



สรุปประเด็นสำคัญในลักษณะคำถามและคำตอบจากการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหน่วยลงทุนสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับรายงานข้อมูลสำหรับการสื่อสารสองทาง (two-way communication) กับผู้ถือหน่วยลงทุนประจำปี 2568 ของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTS GIF)

ตามที่บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด (“บริษัทจัดการ”) ในฐานะบริษัทจัดการของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTS GIF) (“กองทุน”) ได้จัดส่งรายงานเรื่องต่าง ๆ ให้ผู้ถือหน่วยลงทุนทราบสำหรับการสื่อสารสองทาง (two-way communication) กับผู้ถือหน่วยลงทุนประจำปี 2568 (“รายงานข้อมูล”) และรายงานประจำปี 2567/68 ของกองทุน ให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนทางไปรษณีย์ลงทะเบียน รวมถึงเผยแพร่เอกสารดังกล่าวลงบนเว็บไซต์กองทุน และเปิดเผยรายงานข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ ตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2568 ที่ผ่านมา และบริษัทจัดการได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหน่วยลงทุนสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับรายงานข้อมูล และรายงานประจำปี 2567/68 ของกองทุน ในระหว่างวันที่ 8 กรกฎาคม 2568 ถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2568 นั้น

บริษัทจัดการได้รับรวบรวมรายการคำถามจากผู้ถือหน่วยลงทุนและจัดทำสรุปประเด็นสำคัญในลักษณะคำถามและคำตอบโดยมีรายละเอียดดังนี้

คำถามที่ 1 เกี่ยวกับการจัดการกองทุนในเรื่องที่สำคัญ: นับจากปัจจุบันจนกระทั่งถึงเวลาสิ้นสุดอายุกองทุน มีแผนลงทุนสินทรัพย์หลัก ช่อมบำรุงหลักอะไรบ้าง งบประมาณเท่าไร (ถ้ามี) และถ้าสิ่งที่กองทุนจะลงทุนเพิ่มมีผู้ใช้ประโยชน์หลายฝ่าย จะใช้หลักเกณฑ์ใดในการปันส่วน และมีแผนจ่ายค่าใช้จ่าย/ต้นทุนค่าเช่าและบริการ ต้นทุนในการดำเนินโครงการที่เป็นนัยสำคัญต่างจากรอบค่าใช้จ่ายปกติ อะไรบ้าง จ่ายเมื่อไร งบประมาณเท่าไร

คำตอบ นับจากปัจจุบันจนสิ้นสุดอายุกองทุน (4 ธันวาคม 2572) กองทุนยังไม่มีแผนลงทุนในสินทรัพย์หลักเพื่อลงทุนเพิ่มเติม แต่กองทุนมีแผนซ่อมบำรุงหลักที่ทางบีทีเอสซีได้ทำสัญญาแล้วผ่านสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ดังนี้

1) สัญญาซ่อมบำรุงโครงการระบบขนส่งมวลชน กับซีเมนส์ เป็นระยะเวลา 15 ปี โดยมีระยะเวลาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 ถึงวันที่ 4 ธันวาคม 2572 (สิ้นสุดสัญญาสัมปทาน) โดยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในแต่ละปี จะคำนวณโดยนำมูลค่าของสัญญาในปีที่ 1 ปรับเพิ่มขึ้นโดยอิงตามดัชนีราคาผู้บริโภคของแต่ละปี โดยมูลค่าของสัญญาฯ ในปีที่ 1 มีจำนวนเงินประมาณ 253 ล้านบาท และ 3 ล้านยูโร และสัญญาซ่อมบำรุงเพิ่มเติมสำหรับรถไฟฟ้าใหม่ เริ่มต้นตั้งแต่ช่วงทดสอบเดินรถ (Mobilization Period) ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2561 จนถึงสิ้นปีที่ 16 ของการบริการอย่างเต็มรูปแบบ (Full maintenance service) ซึ่งค่าใช้จ่ายของการบริการเต็มรูปแบบเรียกเก็บตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2562 โดยเรียกเก็บตามสัญญาเป็นเงินประมาณปีละ 72.5 ล้านบาท และ 1.3 ล้านยูโร และจะปรับเพิ่มขึ้นโดยอิงตามดัชนีราคาผู้บริโภคของแต่ละปี (รายละเอียดเพิ่มเติม สามารถศึกษาในรายงานประจำปี 2567/68 ส่วนที่ 4 ข้อที่ 15.2.2 สัญญาซ่อมบำรุง) ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะถูกปันส่วนเพื่อเรียกเก็บจากกองทุนตามหลักเกณฑ์และข้อสมมติฐานที่เหมาะสม เช่น ค่าใช้จ่ายที่แยกได้และเป็นของกองทุนโดยตรง จะเรียกเก็บจากกองทุนทั้งจำนวน แต่ถ้าเป็นค่าใช้จ่ายร่วมกัน จะปันตามสัดส่วนที่เหมาะสม เช่น ค่าซ่อมบำรุงรถไฟ จะเรียกเก็บตามจำนวนรถไฟที่ตกลงกัน

2) ค่าซ่อมบำรุงปรับปรุงขบวนรถไฟฟ้า (Refurbishment) สำหรับรถไฟฟ้าเดิมจำนวน 35 ขบวน ซึ่งเป็นการปรับปรุงระยะยาว 4-5 ปี เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2567/68 – 2571/72 รวมมูลค่าประมาณ 1,584.4 ล้านบาท (ก่อนภาษีมูลค่าเพิ่ม)

ทั้งนี้ สามารถศึกษาประมาณการค่าใช้จ่ายรวมตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิของกองทุนจนสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเพิ่มเติมได้ที่ รายงานประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่เผยแพร่บนเว็บไซต์ของกองทุน

คำถามที่ 2 เกี่ยวกับแนวทางการจัดการกองทุนในอนาคต: แนวทางและเงื่อนไขที่สำคัญในการปรับขึ้นค่าโดยสารเป็นอย่างไร และจะมีการปรับขึ้นค่าโดยสารครั้งถัดไปเมื่อใด

คำตอบ ตามสิทธิในสัญญาสัมปทาน ปีที่เอสซีจะปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บ (Effective Fare) โดยให้มีผลใช้บังคับไม่น้อยกว่า 18 เดือนนับจากวันที่การปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บครั้งก่อนมีผลใช้บังคับ ซึ่งจะต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) และต้องแจ้งให้ กทม. และประชาชนทราบเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน ก่อนวันที่ค่าโดยสารที่เรียกเก็บใหม่จะมีผลใช้บังคับ โดยปีที่เอสซีได้ขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บครั้งล่าสุดวันที่ 1 มกราคม 2566 ทั้งนี้ กองทุนแห่งทางปีที่เอสซีให้พิจารณาปรับขึ้นค่าโดยสารแล้ว อย่างไรก็ตาม อัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บในปัจจุบันชนเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ในบางสถานี ปีที่เอสซีจึงได้แจ้งกทม. ขอปรับเพดานอัตราค่าโดยสารฯ ดังกล่าว แต่ทางกทม. ขอให้ชะลอการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารฯ ดังกล่าวออกไป ทำให้ปีที่เอสซียังไม่สามารถปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บเพิ่มได้ ทั้งนี้ สามารถศึกษารายละเอียด ข้อจำกัดในการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร ในรายงานประจำปี 2567/68 ส่วนที่ 2 ข้อที่ 5. ปัจจัยความเสี่ยง ข้อย่อยที่ 3 ปีที่เอสซีมีข้อจำกัดในการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร

คำถามที่ 3 เกี่ยวกับแนวทางการจัดการกองทุนในอนาคต: นโยบายค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาท ของทางรัฐบาลมีความคืบหน้าอย่างไรบ้าง รัฐบาลจะต้องชดเชยให้กองทุนรูปแบบใด หน่วยงานได้รับผิดชอบชำระเงินชดเชย การชดเชยจะมีเงื่อนไขที่จะปิดความเสี่ยงเรื่องการชดเชยเงินล่าช้า หรือการค้ำประกันโดยรัฐบาลหรือไม่ ปีที่เอสซียังคงสามารถปรับขึ้นค่าโดยสารได้หรือไม่ และแนวทางการพิจารณาปรับขึ้นค่าโดยสารจะต่างจากเดิมหรือไม่ อย่างไร ประมาณการรายได้ค่าโดยสารของกองทุนจะเป็นอย่างไร ประมาณการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม (Operating & Maintenance costs และ Capital Expenditure) จะเพิ่มขึ้นหรือลดลงเท่าใด และจะส่งผลกระทบต่อกองทุนและผลตอบแทนในอนาคตของผู้ถือหุ้นของกองทุนหรือไม่ อย่างไร ทั้งนี้หากท้ายที่สุดนโยบายดังกล่าวส่งผลกระทบต่อกระแสเงินสดของกองทุนในเชิงลบอย่างมีนัยยะ และไม่ก่อให้เกิดผลบวกใด ๆ ผู้ถือหุ้นของกองทุนมีช่องทางใช้สิทธิเรียกร้องหรือดำเนินการทางกฎหมายใดได้บ้าง และทางผู้บริหารกองทุนมีกลยุทธ์ หรือมาตรการรองรับกับผลกระทบ หรือมาตรการปกป้องผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นของกองทุน ทั้งในเชิงกฎหมายและการเจรจากับภาครัฐอย่างไร

คำตอบ ณ ปัจจุบัน กองทุนอยู่ระหว่างรอข้อสรุปที่ชัดเจนเกี่ยวกับการชดเชยของภาครัฐจากนโยบายดังกล่าว โดยปีที่เอสซีและกองทุนจะหารือกับภาครัฐในการดำเนินการเพื่อไม่ให้ผู้ถือหุ้นของกองทุนได้รับผลกระทบทางลบ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นของกองทุนเป็นสำคัญ และหากมีความคืบหน้าในนโยบายดังกล่าว กองทุนจะนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นของกองทุนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

คำถามที่ 4 เกี่ยวกับแนวทางการจัดการกองทุนในอนาคต: โครงการของภาครัฐ 20 บาทตลอดสาย กองทุนจะถูกบังคับเข้าร่วมหรือไม่ สิทธิในผลตอบแทนรายได้ค่าโดยสารได้ถูกโอนเข้ากองทุนแล้ว จำเป็นต้องจัดประชุมผู้ถือหุ้นของกองทุนเพื่อลงมติอนุมัติตามสัญญาจัดตั้งกองทุนและหนังสือชี้ชวนฉบับปัจจุบันหรือไม่ หากทางรัฐบาลจะเริ่มใช้นโยบายนี้ภายในเดือนตุลาคม เหตุใดจึงยังไม่มีรายชื่อแจงรายละเอียดต่างๆ ให้ผู้ถือหุ้นของกองทุนทราบ

คำตอบ ตามโครงการจัดการกองทุนและหนังสือชี้ชวนมีระบุสิทธิตามสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าที่กองทุนลงทุน หากรัฐบาลจะปรับลดค่าโดยสารตามสัญญาสัมปทาน รัฐบาลจะต้องเจรจากับผู้รับสัมปทาน (บีทีเอสซี) และพิจารณามาตรการชดเชยที่เหมาะสม ทั้งนี้ บีทีเอสซีจะต้องเจรจากับกองทุนด้วย โดยกองทุนได้แจ้งแก่บีทีเอสซี กรุงเทพมหานคร (กทม.) และภาครัฐแล้วว่ากองทุนมีขั้นตอนที่จะต้องจัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเพื่อขอมติอนุมัติการเปลี่ยนแปลงการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสาร และการชดเชยตามนโยบายภาครัฐ ทั้งนี้ กองทุนอยู่ระหว่างรอความชัดเจนจากภาครัฐในการดำเนินมาตรการชดเชยแก่กองทุนเพื่อรวบรวมรายละเอียดและข้อมูลต่าง ๆ เสนอต่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยกองทุนจะพิจารณาถึงผลกระทบและผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเป็นสำคัญ

คำถามที่ 5 เกี่ยวกับแนวทางการจัดการกองทุนในอนาคต: แผนการซื้อคืนสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าภายใน 2 ปี จะส่งผลกระทบต่อกองทุนและผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนของกองทุนหรือไม่ อย่างไร รัฐบาลต้องเจรจากับผู้ถือหุ้นสัมปทานกับใคร กองทุน หรือ กทม. และจะต้องมีการเลิกกองทุน ก่อนเดือนธันวาคม 2572 ใช่หรือไม่ ถ้าใช่ จะมีผลกระทบต่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอย่างไร

คำตอบ หากรัฐบาลมีแผนซื้อคืนสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้า รัฐบาลต้องเจรจากับคู่สัญญาสัมปทาน คือ บีทีเอสซี และบีทีเอสซีจะแจ้งแก่กองทุน โดยกองทุนจะจ้างผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินอิสระคำนวณมูลค่ายุติธรรม เพื่อเปรียบเทียบกับราคาเสนอซื้อคืน และนำเสนอต่อผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเพื่อพิจารณาในการอนุมัติการซื้อคืนต่อไป หากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนอนุมัติการซื้อคืน กองทุนก็จะขายคืนสิทธิรายได้ค่าโดยสารสุทธิ และจ่ายเงินคืนผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน ชำระบัญชีและเลิกกองทุน แต่ถ้าหากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนไม่อนุมัติการซื้อคืน กองทุนก็ต้องแจ้งต่อผู้ซื้อ และดำเนินกิจการตามปกติของกองทุนต่อไป จนกว่าจะหมดอายุสัญญาสัมปทาน

คำถามที่ 6 เกี่ยวกับแนวทางการจัดการกองทุนในอนาคต: ถ้าครบกำหนดสัญญาสัมปทานวันที่ 4 ธันวาคม 2572 และไม่มีการต่อสัญญาอีก กองทุนจะต้องจ่ายเงินชดเชยให้แก่พนักงานทั้งหมดที่เกี่ยวข้องประมาณเท่าใด

คำตอบ ตามสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิของกองทุน กองทุนจะจ่ายค่าใช้จ่ายพนักงานตามที่เกิดขึ้นจริงหนึ่ง ตามสัญญาสัมปทานเมื่อมีการโอนสิทธิในอุปกรณ์ในระบบขนส่งมวลชน เมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน กทม. จะรับเอาค่าใช้จ่ายพนักงานไปด้วย กองทุนจึงไม่มีหน้าที่จ่ายชดเชยการออกจากงานให้แก่พนักงาน

คำถามที่ 7 เกี่ยวกับแนวทางการจัดการกองทุนในอนาคต: มีแผนจะเพิ่มทุนหรือไม่ เมื่อไร วัตถุประสงค์เพื่อใช้ทำอะไร รวมถึงมีแผนจะลงทุนเพิ่มในกิจการโครงสร้างพื้นฐานใดอีกหรือไม่ และมีการศึกษาการลงทุนในกิจการใด ๆ อยู่หรือไม่ และมีแผนกู้เงิน ออกหุ้นกู้ อย่างไรบ้างในอนาคต ทั้งเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาว

คำตอบ ปัจจุบันกองทุนยังไม่มีแผนหรือนโยบายในการลงทุนในทรัพย์สินหลักเพิ่มเติม จึงยังไม่มีแผนในการเพิ่มทุน หรือกู้ยืมเงิน ทั้งนี้ กองทุนไม่สามารถออกหุ้นกู้ได้ อย่างไรก็ตาม กองทุนกำลังติดตามเรื่องการต่ออายุสัญญาสัมปทานของรถไฟฟ้าส่วนหลักที่จะหมดอายุวันที่ 4 ธันวาคม 2572 ว่าจะสามารถต่ออายุได้หรือไม่ หากสามารถต่ออายุสัญญาสัมปทานได้ กองทุนมีสิทธิในการลงทุน (Right to Purchase) สำหรับส่วนที่ต่ออายุเพิ่มเติมได้ ซึ่งถ้ามีการลงทุนเพิ่มเติม กองทุนสามารถกู้ยืมเงินและ/หรือ เพิ่มทุนจากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนได้

คำถามที่ 8 เกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุน: กองทุนมีทรัพย์สินที่เป็นกรรมสิทธิ์อะไรบ้าง เช่น ตู้รถไฟ เครื่องจักรอุปกรณ์ต่าง ๆ เฟอรินเจอร์ เครื่องใช้สำนักงาน และอื่น ๆ ที่มีกรรมสิทธิ์ทั้งหมด มีมูลค่ายุติธรรมล่าสุด ณ 30 มิถุนายน 2568 คงเหลือเท่าไร และเมื่อครบกำหนดสัญญาสิ้นสุดอายุกองทุนแล้ว ทรัพย์สินกรรมสิทธิ์เหล่านี้คาดว่าจะมีมูลค่ายุติธรรมคงเหลือประมาณเท่าไร และจะนำมาขายคืนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนได้เท่าไร

คำตอบ เนื่องจากกองทุนลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ กองทุนได้รับสิทธิในการรับเงินรายได้สุทธิจากการดำเนินกิจการรถไฟ ทำให้กองทุนไม่ได้มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินใด ๆ ของกิจการรถไฟ กองทุนจึงไม่มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินใดที่จะขายคืนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนได้ กองทุนจะมีเพียงสิทธิในการรับรายได้สุทธินั้น ทั้งนี้ มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิล่าสุด ณ 31 มีนาคม 2568 อยู่ที่ 23,190 ล้านบาท และมูลค่ายุติธรรมนี้จะลดลงจนเป็นศูนย์เมื่อสิ้นสุดสัญญาสัมปทาน

คำถามที่ 9 เกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุน: ค่าใช้จ่ายในการขาย (Selling Expense) ในไตรมาส 4 ปีนี้ (เดือนมกราคม-มีนาคม 2568) ที่ลดลงต่ำกว่าไตรมาสก่อน ๆ มาก และอธิบายว่ามาจากการปรับโครงสร้างการให้พอยท์ (Point Restructuring) ของบัตรโดยสารประเภทเติมเงิน (บัตร Rabbit) อยากทราบว่า ค่าใช้จ่ายจะลดลงแบบนี้ในไตรมาสต่อไป ในอนาคตหรือไม่ และสามารถแจ้งวิธีจ่ายค่าใช้จ่ายนี้ในอดีตที่ผ่านมาได้หรือไม่

คำตอบ ค่าใช้จ่ายในการขายในไตรมาส 4 ที่ลดลงต่ำกว่าไตรมาสก่อนหน้า เนื่องจากไตรมาส 4 ปีนี้ มีรายการปรับปรุงค่าใช้จ่ายประจำปี โดยมีการปรับปรุงค่าพอยท์ที่หมดอายุคืนกลับมา ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขายในไตรมาส 4 ปีนี้ ต่ำกว่าไตรมาสก่อน โดยพอยท์ที่หมดอายุนี้มีอายุไม่เกิน 3 ปีปฏิทิน (รายละเอียดเพิ่มเติม ศึกษาได้ที่ <https://rewards.rabbit.co.th/rr/terms>)

สำหรับการปรับโครงสร้างการให้พอยท์ (Point Restructuring) เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2567 – 31 มีนาคม 2568 และได้มีการขยายระยะเวลาจนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2569 (เว้นแต่จะมีการประกาศแก้ไข/เปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการสะสมพอยท์ผ่านการโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส) เป็นเดินทาง 1 สถานีรับ 1 พอยท์ สูงสุด 8 พอยท์ต่อเที่ยวเดินทาง และรับพอยท์คูณ 2 เมื่อเดินทางอย่างน้อย 4 เที่ยวต่อสัปดาห์ (รายละเอียดเพิ่มเติม ศึกษาได้ที่ <https://rewards.rabbit.co.th/rr/points>) ซึ่งแต่เดิมจะให้พอยท์แก่ผู้โดยสารมากกว่านี้

คำถามที่ 10 เกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุน: โปรดแจ้งความคืบหน้าสถานะและระยะเวลาการรับเงินชดเชยนโยบายขึ้นรถไฟฟ้าฟรีช่วงสัปดาห์สุดท้ายของเดือนมกราคม 2568 และแนวทางเร่งรัดการรับชำระเงินชดเชยจำนวนผู้โดยสารและค่าโดยสารช่วงเวลาดังกล่าว เปรียบเทียบกับช่วงสัปดาห์ก่อนหน้า (%WoW) และช่วงเวลาเดียวกันกับปีก่อนหน้า (%YoY) จำนวนเงินค่าโดยสารทั้งหมดที่ชดเชย และคิดเป็นค่าโดยสารต่อเที่ยวเท่าไร

คำตอบ จากนโยบายลดฝุ่น PM2.5 ของภาครัฐระหว่างวันที่ 25 – 31 มกราคม 2568 ที่ผ่านมา กองทุนได้ปรึกษาฝ่ายกฎหมายของบริษัทจัดการและได้มีหนังสือติดตามทวงถามกับบีทีเอสซึ่งเป็นระยะ และบีทีเอสก็ส่งจดหมายติดตามทวงถามกับกทม. รวมถึงติดต่อไปที่กทม. โดยตรง แต่เนื่องจากภาครัฐและกทม. มีขั้นตอนในการเบิกจ่ายเงินชดเชยหลายขั้นตอน ทำให้กระบวนการล่าช้า ปัจจุบันบีทีเอสได้รับเช็คเรียบร้อยแล้วและเตรียมโอนเงินให้แก่กองทุนในวันทำการถัดไป

ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารในช่วงเวลาดังกล่าวมีทั้งหมดประมาณ 5.8 ล้านเที่ยวคน เพิ่มขึ้น 43.2% เมื่อเทียบกับช่วงสัปดาห์ก่อนหน้า (%WoW) และเพิ่มขึ้น 46.9% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน (%YoY) จำนวนเงินชดเชยที่แจ้งกรม. ไป จำนวน 133.26 ล้านบาท ค่าโดยสารเฉลี่ยของสัปดาห์ดังกล่าวประมาณ 23.74 บาทต่อเที่ยว

คำถามที่ 11 เกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุน: มูลค่าทางบัญชีของกองทุนราคา 7.35 บาท หรือราคา 4 บาทกว่า

คำตอบ ตามงบการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 มูลค่าทรัพย์สินสุทธิของกองทุน (สินทรัพย์หักหนี้สิน) เท่ากับ 4.2909 บาทต่อหน่วย และมีทุนที่ได้รับจากผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุน อยู่ที่ 7.567 บาทต่อหน่วย

คำถามที่ 12 เกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุน: สัดส่วนจำนวนเที่ยวเดินทางที่ชำระด้วยบัตรโดยสารแรบบิท (Rabbit) 3 ปีย้อนหลัง เป็นเท่าไร

คำตอบ จำนวนเที่ยวเดินทางที่มีการเดินทางผ่านบัตรโดยสารแรบบิท (Rabbit) ปี 2567/68 มีสัดส่วน 54.8% ปี 2566/67 มีสัดส่วน 54.3% ปี 2565/66 มีสัดส่วน 53.8%

คำถามที่ 13 เกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุน: สัดส่วนจำนวนเที่ยวเดินทางที่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติเป็นเท่าไร (ถ้ามีข้อมูล)

คำตอบ กองทุนและบีทีเอสซีไม่มีข้อมูลผู้โดยสารที่จำแนกนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ แต่บีทีเอสซีคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวประมาณ 7% - 10% ของจำนวนผู้โดยสารส่วนหลักของกองทุน

คำถามที่ 14 เกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุน: รายงานจำนวนผู้โดยสารต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ขอให้เพิ่มเติมเหตุผลการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของจำนวนผู้โดยสารรายเดือน

คำตอบ กองทุนรับข้อมูลเพื่อพิจารณาในการเพิ่มเติมเหตุผลในอนาคตหากมีข้อมูลเพียงพอและทันเวลา เนื่องจากตัวเลขจำนวนผู้โดยสารที่กองทุนประกาศจะแจ้งไม่เกินกลางเดือนของเดือนถัดไป ซึ่งข้อมูลการวิเคราะห์สาเหตุเปรียบเทียบจะล่าช้ากว่าข้อมูลตัวเลขจำนวนผู้โดยสารที่ประกาศ

คำถามที่ 15 เกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุน: กองทุนสามารถรายงานข้อมูลรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน เป็นรายเดือนคล้ายกับข้อมูลของรถไฟฟ้า MRT ได้หรือไม่

คำตอบ กองทุนรับข้อมูลเพื่อพิจารณาในการเพิ่มเติมข้อมูลรายได้ค่าโดยสารในอนาคต

คำถามที่ 16 เกี่ยวกับการจ่ายปันผล: เนื่องจากกองทุนมีขาดทุนสะสมมาหลายปีแล้ว และปัจจุบันก็ยังขาดทุนสะสมอยู่ กองทุนจะมีผลกำไรสะสม และจะสามารถจ่ายเงินปันผลได้ในปีใด

คำตอบ กองทุนมีขาดทุนสะสมเกิดจากการรับรู้มูลค่าเงินลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิที่ทยอยลดลงตามมูลค่ายุติธรรม จากอายุการจัดหาผลประโยชน์ที่ลดลง (กองทุนลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิ ซึ่งหมดอายุการจัดหาผลประโยชน์วันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2572) เป็นรายการขาดทุนสุทธิจากเงินลงทุน ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จหนึ่ง หากกองทุนไม่ได้มีการลงทุนเพิ่มเติม หรือเปลี่ยนแปลงการรับผลประโยชน์เพิ่มเติมในอนาคต กองทุนคาดว่าจะบการเงินของกองทุน จะยังคงมีขาดทุนสะสมในงบการเงิน และจะไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ อย่างไรก็ตาม รายการขาดทุนสุทธิจากเงินลงทุนดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด ดังนั้น กองทุนสามารถจ่ายเงินออกในรูปของเงินลดทุนแทนได้ นอกจากนี้ กองทุนมีการดำเนินงานมาเกิน 10 ปี (ไม่เข้าเงื่อนไขยกเว้นภาษีเงินปันผลสำหรับบุคคลธรรมดาแล้ว) เงินปันผลสำหรับบุคคลธรรมดาจึงไม่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้แล้ว และจะต้องถูกหักภาษี ณ ที่จ่าย 10%

คำถามที่ 17 เกี่ยวกับการจ่ายเงินลดทุน: เมื่ออายุการจัดหาผลประโยชน์ของกองทุนสิ้นสุดในวันที่ 4 ธันวาคม 2572 ผู้ถือหน่วยลงทุนจะได้รับคืนเงินลงทุนหรือไม่ และจะได้รับคืนเงินจำนวนเท่าไร

คำตอบ ปัจจุบันกองทุนมีการจ่ายเงินคืนให้ผู้ถือหน่วยลงทุนในรูปของการลดเงินลงทุนจดทะเบียนทุกไตรมาส ซึ่งจ่ายไปแล้วทั้งสิ้น 25 ครั้ง รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 3.446 บาทต่อหน่วย (ผลการดำเนินงานตั้งแต่จัดตั้งกองทุนถึงสิ้นสุดเดือนมีนาคม 2568) และคาดว่าจะจ่ายเงินคืนตามผลประโยชน์ของกองทุนจากการลงทุนในสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล กองทุนนี้ กองทุนมีอายุการจัดหาผลประโยชน์จำกัด สิ้นสุดการจัดหาผลประโยชน์วันที่ 4 ธันวาคม 2572