ให้บริการดำเนินงานในเส้นทางส่วนต่อขยาย 2 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. <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.
<p>ความรับผิดชอบตามสัญญา</p>	<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>

<p>การสิ้นสุดของสัญญา</p>	<p>: การยกเลิกสัญญาโดยผู้บริหารระบบ</p> <ul style="list-style-type: none"> หากผู้ให้บริการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาฉบับนี้ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (ซึ่งไม่รวมกรณีการชำระค่าปรับเนื่องจากการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลา) และไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควรที่ผู้บริหารระบบแจ้งให้ทราบเป็นหนังสือ ผู้บริหารระบบมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบอีก หากผู้ให้บริการล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ ให้ผู้บริหารระบบมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ได้ทันทีโดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบ <p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้ให้บริการ</p> <p>หากผู้บริหารระบบไม่ชำระค่าจ้างที่ได้มีข้อพิพาทใดตามสัญญาภายใน 30 วันหลังจากครบกำหนดชำระ ผู้ให้บริการมีสิทธิที่จะทำหนังสือแจ้งว่าผู้บริหารระบบผิดสัญญาเพื่อให้ผู้บริหารระบบชำระหนี้ดังกล่าวภายใน 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 (ตามที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

<p>วัตถุประสงค์</p>	<p>: ผู้ซื้อมีความประสงค์ที่จะซื้อระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) เพื่อรองรับการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแครี่-สมุทรปราการ ตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้</p>
<p>ระยะเวลาตามสัญญา</p>	<p>: แบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วงแครี่-สมุทรปราการ แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ระยะที่ 1 : สถานีสำโรง (E15) ส่งมอบและติดตั้งโดยเริ่มทดลองเดินรถในวันที่ 5 ธันวาคม 2559 และเปิดให้บริการเดินรถ ภายใน 243 วันนับแต่ได้รับแจ้งให้เริ่มงาน ระยะที่ 2 : สถานีสำโรง (E15) - สมุทรปราการ (E23) ส่งมอบและติดตั้งแล้วเสร็จ โดยกำหนดเปิดให้บริการเดินรถ ภายใน 887 วันนับแต่ได้รับแจ้งให้เริ่มงาน

	<ul style="list-style-type: none"> ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ ระยะที่ 1 : สถานีห้าแยกลาดพร้าว (N9) ส่งมอบและติดตั้งโดยเริ่มทดลองเดินรถภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2562 และเปิดให้บริการเดินรถ ภายใน 973 วันนับแต่ได้รับแจ้งให้เริ่มงาน ระยะที่ 2 : สถานีห้าแยกลาดพร้าว (N9) - สถานีคูคต (N24) ส่งมอบและติดตั้งแล้วเสร็จ โดยกำหนดเปิดให้บริการเดินรถ ภายใน 1,461 วันนับแต่ได้รับแจ้งให้เริ่มงาน
ความรับผิดชอบตามสัญญา	: หากผู้ขายไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินที่ซื้อขายได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ผู้ขายจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.05 ของราคาซื้อขายในทรัพย์สินที่ซื้อขายแต่ละส่วนจากช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแครี่-สมุทรปราการ โดยแยกปรับตามมูลค่าและกำหนดส่งมอบในส่วนนั้น ๆ
การสิ้นสุดของสัญญา	: การยกเลิกสัญญาโดยผู้ซื้อ <ul style="list-style-type: none"> หากผู้ขายไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินที่ซื้อขายได้ภายในกำหนด และเงินค่าปรับสะสมเกินกว่าร้อยละ 10 ของราคาซื้อขายทรัพย์สินในส่วนนั้น หากผู้ขายล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ การยกเลิกสัญญาโดยผู้ขาย <ul style="list-style-type: none"> หากผู้ซื้อไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาเป็นระยะเวลามากกว่า 90 วัน ผู้ขายมีสิทธิบอกเลิกสัญญาโดยทำหนังสือแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน

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

วัตถุประสงค์	: ผู้รับมอบหมายมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างผู้ที่มีความชำนาญเพื่อให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต และช่วงแครี่-สมุทรปราการ รวมทั้งเก็บเงินค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้
ระยะเวลาตามสัญญา	: เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2559 ถึงวันที่ 2 พฤษภาคม 2585 โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ช่วงแครี่-สมุทรปราการ แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้ ระยะที่ 1 : สถานีแครี่ (E14) - สถานีสำโรง (E15) ในวันที่ 1 มีนาคม 2560 โดยผู้รับมอบหมายจะแจ้งยืนยันกำหนดวันเริ่มงานให้ผู้ให้บริการเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 2 เดือนก่อนวันเริ่มงาน

		<p>ระยะที่ 2 : สถานีแบร์ริง (E14) - สถานีเคหะสมุทรปราการ (E23) ในวันที่ 5 ธันวาคม 2561 โดยผู้รับมอบหมายจะแจ้งยืนยันกำหนดวันเริ่มงานให้ผู้ให้บริการเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 9 เดือนก่อนวันเริ่มงาน</p> <p>▪ ช่วงหมอมชิต-สะพานใหม่-คูคต แบ่งเป็น 2 ระยะ ดังนี้</p> <p>ระยะที่ 1 : สถานีหมอมชิต (N8) - สถานีห้าแยกลาดพร้าว (N9) ในวันที่ 1 มีนาคม 2562 โดยผู้รับมอบหมายจะแจ้งยืนยันกำหนดวันเริ่มงานให้ผู้ให้บริการเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 9 เดือนก่อนวันเริ่มงาน</p> <p>ระยะที่ 2 : สถานีหมอมชิต (N8) - สถานีคูคต (N24) ในวันที่ 1 กรกฎาคม 2563 โดยผู้รับมอบหมายจะแจ้งยืนยันกำหนดวันเริ่มงานให้ผู้ให้บริการเป็นหนังสือล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 9 เดือนก่อนวันเริ่มงาน</p> <p>ทั้งนี้ กำหนดวันให้บริการเชิงพาณิชย์ของแต่ละเส้นทางอาจมีการปรับเปลี่ยนตามความจำเป็น ซึ่งผู้รับมอบหมายจะแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบล่วงหน้าเป็นหนังสือโดยเร็ว</p>
ความรับผิดชอบตามสัญญา	:	<p>ผู้ให้บริการต้องจัดให้บริการเดินรถมีมาตรฐานการตรงต่อเวลาไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97.5 (ค่าเฉลี่ยรายเดือน) ประเมินผลความตรงต่อเวลา ณ สถานีปลายทางของแต่ละเส้นทาง ซึ่งความล่าช้าจะต้องไม่เกิน 5 นาที นับจากระยะเวลาห่างระหว่างขบวนถัดไป (Headway) หลักเกณฑ์การประเมินความตรงต่อเวลาจะเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญา</p> <p>หากให้บริการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลาที่กำหนด โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการ หรือไม่เข้าข่ายยกเว้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ให้บริการจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.6 (ศูนย์จุดหก) ของค่าจ้างรายเดือนในเดือนนั้น ๆ สำหรับเส้นทางส่วนที่เกี่ยวข้อง</p>
การสิ้นสุดของสัญญา	:	<p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้รับมอบหมาย</p> <p>▪ หากผู้ให้บริการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาฉบับนี้ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (ซึ่งไม่รวมกรณีการชำระค่าปรับเนื่องจากการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลา) และไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควรที่ผู้รับมอบหมายแจ้งให้ทราบเป็นหนังสือ ผู้รับมอบหมายมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบอีก</p> <p>▪ หากผู้ให้บริการล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ ให้ผู้รับมอบหมายมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ได้ทันทีโดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบ</p>

	<p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้ให้บริการ</p> <ul style="list-style-type: none"> หากผู้รับมอบหมายไม่ชำระค่าจ้างที่มีได้มีข้อพิพาทใดตามสัญญาภายใน 30 วันหลังจากครบกำหนดชำระ ผู้ให้บริการมีสิทธิที่จะทำหนังสือแจ้งว่าผู้รับมอบหมายผิดสัญญาเพื่อให้ผู้รับมอบหมายชำระหนี้คงค้างภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือหรือเกินกว่านั้นตามแต่ที่ผู้ให้บริการจะระบุในหนังสือแจ้ง หากผู้รับมอบหมายไม่ชำระค่าจ้างตามหนังสือแจ้งก่อนสิ้นสุดเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือแจ้งแล้ว ผู้ให้บริการอาจบอกเลิกสัญญาได้โดยแจ้งให้ผู้รับมอบหมายทราบเป็นหนังสือซึ่งจะมีผลบังคับทันที
--	---

5. สัญญาให้สิทธิเดินรถ โครงการรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-ราชพฤกษ์ เลขที่ กร.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. ผลิตภัณฑ์ไฟฟ้าราชบุรี โฮลดิ้ง ถือหุ้นร้อยละ 10) และ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ฉบับลงวันที่ 16 มิถุนายน 2560

วัตถุประสงค์	:	ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี รวมระยะทางประมาณ 35 กม. มีสถานีจำนวน 30 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 22,500 ล้านบาท
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 งานบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าและการปรับปรุงวัสดุ อุปกรณ์และงานโยธา การจัดเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ ระยะเวลา 30 ปี</p>
การออกหนังสือรับรองการให้บริการเดินรถ	:	<p>หนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าบางส่วน (Partial Commissioning Certificate)</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับสัมปทานมีสิทธิขอให้ รฟม. ออกหนังสือ (กรณี ที่ รฟม. ส่งมอบพื้นที่ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด) เมื่องานระยะที่ 1 มีความปลอดภัยและพร้อมให้ดำเนินการบางส่วน - โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนที่แล้วเสร็จให้ รฟม. - ดำเนินการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยไม่ถือว่าเป็นการเริ่มต้นงานในระยะที่ 2 - ดำเนินงานส่วนที่เหลือให้แล้วเสร็จตามระยะเวलगานระยะที่ 1 <p>หนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate)</p> <ul style="list-style-type: none"> - งานระยะที่ 1 ส่วนที่เป็นสาระสำคัญแล้วเสร็จ - โอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินส่วนที่แล้วเสร็จให้ รฟม. - จัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร ค่าบริการที่จอดรถ การพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยถือว่าเป็นการเริ่มต้นงานในระยะที่ 2 แล้ว - ดำเนินงานส่วนที่เหลือให้แล้วเสร็จตามระยะเวलगานระยะที่ 1 - รฟม. เริ่มจ่ายเงินสนับสนุนจำนวน 10 งวดทุกปี

	<ul style="list-style-type: none"> - 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 โดยถือว่าการเริ่มต้นงานในระยะที่ 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 และงวดถัดไปจะจ่ายภายหลังจากการประเมินผลของตัวดัชนีชี้วัดประจำปี (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	: <ul style="list-style-type: none"> (1) การเปลี่ยนแปลงงานตามข้อเสนอในข้อที่ 3 (ส่วนขยาย) (2) รฟม. อาจออกคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน ทั้งในระยะที่ 1 และในระยะที่ 2 โดยผู้รับสัมปทานต้องทำตาม เว้นแต่ <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><tr><th>การเปลี่ยนแปลงงาน</th><th>ชดเชยเวลา</th><th>ชดเชยเงิน</th></tr><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></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 และจัดให้มีบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ ภายใน 180 วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าทั้งระบบ (Commissioning Certificate) หรือหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Substantial Commissioning Certificate)</p> <p>(ค) ฝ่าฝืนการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวกับงานในส่วนที่มีสาระสำคัญถึงขั้นที่ไม่สามารถดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาของงานระยะที่ 1 และไม่ได้ปฏิบัติการแก้ไขภายใน 180 วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้ง</p> <p>4.4 งานระยะที่ 2</p> <p>(ก) ฝ่าฝืนการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษา ในส่วนที่มีสาระสำคัญถึงขั้นที่ไม่สามารถดำเนินงานตามสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพ และไม่ได้ปฏิบัติการแก้ไขภายใน 60 วันนับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้ง</p> <p>(ข) ปฏิบัติผิดสัญญาในสาระสำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษา จนเป็นเหตุให้เห็นว่ามีอันตรายอย่างมากต่อสุขอนามัยและความปลอดภัยของประชาชน และได้เข้าดำเนินการแก้ไขเยียวยาภายใน 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>
ค่าชดเชยจากการเลิกสัญญา	:	<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) 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) งานอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (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 ให้ถือว่าถอนสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้า</p>
--	---

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

วัตถุประสงค์	:	<p>ดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง รวมระยะทางประมาณ 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</p>
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 (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 โดยถือว่าการเริ่มต้นงานในระยะที่ 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 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 และงวดถัดไปจะจ่ายภายหลังจากการประเมินผลของตัวดัชนีชี้วัดประจำปี (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 ผู้รับสัมปทานจะต้องชดใช้ค่าเสียหายส่วนเกิน												
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	✓												
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) การประกันภัยสำหรับการหยุดชะงักของธุรกิจ (Business Interruption Insurance)</p>
การเลิกสัญญาและสิ้นสุดสัญญา	<p>กรณีที่ 1 เหตุผลสัญญาโดยผู้รับสัมปทาน</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) ฝ่าฝืนการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวกับงานในส่วนที่มีสาระสำคัญถึงขั้นที่ไม่สามารถดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาของงานระยะที่ 1 และไม่ได้ปฏิบัติการแก้ไขภายใน 180 วัน นับจากวันที่ได้รับหนังสือแจ้ง</p> <p>4.4 งานระยะที่ 2</p> <p>(ก) ฝ่าฝืนการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการการเดินรถและบำรุงรักษาในส่วนที่มีสาระสำคัญถึงขั้นที่ไม่สามารถดำเนินงานตามสัญญาอย่างมีประสิทธิภาพและไม่ได้ปฏิบัติการแก้ไขภายใน 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) 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. ส่งให้หรือถอนสิ่งปลูกสร้างและระบบรถไฟฟ้าที่ไม่สามารถใช้งานได้ 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) ทั้งนี้ไม่เกิณงเงินสนับสนุน</p> <p>(ข) งานอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (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) โดยค่าชดเชยสำหรับงานโยธาต้องไม่เกิณงเงินสนับสนุน 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>
--	--

8. สัญญาซื้อขายพร้อมติดตั้งระบบการเดินรถ (ไฟฟ้าและเครื่องกล) โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1 เลขที่ กร.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
ความรับผิดชอบตามสัญญา	:	หากผู้ขายไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินที่ซื้อขายได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ผู้ขายจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.05 ของราคาซื้อขายทรัพย์สิน

การสิ้นสุดของสัญญา	: <ul style="list-style-type: none"> การยกเลิกสัญญาโดยผู้ซื้อ <ul style="list-style-type: none"> หากผู้ขายไม่สามารถส่งมอบทรัพย์สินที่ซื้อขายได้ภายในกำหนด และเงินค่าปรับสะสมเกินกว่าร้อยละ 10 ของราคาซื้อขายทรัพย์สินในส่วนนั้น หากผู้ขายล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ การยกเลิกสัญญาโดยผู้ขาย <p>หากผู้ซื้อไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาเป็นระยะเวลามากกว่า 120 วัน ผู้ขายมีสิทธิบอกเลิกสัญญาโดยทำหนังสือแจ้งล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน</p>
--------------------	---

9. สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุง โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1 เลขที่ กธ.ส. 029/61 ระหว่าง กรุงเทพมหานคร (“ผู้ว่าจ้าง”) และ บีทีเอสซี (“ผู้ให้บริการ”) ฉบับลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2561

วัตถุประสงค์	: ผู้ว่าจ้างมีความประสงค์ที่จะว่าจ้างผู้ให้บริการเพื่อให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง สายสีทอง ระยะที่ 1 รวมทั้งเก็บเงินค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้
ระยะเวลาตามสัญญา	: 30 ปีนับจากวันเริ่มงาน ทั้งนี้ กรณีที่ผู้ให้บริการไม่ได้รับสิทธิหรือว่าจ้างให้ดำเนินงานให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ให้ถือว่าสัญญาสิ้นสุดลงในวันที่ 2 พฤษภาคม 2585
ความรับผิดชอบตามสัญญา	: <p>ผู้ให้บริการต้องจัดให้บริการเดินรถมีมาตรฐานการตรงต่อเวลาไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97.5 (ค่าเฉลี่ยรายเดือน) ประเมินผลความตรงต่อเวลา ณ สถานีปลายทางของแต่ละเส้นทาง ซึ่งความล่าช้าจะต้องไม่เกิน 5 นาที นับจากระยะเวลาห่างระหว่างขบวนถัดไป (Headway) หลักเกณฑ์การประเมินความตรงต่อเวลาจะเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญา</p> <p>หากให้บริการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลาที่กำหนด โดยมีสาเหตุโดยตรงจากความบกพร่องโดยจงใจหรือโดยประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการ หรือไม่เข้าข้อยกเว้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ให้บริการจะต้องจ่ายค่าปรับในอัตราร้อยละ 0.5 ของค่าจ้างรายเดือนในเดือนนั้น ๆ</p>
การสิ้นสุดของสัญญา	: <p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้ว่าจ้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> หากผู้ให้บริการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (ซึ่งไม่รวมกรณีการชำระค่าปรับเนื่องจากการเดินรถต่ำกว่ามาตรฐานการตรงต่อเวลา) และไม่ทำการแก้ไขภายในเวลาอันสมควรที่ผู้ว่าจ้างแจ้งให้ทราบเป็นหนังสือ ผู้ว่าจ้างมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาฉบับนี้ได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบอีก

	<ul style="list-style-type: none"> หากผู้ให้บริการล้มละลาย หรือตั้งเรื่อง หรือเตรียมการกับเจ้าหนี้ หรือมีข้อเสนอที่จะขอล้มละลายโดยสมัครใจ หรือได้ยื่นเรื่องขอแต่งตั้งผู้จัดการหนี้ หรือมีคำสั่งชำระบัญชี หรือมีมติให้ชำระหนี้โดยสมัครใจ (ยกเว้นวัตถุประสงค์สำหรับการฟื้นฟูกิจการ) หรือได้มีการแต่งตั้งเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ หรือมีการยึดทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยหรือในนามของเจ้าหนี้ หรือถูกดำเนินการใดในลักษณะข้างต้นตามกฎหมายที่ใช้บังคับอันมีผลถึงการให้บริการ ให้ผู้ว่าจ้างมีสิทธิที่จะบอกเลิกสัญญาได้ทันทีโดยไม่ต้องแจ้งให้ผู้ให้บริการทราบ <p>การยกเลิกสัญญาโดยผู้ให้บริการ</p> <p>หากผู้ว่าจ้างไม่ชำระค่าจ้างที่มีได้มีข้อพิพาทใดตามสัญญาภายใน 30 วันหลังจากครบกำหนดชำระ ผู้ให้บริการมีสิทธิที่จะทำหนังสือแจ้งว่าผู้ว่าจ้างผิดสัญญาเพื่อให้ผู้ว่าจ้างชำระหนี้คงค้างภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือหรือเกินกว่านั้นตามแต่ที่ผู้ให้บริการจะระบุในหนังสือแจ้ง หากผู้ว่าจ้างไม่ชำระค่าจ้างตามหนังสือแจ้งก่อนสิ้นสุดช่วงเวลาที่กำหนดไว้ในหนังสือแจ้งแล้ว ผู้ให้บริการอาจบอกเลิกสัญญาได้โดยแจ้งให้ผู้ว่าจ้างทราบเป็นหนังสือซึ่งจะมีผลบังคับทันที</p>
--	---

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

วัตถุประสงค์	:	บีทีเอสซีให้สิทธิวีจีไอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม ภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครหลัก ภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา
ระยะเวลาของสัญญา	:	18 พฤษภาคม 2555 – 4 ธันวาคม 2572 (“ช่วงเวลาเริ่มแรก”) และในกรณีที่บีทีเอสซีได้รับสิทธิในการขยายระยะเวลาตามสัญญาสัมปทานกับ กทม. วีจีไอจะเป็นผู้ได้รับสิทธิเป็นรายแรกในการพิจารณาเพื่อเข้ารับสิทธิในการบริหารจัดการด้านการตลาดตามระยะที่บีทีเอสซีได้รับสิทธิเพิ่มเติมจาก กทม. ภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขในช่วงเวลาเดียวกันกับช่วงเวลาเริ่มแรก
ค่าตอบแทนการให้สิทธิบริหารจัดการ	:	<p>วีจีไอต้องชำระเงินค่าตอบแทนรายปีให้แก่บีทีเอสซี ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ช่วง 18 พฤษภาคม 2555 ถึง 17 พฤษภาคม 2560 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 5 (ห้า) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ช่วง 18 พฤษภาคม 2560 ถึง 17 พฤษภาคม 2565 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 10 (สิบ) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ช่วง 18 พฤษภาคม 2565 ถึง 17 พฤษภาคม 2570 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 15 (สิบห้า) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณา พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟ พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

		<ul style="list-style-type: none"> ช่วง 18 พฤษภาคม 2570 ถึง 4 ธันวาคม 2572 เป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 20 (ยี่สิบ) ของรายได้รวมรายปีทั้งหมดที่เกิดจากการใช้พื้นที่โฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่เพิ่มเติม (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) <p>ทั้งนี้ ค่าตอบแทนรายปีดังกล่าวกำหนดให้แบ่งชำระเป็นรายไตรมาส โดยกำหนดชำระภายใน 60 วัน นับจากวันสุดท้ายของแต่ละไตรมาสตามปีปฏิทิน ซึ่งงวดแรกกำหนดชำระภายในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2555</p>
การให้สิทธิรายแรกแก่วีจีไอ	:	<p>หากบีทีเอสซีได้สิทธิใด ๆ จากรัฐบาล หน่วยงานรัฐ องค์กร และ/หรือ เอกชนใด ๆ ในการดำเนินโครงการการเดินรถไฟฟ้า และ/หรือ รถประเภทใด ๆ และ/หรือ โครงการใด ๆ ก็ตามบีทีเอสซีตกลงให้วีจีไอเป็นผู้มีสิทธิเป็นรายแรกในการเจรจาเพื่อรับสิทธิในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา และ/หรือ พื้นที่วางขายสินค้า และ/หรือ พื้นที่เชิงพาณิชย์ใด ๆ ภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม</p>
หน้าที่และภาระผูกพันของวีจีไอ	:	<p>การลงทุนก่อสร้าง/การติดตั้ง</p> <ul style="list-style-type: none"> ป้ายโฆษณา การโฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า และส่งเสริมการขาย <p>วีจีไอจะเป็นผู้ลงทุนในวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง/การติดตั้งป้ายโฆษณา การโฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า รวมถึงการติดตั้งและการบำรุงรักษามาตรวัดไฟฟ้า และชำระค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าสาธารณูปโภคทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง/การติดตั้ง</p> <ul style="list-style-type: none"> รั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา <p>วีจีไอจะเป็นผู้ลงทุนในวัสดุอุปกรณ์ทั้งหมดที่จำเป็นสำหรับการก่อสร้าง/การติดตั้งรั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา รวมถึงการติดตั้งและการบำรุงรักษามาตรวัดไฟฟ้า และชำระค่าใช้จ่ายในส่วนของคุณค่าสาธารณูปโภคทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง/การติดตั้งจำนวนไม่เกิน 23 สถานี ตลอดอายุสัญญา</p> <p>กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน</p> <p>กรรมสิทธิ์ในบรรดาสິงอำนวยความสะดวก สิ่งติดตั้ง แผ่นป้าย แผง ดิสเพลย์ และเคาน์เตอร์เพื่อการพาณิชย์ สายไฟฟ้า แผงสับเปลี่ยนไฟฟ้า รั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลา และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ติดตั้งโดยวีจีไอ รวมถึงป้ายโฆษณา ร้านจำหน่ายสินค้า เฉพาะในส่วนที่มีลักษณะติดตั้งกับสถานที่ซึ่งหากเคลื่อนย้ายทรัพย์สินดังกล่าวจะทำให้สถานที่เสียหาย (ทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ หมายถึง หากมีการเคลื่อนย้ายทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ ทรัพย์สินเคลื่อนที่ไม่ได้ดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สถานที่) จะตกเป็นของผู้ให้สัมปทานแก่บีทีเอสซี หรือบีทีเอสซี (แล้วแต่บีทีเอสซีจะกำหนด) เมื่อหมดอายุหรือสิ้นสุดสัญญา</p> <p>การบำรุงรักษาและซ่อมแซม</p> <p>วีจีไอจะทำการบำรุงรักษาและซ่อมแซม ป้ายโฆษณา โฆษณาภายนอกตัวรถไฟฟ้า ร้านจำหน่ายสินค้า รั้วและประตูอัตโนมัติบริเวณขอบชานชาลาด้วยค่าใช้จ่ายของวีจีไอแต่ฝ่ายเดียว</p>
การสิ้นสุดสัญญา	:	<p>สัญญาจะสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อช่วงเวลาเริ่มแรกของสัญญาสิ้นสุดลงโดยไม่มีการแจ้งขอต่ออายุ/ขยายเวลาโดยวีจีไอ

	<ul style="list-style-type: none"> เมื่อคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดสัญญาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ หรือเป็นการให้สัญญาที่ไม่ถูกต้องและคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้มีหนังสือบอกกล่าวให้คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาดำเนินการแก้ไขเยียวยาเหตุแห่งการผิดสัญญาดังกล่าวแล้ว แต่คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาไม่ได้ดำเนินการแก้ไขเหตุแห่งการผิดสัญญาดังกล่าวภายในระยะเวลา 60 (หกสิบ) วันนับแต่วันที่ได้รับหนังสือบอกกล่าวเช่นนั้น และคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา ในกรณีที่มีความเสียหายหรือการถูกทำลายอย่างรุนแรงของอาคารและสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้ายานในสายสีลม และสายสุขุมวิทรวม 23 สถานี ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร และวิศวกรอิสระซึ่งเป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่ายมีคำตัดสินว่าความเสียหาย หรือการถูกทำลายดังกล่าวไม่สามารถซ่อมแซมให้คืนดีได้ภายในระยะเวลาอันควร ในกรณีที่วีจีโอกลายเป็นบุคคลที่มีหนี้สินล้นพ้นตัว หรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย และบีทีเอสซีใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา
--	--

11. สรุปสาระสำคัญสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการพื้นที่ส่งเสริมการเดินทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ระหว่าง บีทีเอสซี และ วีจีโอ ฉบับลงวันที่ 6 พฤษภาคม 2558

บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิวีจีโอแต่เพียงผู้เดียวในการบริหารจัดการพื้นที่โฆษณา พื้นที่วางขายสินค้า และพื้นที่อื่นเพิ่มเติม ภายในระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทและสายสีลม จำนวน 7 สถานี (ประกอบด้วย สถานีกรุงธนบุรี สถานีวงเวียนใหญ่ สถานีบางจาก สถานีปทุมวัน สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง) เป็นระยะเวลา 13 ปี โดยสัญญาจะสิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572 วีจีโอได้ตกลงชำระค่าตอบแทนการให้สิทธิดังกล่าวในอัตราคงที่ (Fixed Rate) และส่วนแบ่งรายได้ (Revenue Sharing) ตามอัตราที่ตกลงกัน ทั้งนี้ ข้อตกลงและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญามีสาระสำคัญเช่นเดียวกันกับสัญญาให้สิทธิบริหารจัดการด้านการตลาด (License to Manage Marketing Services Agreement) ระหว่าง บีทีเอสซี และ วีจีโอ ฉบับลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2555

12. สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ระหว่าง บีทีเอสซี (ในฐานะผู้ขาย) และ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (“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 และค่าธรรมเนียมรวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินคดีที่บีทีเอสซี ก่อขึ้นอย่างเหมาะสมเกี่ยวกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (รวมถึงความเสียหายเกี่ยวกับการฟ้องคดีความที่เป็นผลมาจากการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร) ภายหลังวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น โดยไม่รวม (ก) ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงิน</p>

		<p>ทุนหมุนเวียนหรือสินเชื่อบริษัทบีทีเอสซีต้องใช้ (ข) ภาษีนิติบุคคลของบีทีเอสซี และความรับผิดชอบในทางภาษีอื่นใดอันเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบีทีเอสซี (ค) ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ (นอกเหนือไป จากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและบำรุงรักษาทรัพย์สิน อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องของบีทีเอสซีซึ่งมีการใช้และจำเป็นสำหรับการดำเนินงานและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักซึ่งมีการปันส่วนค่าใช้จ่ายกันระหว่างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ) และ (ง) ค่าใช้จ่ายที่บีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในเอกสารธุรกรรม</p>
ค่าใช้จ่าย O&M	:	งบประมาณค่าใช้จ่าย O&M สำหรับเดือนที่เกี่ยวข้อง หาดด้วยจำนวนวันของเดือนที่เกี่ยวข้องนั้น โดยเศษสตางค์ที่เกิดขึ้นจากการคำนวณดังกล่าว ให้นำมาปรับในวันสุดท้ายของเดือน
โครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด	:	โครงการดังต่อไปนี้: (ก) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (หมอชิต-คูคต) (ข) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (แบริ่ง-สมุทรปราการ) (ค) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สนามกีฬาแห่งชาติ-ยศเส) (ง) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (คูคต-ลำลูกกา) (จ) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สมุทรปราการ-บางปู) (ฉ) สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และ (ซ) สัญญาต่ออายุสัญญาสัมปทาน (หากมี) ที่บีทีเอสซี บีทีเอสจี หรือบริษัทในเครือได้เข้าทำหรือเป็นเจ้าของ และ/หรือจะได้เข้าทำหรือเป็นเจ้าของในอนาคต
งบประมาณค่าใช้จ่าย O&M	:	งบประมาณค่าใช้จ่ายดำเนินงานของบีทีเอสซีซึ่งแสดงค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการสำหรับปีหนึ่ง ๆ ซึ่งบีทีเอสซีต้องจัดส่งตามความที่กำหนดไว้ในสัญญานี้และที่กองทุนอนุมัติ
ทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ	:	ทรัพย์สิน รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ และ/หรือผลประโยชน์ของบีทีเอสซี ซึ่งรวมถึง (แต่ไม่จำกัดอยู่เพียง) หุ่นบีเอสเอสและหุ่นในวีจีไอ สิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และสิทธิและประโยชน์ต่าง ๆ ภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าโดยสารด่วนพิเศษ (BRT) สายชองนนทบุรี-สะพานกรุงเทพ (ชองนนทบุรี ราชพฤกษ์) แต่ไม่รวมถึงรายได้สุทธิ
เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปี	:	เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีบีทีเอสซีมีหน้าที่ต้องจัดทำและนำเสนอกองทุนในแต่ละรอบปีบัญชี โดยแสดงรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่คาดว่าจะได้รับสำหรับรอบปีบัญชีนั้น
ผู้สนับสนุน หรือ บีทีเอสจี	:	บริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน)

	<div data-bbox="411 239 1406 427"> <p>ระบบขนส่งมวลชน : บริการขนส่งสาธารณะใด ๆ ที่เป็นทางเลือกแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลซึ่งมีความถึงจังหวัดนนทบุรี จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดปทุมธานี และ จังหวัดนครปฐม</p> </div> <div data-bbox="411 427 1406 763"> <p>ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย : ส่วนต่อขยายจากระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก ซึ่งขณะนี้บีทีเอสซี เป็นผู้ให้บริการ ดำเนินการและบำรุงรักษาแก่กรุงเทพมหานคร ซึ่งครอบคลุมส่วนต่อขยายสายสีลมระยะทาง 2.2 กิโลเมตร จากสถานีสะพานตากสินถึงสถานีวงเวียนใหญ่ ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทระยะทาง 5.25 กิโลเมตร จากสถานีอ่อนนุชถึงสถานีแบริ่ง และส่วนต่อขยายสายสีลมระยะทาง 5.3 กิโลเมตร ตามถนนเพชรเกษม จากสถานีวงเวียนใหญ่ถึงสถานีบางหว้า</p> </div> <div data-bbox="411 763 1406 965"> <p>ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก : ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายแรกเริ่ม ซึ่งครอบคลุมระยะทาง 23.5 กิโลเมตร ได้แก่ สายสุขุมวิท ระยะทาง 17 กิโลเมตร จากสถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช และสายสีลม ระยะทาง 6.5 กิโลเมตร จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติถึงสถานีสะพานตากสิน</p> </div> <div data-bbox="411 965 1406 1122"> <p>รายได้ค่าโดยสารสุทธิ : รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&M</p> </div> <div data-bbox="411 1122 1406 1715"> <p>รายได้สุทธิ : รายได้ค่าโดยสารทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพสายหลัก นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นจนถึงวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หักด้วยค่าใช้จ่าย O&M ทั้งนี้ รายได้สุทธิตั้งแต่เงินที่ได้รับจากการใช้สิทธิเรียกร้อง ค่าตัดสินค่าพิพาท ค่าความที่ตัดสินให้แก่บีทีเอสซี รวมทั้งการดำเนินการหรือสิทธิอื่นใดซึ่งบีทีเอสซีมีสิทธิได้รับที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวกับรายได้สุทธิ และสัญญาสัมปทานที่เกี่ยวกับการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ</p> <p>สายหลัก (แต่ไม่รวมถึงสิทธิเรียกร้องหรือสิทธิในการได้รับเงินที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นก่อนวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น ไม่ว่าการเรียกร้องเงินหรือการได้รับเงินดังกล่าวจะเกิดขึ้นก่อนหรือหลังวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น)</p> </div> <div data-bbox="411 1715 1406 1827"> <p>รายได้สุทธิตายวัน : รายได้สุทธิของวันใดวันหนึ่ง (นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น) หลังจากการหักค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวัน</p> </div> <div data-bbox="411 1827 1406 1991"> <p>วันทำการของคู่สัญญา : วันเปิดทำการตามปกติของธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพมหานคร (อันนอกเหนือไปจากวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดทำการของบริษัทจัดการกองทุนหรือบีทีเอสซี)</p> </div>
--	---

	<p>วันสิ้นสุดอายุสัญญา : วันที่ 4 ธันวาคม 2572 ซึ่งเป็นวันที่สัญญาสัมปทานจะสิ้นสุดลงสัมปทาน</p> <p>สัญญาโครงการ : (ก) สัญญาสัมปทาน</p> <p>(ข) สัญญาบำรุงรักษา ฉบับลงวันที่ 30 ธันวาคม 2547 ระหว่าง บีทีเอสซี และซีเมนส์ ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม</p> <p>(ค) สัญญาระบบสัญญาฉบับลงวันที่ 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 เกี่ยวกับสัมปทานการดำเนินงานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ตลอดจนสัญญาที่แก้ไขเพิ่มเติม ซึ่งมิใช่สัญญาสัมปทานเป็นเวลา 30 ปีนับจากวันเริ่มดำเนินการในเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 และสิ้นสุดลงในวันที่ 4 ธันวาคม 2572</p> <p>สัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว : สัญญาการให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก (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> <p>เอกสารธุรกรรม : (1) สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p> <p>(2) สัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน</p> <p>(3) สัญญาจำนำหุ้น</p> <p>(4) สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น</p> <p>(5) สัญญาหลักประกันกรรมสิทธิ์ประกันภัย</p> <p>(6) หนังสือบอกกล่าวไปยัง กทม. และ</p> <p>(7) สัญญาโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ที่มีเงื่อนไข</p>
ค่าตอบแทนตามสัญญา	: 61,399,000,000 บาท

<p>ภาระหน้าที่หลักของบีทีเอสซี</p>	<p>:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีจะต้องจัดหาและนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุน โดยโอนรายได้สุทธิรายวันทั้งหมดไว้ในบัญชีรายได้ของกองทุนภายในเวลา 14.00 น. ของแต่ละวันทำการของคู่สัญญาถัดจากวันที่มีรายได้ค่าโดยสารเกิดขึ้น ▪ บีทีเอสซีจะต้องนำฝากจำนวนเงินที่เท่ากับค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ภายในเวลา 14.00 น. ของแต่ละวันทำการของคู่สัญญาถัดจากวันที่มีรายได้ค่าโดยสารเกิดขึ้น ทั้งนี้ เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา ▪ นับตั้งแต่วันแรกของเดือนแต่ละเดือนตั้งแต่เดือนหลังจากเดือนที่วันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้นเกิดขึ้นเป็นต้นไป หากกองทุนยังไม่ได้มีจดหมายเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้กรณีมีเหตุผิดนัดตามสัญญา บีทีเอสซีสามารถนำเงินในจำนวนที่เท่ากับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับเดือนก่อนหน้าฝากไว้ในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ออกจากบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ได้ เพื่อนำไปจ่าย ค่าใช้จ่าย O&M ตามที่อนุญาต ▪ บีทีเอสซีต้องจัดส่งรายงานประจำวันแก่กองทุนและผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุน โดยมีรายละเอียดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ▪ หากจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่บีทีเอสซีส่งมอบให้แก่กองทุนในเดือนใดมีจำนวนน้อยกว่าจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่แสดงไว้ในรายงานประจำวันของเดือนนั้นรวมกัน บีทีเอสซีจะต้องส่งมอบเงินจำนวนที่ขาดของเดือนนั้นให้แก่กองทุนภายใน 15 วันถัดจากวันสิ้นเดือนของเดือนนั้น ▪ บีทีเอสซีจะต้องจัดทำงบประมาณค่าใช้จ่าย O&M แสดงค่าใช้จ่าย O&M ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับแต่ละรอบปีบัญชี และจัดทำเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีโดยแสดงรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่คาดว่าจะได้รับสำหรับแต่ละรอบปีบัญชี และนำส่งแก่กองทุนภายในระยะเวลาที่กำหนดก่อนวันเริ่มต้นรอบปีบัญชีแต่ละปี เพื่อให้กองทุนพิจารณาให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้ หากกองทุนไม่ให้ความเห็นชอบ ให้คู่สัญญาร่วมกันแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญเพื่อกำหนดงบประมาณค่าใช้จ่าย O&M หรือเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปี (แล้วแต่กรณี) และปฏิบัติตามขั้นตอนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ▪ ณ สิ้นไตรมาสของแต่ละไตรมาส บีทีเอสซีจะต้องจัดส่งสำเนาใบแจ้งหนี้และเอกสารประกอบแสดงค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงที่บีทีเอสซีได้ชำระไปในระหว่างช่วงไตรมาสนั้นๆ ทั้งนี้ เพื่อให้มีการกระทบยอดระหว่างค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นกับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุนในช่วงไตรมาสนั้น ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นน้อยกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้น บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน บีทีเอสซีจะชำระคืนส่วนที่เกินให้แก่กองทุนภายใน 5 วันทำการของคู่สัญญาหลังจากที่กองทุนได้ตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับไตรมาสนั้นเสร็จสิ้น
------------------------------------	--

	<p>ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสหนึ่งมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสหนึ่งที่บีทีเอสซีได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน กองทุนจะชำระคืนส่วนที่ขาดในไตรมาสหนึ่ง ๆ ให้แก่บีทีเอสซี ตามเงื่อนไขและขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญาฯ ทั้งนี้ การตรวจทานค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละไตรมาสโดยกองทุน จะต้องทำให้เสร็จภายใน 15 วันหลังจากที่ได้รับสำเนาใบแจ้งหนี้และเอกสารประกอบแสดงค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงครบถ้วน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิกองทุนในการร่วมบริหารจัดการกิจการของบีทีเอสซีผ่านกระบวนการดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> (ก) กองทุนมีสิทธิเสนอชื่อแต่งตั้งกรรมการจำนวนหนึ่งในสามของกรรมการทั้งหมดของบีทีเอสซี และ (ข) กองทุนมีสิทธิเสนอชื่อบุคคลหนึ่งคนเข้าสังเกตการณ์ในการประชุมของคณะกรรมการที่ปรึกษาภายใต้สัญญาสัมปทาน (หาก กทม. ไม่ขัดข้อง) ▪ บีทีเอสซีจะต้องรับผิดชอบภาษีธุรกิจเฉพาะที่กองทุนอาจต้องเสียเนื่องจากการได้รับรายได้สุทธิภายใต้สัญญาฯ โดยหน้าที่ของบีทีเอสซีดังกล่าวจะสิ้นสุดลงเมื่อกองทุนไม่มีหน้าที่ต้องเสียภาษีธุรกิจเฉพาะดังกล่าวแล้ว
สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal)	<p>บีทีเอสซีตกลงให้สิทธิโดยเพิกถอนมิได้ แก่กองทุนดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ (ก) สิทธิของกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนของบีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซีเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โดยโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จ ให้หมายความรวมถึงสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว และสัญญาที่ได้ต่ออายุสัญญาสัมปทานใด ๆ (ถ้ามี) ด้วย ▪ สำหรับกรณีที่กองทุนใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) ราคาซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดนั้นต้องมีการเจรจาตกลงกันโดยสุจริตระหว่างกองทุนและบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี หากตกลงราคาซื้อขายไม่ได้ ให้คู่สัญญาร่วมกันแต่งตั้งผู้ประเมินค่าเพื่อประเมินมูลค่ายุติธรรมของทรัพย์สินดังกล่าวและปฏิบัติตามขั้นตอนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาฯ ทั้งนี้ ในกรณีที่ราคาซื้อขายตามที่ผู้ประเมินค่าประเมินได้ ให้อัตราผลตอบแทนต่อปีที่บีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ควรจะได้รับในฐานะผู้ถือหุ้นต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาลที่มีระยะเวลาครบกำหนด 10 ปีตามที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย (หรือองค์กรอื่นที่เทียบเท่า) ณ หรือ ในเวลาใกล้เคียงกับวันคำนวณราคา

	<p>ซื้อขาย บวกด้วยร้อยละ 3 (“อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ”) กองทุนมีสิทธิ (แต่ไม่มีหน้าที่) ที่จะซื้อ รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการ รถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวจากบีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ในราคา ที่ให้อัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ ทั้งนี้ การคำนวณอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำข้างต้นให้เป็นไปตามที่ กำหนดไว้ในสัญญา</p> <p>ภายใน 30 วันหลังจากที่ผู้ประเมินค่าได้กำหนดราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าว กองทุนและบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีจะแจ้งต่อกันให้ทราบเป็นลายลักษณ์ อักษรว่าประสงค์จะทำการซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/ หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวระหว่างกันหรือไม่ หากในเวลา 30 วันดังกล่าว บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีแจ้งเป็นหนังสือต่อกองทุนว่าบีที เอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีประสงค์จะเจรจากับบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเพื่อ เสนอขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับ โครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอก บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบี ทีเอสซีอาจดำเนินการเจรจากับบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นได้ภายใน 60 วัน หลังจากผู้ ประเมินค่ากำหนดราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/ หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวเพื่อเสนอขายรายได้ สิทธิ สิทธิ ประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด ดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกนั้นในราคาที่สูงกว่าราคาประเมินของผู้ประเมินค่าได้ โดยหาก ภายในระยะเวลา 60 วันดังกล่าว บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ได้รับข้อเสนอที่ แน่นอนจากบุคคลภายนอกดังกล่าวว่าจะซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดในราคาที่สูงกว่าราคา ประเมินของผู้ประเมินค่าบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีจะต้องแจ้งให้กองทุน ทราบถึงข้อเสนอที่แน่นอนของบุคคลภายนอกดังกล่าวและให้สิทธิกองทุนในการซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่ กำหนดดังกล่าวในราคาเดียวกัน ทั้งนี้ หากกองทุนปฏิเสธที่จะใช้สิทธิซื้อดังกล่าว บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซีจะต้องขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวให้แก่ บุคคลภายนอกที่มาเสนอซื้อนั้นภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของข้อเสนอที่แน่นอนของ บุคคลภายนอกดังกล่าวให้แล้วเสร็จภายใน 120 วันนับจากวันที่บีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อย ของบีทีเอสซี ได้รับคำปฏิเสธจากกองทุน หากการขายไม่เสร็จสิ้นภายในระยะเวลา 120 วัน ดังกล่าวหรือบีทีเอสซี และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอสซี ไม่แจ้งข้อเสนอที่แน่นอนของ บุคคลภายนอกให้กองทุนทราบภายใน 60 วัน หลังจากผู้ประเมินค่ากำหนดราคาซื้อขายรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าว กองทุนจะมีสิทธิซื้อรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/ หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดดังกล่าวในราคาซื้อขายตามผู้ประเมินค่า ประเมินได้ ซึ่งต้องเป็นราคาที่ให้อัตราผลตอบแทนกับบีทีเอสซีหรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ไม่ต่ำกว่าอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำ</p>
--	---

		<p>ทั้งนี้ การใช้สิทธิในการซื้อหรือสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ และกระบวนการที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการตามวิธีการที่กำหนดไว้ในสัญญา</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ สำหรับกรณีที่กองทุนใช้สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ราคาซื้อขายของรายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสหรือบริษัทย่อยของบีทีเอส (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดนั้นจะต้องเท่ากับราคาที่บุคคลภายนอกเสนอซื้อจากบีทีเอส และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอส ▪ 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 การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการใด ๆ ที่บีทีเอส และ/หรือ บริษัทย่อยของบีทีเอส ได้เข้าทำ ได้มาหรือเข้าลงทุนภายหลังจากที่กองทุนได้มีจดหมายเรียกให้ชำระหนี้กรณีมีเหตุผิดนัดตามสัญญาดังกล่าว เว้นแต่รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนดซึ่งกองทุนสามารถใช้สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และ/หรือ สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) จนกว่าจะสิ้นกำหนดระยะเวลา 20 ปีข้างต้น
หน้าที่หลักของกองทุน	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ หากจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่บีทีเอสส่งมอบให้แก่กองทุนในเดือนใดมีจำนวนมากกว่าจำนวนรายได้สุทธิรายวันที่แสดงไว้ในรายงานประจำวันของเดือนนั้นรวมกัน กองทุนจะต้องคืนจำนวนเงินที่เกินของเดือนนั้นให้แก่บีทีเอสภายใน 15 วันถัดจากวันสิ้นเดือนของเดือนนั้น ▪ ณ สิ้นไตรมาสของแต่ละไตรมาส บีทีเอสจะมีการกระทบยอดระหว่างค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงกับจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันที่บีทีเอสได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุนในช่วงไตรมาสนั้น ในกรณีที่ค่าใช้จ่าย O&M ที่เกิดขึ้นจริงสำหรับช่วงไตรมาสนั้นมากกว่าจำนวนรวมของค่าใช้จ่าย O&M ประมาณการรายวันสำหรับช่วงไตรมาสนั้นที่บีทีเอสได้หักไว้ก่อนนำส่งรายได้สุทธิรายวันให้แก่กองทุน กองทุนจะจ่ายส่วนที่ขาดในไตรมาสนั้น ๆ ให้แก่บีทีเอส ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขและขั้นตอนที่ระบุไว้ในสัญญานี้ ▪ ตราบเท่าที่ไม่มีเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญานี้ที่จะกระทบความสามารถของบีทีเอสในการนำส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนเกิดขึ้น กองทุนตกลงชำระค่าตอบแทนพิเศษให้แก่บีทีเอสในอัตราดังต่อไปนี้ <p>(ก) ในกรณีที่รายได้ค่าโดยสารสุทธิสำหรับปีใดสูงกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125 ของเป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิประจำปีสำหรับปีนั้น บีทีเอสจะได้รับค่าตอบแทนพิเศษในอัตราร้อยละ 10 ของจำนวนรายได้ค่าโดยสารสุทธิในส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 100 แต่ไม่เกินร้อยละ 125</p>

		(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 ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลัก ในส่วนที่ (ก) เกินไปกว่าวงเงินประกัน (ข) เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่ไม่ได้รับความคุ้มครอง และ (ค) กระทบประกันภัยยกเว้นหรือไม่ครอบคลุมและตราบเท่าที่ความเสียหายหรือความสูญเสียดังกล่าวมิได้เกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบีทีเอสซี ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา แต่ไม่ว่าในกรณีใด ๆ หน้าที่ของกองทุนในการรับผิดชอบชำระค่าเสียหายและความสูญเสียใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักจะสิ้นสุดลงในวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน ▪ ในกรณีที่บริษัทประกันจ่ายเงินประกันล่าช้า บีทีเอสซีตกลงจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อการช่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้น สำหรับจำนวนห้าสิบล้านบาทแรก และ กองทุนจะจ่ายส่วนที่เกินห้าสิบล้านบาทโดยไม่ล่าช้า ▪ ไม่ว่ากรณีใดก็ตาม หากบีทีเอสซีได้จ่ายเงินล่วงหน้า กองทุนจะต้องชำระคืนเงินที่บีทีเอสซีจ่ายล่วงหน้าไปนั้น ภายในระยะเวลาที่กำหนดในสัญญา ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย O&M
เรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) และ ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings)	:	<p>บีทีเอสซีจะกระทำเรื่องสงวนไว้ หรือเรื่องที่ห้ามได้ก็ต่อเมื่อ (1) ในกรณีที่เป็นเรื่องสงวนไว้ (Reserved Matters) บีทีเอสซีจะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการของบีทีเอสซีโดยมีเสียงสนับสนุนอย่างน้อยสองเสียงจากกรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ (โดยหนึ่งในสามของกรรมการของบีทีเอสซีเป็นบุคคลที่กองทุนเสนอชื่อ) และ (2) ในกรณีที่เป็นเรื่องที่ห้ามบีทีเอสซีกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ บีทีเอสซีจะต้องได้รับความยินยอมจากกองทุนตามความของสัญญานี้เสียก่อน ทั้งนี้ ภายใต้สัญญานี้ ในกรณีที่กรรมการของบีทีเอสซีซึ่งกองทุนเป็นผู้เสนอชื่อ อย่างน้อยสองท่านได้ให้ความเห็นชอบให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องสงวนไว้ หากเรื่องสงวนไว้นั้นเป็นเรื่องเดียวกันกับเรื่องที่ห้ามบีทีเอสซีกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) ให้ถือว่าความเห็นชอบของกรรมการดังกล่าวเป็นการที่กองทุนยินยอมให้บีทีเอสซีเข้าทำเรื่องที่ห้ามกระทำภายใต้ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings) เรื่องเดียวกันนั้น</p>

	<p>ตัวอย่างของเรื่องสงวนไว้ เช่น</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การแต่งตั้งหรือถอดถอนคณะผู้บริหารระดับสูงของบีทีเอสซี ซึ่งได้แก่ ประธานกรรมการบริหาร (Chief Executive Officer) ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน (Chief Financial Officer) หรือ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ (Chief Operating Officer) ของบีทีเอสซี และการกำหนดค่าตอบแทนของผู้บริหารดังกล่าว ▪ การแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิ หรือข้อบังคับบริษัทของบีทีเอสซี ▪ การที่บีทีเอสซีเข้าร่วม ดำเนินการ หรือมีผลประโยชน์ในธุรกิจหรือกิจการใด (ยกเว้น (ก) การประกอบและการบำรุงรักษาตามธุรกิจปกติของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักและของธุรกิจอื่นของบีทีเอสซี (ข) การดำเนินการตามสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว (ค) ธุรกิจหรือกิจการใดที่ลงทุนโดยบริษัทย่อยของบีทีเอสซีโดยใช้กระแสเงินสดคงเหลือของบีทีเอสซี (นอกเหนือจากรายได้สุทธิ) เงินที่ได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ หรือเงินที่ได้จากการเพิ่มทุนที่ได้รับอนุญาตจากกองทุน (ง) การดำเนินการ และ/หรือ บำรุงรักษาทรัพย์สินโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ หรือโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แล้วเสร็จ ที่บีทีเอสซี หรือบริษัทย่อยของบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญาหรือดำเนินการ หรือจะดำเนินการ ทั้งนี้ เฉพาะกรณีที่บีทีเอสซีได้รับค่าธรรมเนียมจากการให้บริการดำเนินการ และ/หรือ บำรุงรักษาดังกล่าว และผู้ว่าจ้างของบีทีเอสซีได้ตกลงที่จะรับผิดชอบและชดเชยความเสียหายหรือความรับผิดชอบของบีทีเอสซีที่อาจเกิดขึ้นจากการให้บริการดังกล่าวเต็มจำนวน หรือ (จ) กิจการอื่นใดที่เอกสารธุรกรรมอนุญาตให้กระทำได้) ▪ การที่บีทีเอสซีเข้าทำข้อผูกพัน ธุรกรรม หรือการดำเนินการใด ๆ ทั้งในปัจจุบันและอนาคต ไม่ว่าในลักษณะใดก็ตาม (เว้นแต่ (ก) ที่เอกสารธุรกรรมมุ่งให้กระทำ (ข) ตามที่ได้รับอนุญาตจากกองทุน หรือ (ค) การกีดกันที่อนุญาตให้ทำได้ตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้) ▪ การเข้าทำเอกสารหรือสัญญาใด ๆ (เว้นแต่ (ก) ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการที่ได้รับอนุญาตภายใต้เอกสารธุรกรรม (ข) การเข้าทำสัญญาเพื่อการดำเนินการและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายหลักซึ่งมีค่าใช้จ่ายตามที่ได้รับอนุมัติภายใต้งบประมาณค่าใช้จ่าย O&M (ค) การเข้าทำสัญญาเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อตามสัญญาอนุญาตหรือในกรณีที่มูลค่าไม่เกินกว่างบประมาณที่ได้รับอนุมัติโดยคณะกรรมการของบีทีเอสซี (ง) การเข้าทำสัญญานอกเหนือจาก (ก) (ข) หรือ (ค) ที่มีมูลค่าความรับผิดชอบของบีทีเอสซีรวมทุกสัญญาในปีหนึ่ง 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 หรือเพิ่มเติม ข้อกำหนดที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาโครงการอื่น (ที่ไม่ใช่สัญญาสัมปทาน) ▪ การยกเลิก หรือตกลงที่จะยกเลิกสัญญาโครงการ หรือสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาว
--	--

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ การตกลงหรือประนีประนอมในสิทธิเรียกร้อง หรือการฟ้องคดี อนุญาโตตุลาการ หรือกระบวนการทางปกครองที่เกี่ยวกับสัญญาโครงการในจำนวนเกินกว่า 50,000,000 บาท ▪ การที่บีทีเอสซีโอนสิทธิหรือโอนภาระผูกพันใดตามสัญญาโครงการ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือตกลงกับคู่สัญญาภายใต้สัญญาโครงการเพื่อโอนสิทธิหรือโอนภาระผูกพันใด ๆ ของตน ภายใต้สัญญาโครงการ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ▪ การที่บีทีเอสซีก่อหรือยอมให้ก่อหลักประกันเหนือทรัพย์สินใด ๆ ของตน ซึ่งรวมถึงรายได้สุทธิ หรือขาย ให้เช่า โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินหรือรายได้ของตน รวมถึงรายได้สุทธิ หรือเข้าทำการดำเนินการให้บริษัทอื่นมีผลเช่นเดียวกัน (ยกเว้น (ก) ในกรณีการขายรายได้สุทธิ ตามสัญญานี้ (ข) หลักประกันที่ก่อขึ้นตามเอกสารหลักประกันภายใต้สัญญานี้ (ค) การโอนหุ้น ตามเอกสารธุรกรรม (ง) การขาย โอน หรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท (จ) การก่อหรือยอมให้ก่อหลักประกันเหนือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภท หรือการก่อหลักประกันในบัญชีหุ้นกู้บีทีเอสซี (Baht Debentures Fund Account) และ/หรือ การลงทุนที่ อนุญาตให้ทำได้โดยใช้เงินจากบัญชีหุ้นกู้บีทีเอสซี โดยเป็นการให้หลักประกันแก่ธนาคารผู้ออก หนังสือค้ำประกันเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ของบีทีเอสซีตามหนังสือค้ำประกันที่ธนาคารผู้ออกหนังสือค้ำประกันได้ออกไว้เพื่อค้ำประกันการชำระหนี้เงินต้นและดอกเบี้ยของบีทีเอสซี ภายใต้หุ้นกู้บีทีเอสซี (ฉ) การขายหรือโอนสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวหรือสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าหรือโครงการในอนาคตให้แก่บีทีเอสจี หรือ (ช) 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) การขายหรือโอนสัญญาให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระยะยาวหรือสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าหรือโครงการในอนาคตให้แก่บีทีเอสจี 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 ซึ่งทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสจีลดลง
--	---

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

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

	<p>(2) เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภทซึ่งยังคงอยู่กับบีทีเอสซีให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด</p> <p>(3) หลังจากวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หากกองทุนยังคงถือหุ้นบีทีเอสซีที่รับโอนมาจากบีทีเอสซีอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าว กองทุนจะต้องโอนหุ้นดังกล่าวกลับไปยังผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา และในกรณีที่บีทีเอสซียังจัดส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญา ก่อนที่กองทุนจะโอนหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดดังกล่าว ผู้สนับสนุนจะต้องเข้าทำสัญญากับกองทุน (ในรูปแบบที่กองทุนพอใจ โดยสมเหตุสมผล) ว่าผู้สนับสนุนจะดำเนินการให้บีทีเอสซีจัดส่งรายได้สุทธิซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญาให้แก่กองทุน</p> <p>(4) การดำเนินการอื่น ๆ ที่กองทุนจะตกลงเพื่อให้บีทีเอสซีสามารถยังคงดำเนินกิจการและเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อได้ต่อไปอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา</p> <p>โดยผู้สนับสนุนมีหน้าที่ชำระต้นทุน ค่าใช้จ่ายและภาษีทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการโอนรายได้หรือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อหรือหุ้นบีทีเอสซีดังกล่าว</p>
--	--

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

วัตถุประสงค์	<p>บีทีเอสจีในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ของบีทีเอสซีตกลงคำประกันการปฏิบัติหน้าที่ของบีทีเอสซีภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยการคำประกันแบบจำกัดความรับผิด และเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา</p> <p>ทั้งนี้ คำจำกัดความใดที่มีได้กำหนดไว้ในสัญญานี้ ให้มีความหมายเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p>
หน้าที่หลักของ บีทีเอสจี	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจีตกลงรักษาสัดส่วนการถือหุ้นของตนในบีทีเอสซีไว้ตลอดเวลาตราบเท่าที่ภาระหน้าที่ตามสัญญานี้ยังคงมีอยู่ 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 ▪ บีทีเอสจะตกลงจำหน่ายหุ้นที่ตนถืออยู่ในบีทีเอสซี เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญา ▪ บีทีเอสจะตกลงให้การรับประกันการปฏิบัติภาระหน้าที่ของบีทีเอสซีตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ทั้งนี้ กองทุนจะไม่สามารถบังคับให้บีทีเอสชำระหนี้ตามภาระการรับประกันได้โดยวิธีการอื่นใด นอกจากการบังคับเอาหุ้นบีทีเอสซีเท่านั้น ภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำหน่ายหุ้น และเมื่อมีการโอนหุ้นบีทีเอสซีภายใต้สัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือสัญญาจำหน่ายหุ้นแล้ว บีทีเอสจะหลุดพ้นจากภาระหน้าที่ของบีทีเอสซีที่เกี่ยวข้องกับการรับประกัน และที่เกี่ยวข้องกับความเป็นผู้ถือหุ้นของบีทีเอสซีภายใต้สัญญานี้ทันที แต่สิทธิของกองทุนบางประการ เช่น สิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในสัญญานี้ เป็นต้น ยังคงมีอยู่ตามความของสัญญานี้ และหน้าที่บางประการของบีทีเอสซีตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ยังคงมีอยู่จนกว่าบีทีเอสซีและบีทีเอสจะปฏิบัติตามหน้าที่ตามภาระผูกพันของตนภายใต้เอกสารธุรกรรมที่ตนเป็นคู่สัญญาจนครบถ้วน หรือพ้นกำหนดเวลาอื่นตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ▪ หากบีทีเอสมีสิทธิเรียกร้องใด ๆ ต่อบีทีเอสซีไม่ว่าภายใต้เอกสารธุรกรรมหรืออื่นใด บีทีเอสจะตกลงไม่ใช้สิทธิเรียกร้องใด ๆ เอาจากบีทีเอสซีจนกว่าบีทีเอสซีและบีทีเอสจะได้ปฏิบัติตามหน้าที่ตามภาระผูกพันทั้งหมดภายใต้เอกสารธุรกรรมจนครบถ้วนให้แก่กองทุนแล้ว เว้นแต่เป็นไปตามข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ▪ ในกรณีที่กองทุนอนุญาตให้บีทีเอสซีดำเนินการตามแผนการเยียวยาเหตุผิดนัดผิดสัญญา ภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธินั้น ในช่วงระหว่างเวลาที่กองทุนและบีทีเอสซีเริ่มดำเนินการปรึกษาหารือแผนการเยียवादังกล่าวจนถึงเวลาที่เหตุผิดนัดผิดสัญญาได้รับการเยียวยาตามแผนที่กองทุนเห็นชอบจนกองทุนพอใจหรือกองทุนยกเว้นเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าวให้บีทีเอสซีและกองทุนตกลงกระทำการหรือไม่กระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ ซึ่งรวมถึง (ก) การที่บีทีเอสซีจะต้องนำเงินปันผลที่ตนเองได้รับจากการถือหุ้นบีทีเอสซีมาชำระจำนวนเงินที่บีทีเอสซีค้างจ่ายและถึงกำหนดชำระภายใต้เอกสารธุรกรรมให้แก่กองทุน (ข) การให้สิทธิแก่กองทุนในการใช้สิทธิออกเสียงในหุ้นที่ผู้สนับสนุนถืออยู่ในบีทีเอสซีตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และ (ค) การที่กองทุนจะไม่ใช้สิทธิเรียกให้บีทีเอสซีชำระหนี้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ หรือ เรียกให้ผู้สนับสนุนปฏิบัติตามสัญญานี้ หรือ ใช้สิทธิอื่นใดที่กองทุนมีสำหรับกรณีเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาดังกล่าว <p>ในกรณีที่บีทีเอสซีหรือผู้สนับสนุนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ให้ต้องปฏิบัติภายหลังกองทุนอนุมัติให้มีการดำเนินการตามแผนการเยียวยา กรณีดังกล่าวจะถือเป็นเหตุผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งกองทุนมีสิทธิใช้สิทธิที่ตนมีตามเอกสารธุรกรรมได้ทุกประการ</p>
--	---

	<ul style="list-style-type: none"> หากกองทุนซื้อหุ้นบีทีเอสจากบีทีเอสจีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือเข้าเป็นเจ้าของหุ้น บีทีเอสจีจากการบังคับสิทธิตามสัญญาจำหน่ายหุ้น กองทุนตกลงที่จะดำเนินการบางประการ เช่น <ol style="list-style-type: none"> เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะดำเนินการให้บีทีเอสจีแยกรายได้ของบีทีเอสจีที่เกิดจากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อ ออกจากกระแสเงินสดของบีทีเอสจีและโอนรายได้จากทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด เมื่อผู้สนับสนุนร้องขอ จะโอนทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อบางประเภทซึ่งยังคงอยู่กับบีทีเอสจีให้แก่ผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนด หลังจากวันสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน หากกองทุนยังคงถือหุ้นบีทีเอสจีที่รับโอนมาจากบีทีเอสจีอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าว กองทุนจะต้องโอนหุ้นดังกล่าวกลับไปยังผู้สนับสนุนหรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ และในกรณีที่บีทีเอสจียังจัดส่งรายได้สุทธิให้แก่กองทุนซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ก่อนที่กองทุนจะโอนหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้สนับสนุน หรือบุคคลใดที่ผู้สนับสนุนจะกำหนดดังกล่าว ผู้สนับสนุนจะต้องเข้าทำสัญญากับกองทุน (ในรูปแบบที่กองทุนพอใจ โดยสมเหตุสมผล) ว่าผู้สนับสนุนจะดำเนินการให้บีทีเอสจีจัดส่งรายได้สุทธิซึ่งยังชำระไม่ครบถ้วนตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิให้แก่กองทุน การดำเนินการอื่น ๆ ที่กองทุนจะตกลงเพื่อให้บีทีเอสจีสามารถยังคงดำเนินกิจการและเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้ โดยผู้สนับสนุนมีหน้าที่ชำระต้นทุน ค่าใช้จ่ายและภาษีทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการโอนรายได้ หรือทรัพย์สินที่ไม่ได้ซื้อหรือหุ้นบีทีเอสจีดังกล่าว
สิทธิที่จะซื้อ (Right to Purchase) และ สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal)	<p>บีทีเอสจีตกลงให้สิทธิโดยเพิกถอนมิได้ แก่กองทุน ดังนี้ (ก) สิทธิของกองทุนในการซื้อ (Right to Purchase) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือการลงทุนของบีทีเอสจี หรือบริษัทในเครือของบีทีเอสจีที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด และ (ข) ในกรณีที่บีทีเอสจี หรือ บริษัทในเครือของบีทีเอสจี (แล้วแต่กรณี) ได้รับข้อเสนอจากบุคคลภายนอก สิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) รายได้ สิทธิ สิทธิประโยชน์ กรรมสิทธิ์ ผลประโยชน์ และ/หรือ การลงทุนใด ๆ ที่เกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่ยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพและปริมณฑลที่แล้วเสร็จที่บีทีเอสจี และ/หรือ บริษัทในเครือของบีทีเอสจี ได้เข้าทำหรือจะเข้าทำสัญญา หรือดำเนินการหรือจะดำเนินการโครงการที่เกี่ยวข้องดังกล่าวซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าที่กำหนด</p> <p>ทั้งนี้ ข้อกำหนดและเงื่อนไขของสิทธิในการซื้อ (Right to Purchase) และสิทธิในการปฏิเสธเป็นรายแรกที่จะซื้อ (Right of First Refusal) ที่บีทีเอสจีให้แก่กองทุนจะมีลักษณะเดียวกันกับที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ</p>

<p>สิทธิของ บีทีเอสจีในการ ซื้อหุ้นบีทีเอสจี</p>	<p>: ในกรณีที่</p> <p>(ก) กองทุนใช้สิทธิซื้อหุ้นที่บีทีเอสจีถืออยู่ในบีทีเอสจีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น และกองทุนประสงค์จะขายหุ้นดังกล่าวให้แก่บุคคลใด ๆ ที่มายื่นข้อเสนอซื้อให้แก่กองทุน หรือ</p> <p>(ข) กองทุนไม่ซื้อหุ้นที่บีทีเอสจีถืออยู่ในบีทีเอสจีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นด้วยตนเองแต่ประสงค์จะขายหุ้นนั้นให้แก่บุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (นอกเหนือจากบริษัทในเครือของกองทุน) โดยกำหนดให้บุคคลภายนอกดังกล่าวเป็นคนที่รับโอนหุ้นจากบีทีเอสจีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น</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)) บีทีเอสจีต้องดำเนินการตามวิธีการและภายในเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้ ในกรณีที่บีทีเอสจีไม่แสดงความประสงค์ซื้อหุ้นจากกองทุนหรือชำระค่าซื้อหุ้น (แล้วแต่กรณี) ภายในเวลาที่กำหนดเป็นหนังสือ หรือไม่ทำการซื้อหุ้นดังกล่าวจากกองทุนหรือชำระค่าซื้อหุ้นให้แก่กองทุน (แล้วแต่กรณี) ให้เสร็จสิ้นภายในเวลาที่กำหนด กองทุนมีสิทธิขายหุ้นดังกล่าวให้บุคคลที่มาเสนอซื้อจากกองทุนหรือบุคคลอื่นในราคาที่สูงกว่าราคาที่ทำให้สิทธิแก่บีทีเอสจีดังกล่าว หรือดำเนินการให้มีการโอนหุ้นไปยังบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระ (แล้วแต่กรณี) ได้ ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นเกี่ยวกับการซื้อขายหรือโอนอันเป็นสาระสำคัญที่ไม่ให้สิทธิแก่ผู้ซื้อหรือบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระนั้นดีไปกว่าที่เสนอให้แก่บีทีเอสจี</p> <p>ทั้งนี้ คู่สัญญาตกลงว่าในกรณีที่บุคคลที่กองทุนกำหนดให้เป็นผู้รับโอนหุ้นจากบีทีเอสจีตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นนั้นเป็นบริษัทในเครือของกองทุน การโอนหุ้นให้แก่บริษัทในเครือของกองทุนดังกล่าวสามารถกระทำได้โดยกองทุนไม่ต้องให้สิทธิแก่บีทีเอสจีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ดังที่กล่าวไว้ข้างต้นก่อน โดยมีเงื่อนไขว่าเมื่อบริษัทในเครือของกองทุนเข้ามาเป็นเจ้าของหุ้นตามสัญญาจะซื้อจะขายหุ้นแล้ว กองทุนจะดำเนินการให้บริษัทในเครือดังกล่าวทำความตกลงเป็นหนังสือไปยังบีทีเอสจีว่าจะให้สิทธิแก่บีทีเอสจีในการปฏิเสธเป็นรายแรก (Right of First Refusal) ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับนี้</p>
<p>ข้อตกลงที่จะ ไม่ขายหน่วย ลงทุน</p>	<p>: บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่ขาย โอน หรือจำหน่ายด้วยประการอื่นใดซึ่งหน่วยลงทุนที่บีทีเอสจีจองซื้อในจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของหน่วยลงทุนทั้งหมด เป็นระยะเวลา 10 ปี นับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าจากกองทุน</p>

ข้อตกลงว่าจะไม่กระทำการ (Negative Undertakings)	:	ตัวอย่างของกิจกรรมที่บีทีเอสห้ามกระทำ เช่น การควบรวมกิจการ การอนุญาตให้บีทีเอสซื้อออกหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพให้แก่บุคคลใดที่เป็นผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสในบีทีเอสลดลง การอนุญาตให้บีทีเอสซื้อหุ้น (เว้นแต่เป็นการลงทุนของบีทีเอสเพื่อการคืนเงินทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น และการลงทุนนั้นไม่ทำให้ทุนจดทะเบียนของบีทีเอสต่ำกว่า 3,000,000,000 บาท และไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบีทีเอสลดลง) และการอนุญาตให้บีทีเอสเปลี่ยนแปลงบุคคลที่ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหาร (Chief Executive Officer) ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการเงิน (Chief Financial Officer) หรือกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายปฏิบัติการ (Chief Operating Officer) ของบีทีเอส เป็นต้น
---	---	---

14. สัญญาจำนำหุ้นระหว่าง บีทีเอสจี และ กองทุน ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

วัตถุประสงค์	:	เพื่อจำนำหุ้นที่บีทีเอสถือในบีทีเอสจีให้แก่กองทุน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน
สิทธิหน้าที่หลักของ บีทีเอสจี	:	<ul style="list-style-type: none"> ▪ บีทีเอสจีตกลงจำนำหุ้นที่ตนถือในบีทีเอสจีให้แก่กองทุน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน ▪ บีทีเอสจีจะจัดให้บีทีเอสจีบันทึกการจำนำหุ้นไว้ในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นด้วย ▪ บีทีเอสจีตกลงว่าถ้าไม่ว่าในเวลาใด ๆ บีทีเอสจีได้หุ้นในบีทีเอสจีมาเพิ่มเติมอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงทุนจดทะเบียนของบีทีเอสจี บีทีเอสจีจะจำนำหุ้นเพิ่มเติมดังกล่าวให้แก่กองทุน ทั้งนี้ เพื่อให้หุ้นบีทีเอสจีที่บีทีเอสจีถืออยู่ได้นำมาจำนำและส่งมอบไว้ให้แก่กองทุน ▪ บีทีเอสจีเป็นผู้มีสิทธิออกเสียงและได้รับเงินปันผลที่ได้จากหุ้นนั้น ก่อนที่กองทุนจะบังคับจำนำหุ้นและมีหนังสือแจ้งไปยังบีทีเอสจีและบีทีเอสจีในกรณีผิดนัดผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
สิทธิหลักของ กองทุน	:	กองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างหนี้ที่บีทีเอสจีมีต่อกองทุนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บีทีเอสจีเป็นคู่สัญญากับหนี้ที่กองทุนเป็นหนี้ต่อบีทีเอสจีก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระเงิน
การบังคับจำนำ	:	บีทีเอสจี และกองทุนตกลงกำหนดเงื่อนไขในการขายทอดตลาดหุ้นนั้น ให้นับคณภายนอกที่ชนะการประมูลจะต้องเข้าทำสัญญาที่มีรูปแบบ และเนื้อหาเหมือนกับสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุน

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

วัตถุประสงค์	:	เพื่อที่จะขายหุ้นที่บีทีเอสจีถือในบีทีเอสจีให้แก่กองทุน เมื่อเป็นตามข้อตกลงและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญานี้
--------------	---	---

สิทธิหน้าที่หลัก ของ บีทีเอสจี	:	<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 กองทุนอาจใช้สิทธิหักกลบลบหนี้ระหว่างหนี้ที่บีทีเอสจีมีต่อกองทุนตามสัญญาสนับสนุนและคำประกันของผู้สนับสนุนและเอกสารธุรกรรมอื่นที่บีทีเอสจีเป็นคู่สัญญากับหนี้ที่กองทุนเป็นหนี้ต่อบีทีเอสจีก็ได้ โดยไม่คำนึงถึงสถานที่ชำระเงิน ทั้งนี้ บีทีเอสจีตกลงที่จะไม่เรียกร้องให้กองทุนต้องชำระราคาซื้อหุ้นเป็นเงิน

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

วัตถุประสงค์	:	เพื่อโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อบีทีเอสจีผิดนัดภายใต้สัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ
สิทธิหน้าที่หลัก ของ บีทีเอสซี	:	บีทีเอสจีตกลงที่จะโอนสิทธิในบัญชีค่าใช้จ่าย O&M ให้แก่กองทุนเมื่อเกิดเหตุผิดนัดผิดสัญญาตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ และกองทุนได้ส่งหนังสือให้แก่บีทีเอสซีและธนาคาร

17. สรุปสาระสำคัญข้อตกลงระหว่าง บีทีเอสซี กองทุน และ บีเอสเอส ฉบับลงวันที่ 17 เมษายน 2556

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

18. สรุปสาระสำคัญของการสักระหว่างกรรมธรรม์ประกันภัย

ตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ จะมีการระบุชื่อของกองทุนเป็นผู้เอาประกันร่วมและ ผู้รับประโยชน์ร่วมภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสซีมีอยู่ ในการนี้ บีทีเอสซีจะส่งคำบอกกล่าวไปยัง บริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องภายใน 30 วันนับจากวันที่ทำการซื้อขายเสร็จสิ้น เพื่อให้มีการสักระหว่างกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้กองทุนเข้าเป็นผู้เอาประกันร่วมและผู้รับผลประโยชน์ร่วมในกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องที่บีทีเอสซีทำไว้ คำบอกกล่าวนั้นจะส่งให้บริษัทประกันภัยสำหรับกรรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับที่บีทีเอสซีทำไว้

19. สรุปสาระสำคัญสัญญาหลักเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ ระหว่าง บีทีเอสจี และ บีทีเอสซี ฉบับ ลงวันที่ 17 เมษายน 2556

เพื่อกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขหลัก และการเข้าทำสัญญาประกอบต่าง ๆ เพื่อดำเนินการกับทรัพย์สินที่ กองทุนไม่ได้ซื้อจากบีทีเอสซีตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ โดยหากเกิดกรณีผิดนัดสัญญาซื้อและโอนสิทธิ รายได้สุทธิ และกองทุนใช้สิทธิบังคับการค้ำประกันที่ให้โดยบีทีเอสจีภายใต้สัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของ ผู้สนับสนุน ไม่ว่าจะโดยการบังคับจำหน่ายหรือการซื้อหุ้นบีทีเอสซีที่บีทีเอสจีถืออยู่ภายใต้สัญญาจำหน่ายหุ้นบีทีเอสซี หรือ สัญญาจะซื้อจะขายหุ้นบีทีเอสซี (แล้วแต่กรณี) ซึ่งในกรณีดังกล่าว บีทีเอสซีจะต้องโอนทรัพย์สินของตนที่กองทุนไม่ได้ ซื้อ ให้แก่บีทีเอสจีหรือบุคคลที่บีทีเอสจีกำหนด ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในสัญญาหลักและสัญญาประกอบที่เข้าทำ ระหว่างบีทีเอสจีและบีทีเอสซี เพื่อชดเชยความเสียหายที่บีทีเอสจีสูญเสียหุ้นบีทีเอสซีตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกัน ของผู้สนับสนุน ทั้งนี้ การค้ำประกันตามสัญญาสนับสนุนและค้ำประกันของผู้สนับสนุนจำกัดอยู่ที่หุ้นบีทีเอสซี โดยไม่ รวมทรัพย์สินของบีทีเอสซีที่กองทุนไม่ได้ซื้อตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ

สัญญาประกอบสัญญาหลักเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ รวมถึง สัญญาเกี่ยวกับการซื้อขาย การโอน การโอนสิทธิ และ/หรือ การแปลงหนี้ใหม่ ในทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ แบบมีเงื่อนไขบังคับก่อนว่าจะมีผลบังคับ ต่อเมื่อหุ้นบีทีเอสซีถูกบังคับตามสัญญาจำหน่ายหุ้นหรือสัญญาจะซื้อจะขายหุ้น หรือมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าจะเกิดการ บังคับกับหุ้นบีทีเอสซี ตลอดจนการให้หลักประกันโดยบีทีเอสซีแก่บีทีเอสจี เพื่อการปฏิบัติตามสัญญาหลักเกี่ยวกับ ทรัพย์สินที่กองทุนไม่ได้ซื้อ