



สรุปประเด็นสำคัญในลักษณะคำถามและคำตอบจากการเปิดโอกาสให้ผู้ถือหน่วยลงทุนสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม
ที่เกี่ยวข้องกับรายงานข้อมูลสำหรับการสื่อสารสองทาง (two-way communication) กับผู้ถือหน่วยลงทุนประจำปี 2569
ของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTSGIF)

ตามที่บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนรวม บัวหลวง จำกัด (“บริษัทจัดการ”) ในฐานะบริษัทจัดการของกองทุนรวม
โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนทางราง บีทีเอสโกรท (BTSGIF) (“กองทุน”) ได้จัดส่งรายงานเรื่องต่าง ๆ ให้ผู้ถือหน่วยลงทุนทราบ
สำหรับการสื่อสารสองทาง (two-way communication) กับผู้ถือหน่วยลงทุนประจำปี 2569 (“รายงานข้อมูล”) และรายงาน
ประจำปี 2568/69 ของกองทุน ให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนทางไปรษณีย์ลงทะเบียน รวมถึงเผยแพร่เอกสารดังกล่าวบนเว็บไซต์กองทุน
และเปิดเผยรายงานข้อมูลผ่านตลาดหลักทรัพย์ ตั้งแต่วันที่ 8 กรกฎาคม 2569 ที่ผ่านมา และบริษัทจัดการได้เปิดโอกาส
ให้ผู้ถือหน่วยลงทุนสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับรายงานข้อมูล และรายงานประจำปี 2568/69 ของกองทุน ในระหว่าง
วันที่ 8 กรกฎาคม 2569 ถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2569 นั้น

บริษัทจัดการได้รวบรวมรายการคำถามจากผู้ถือหน่วยลงทุนและจัดทำสรุปประเด็นสำคัญในลักษณะคำถามและคำตอบ
โดยมีรายละเอียดดังนี้

การจัดการกองทุนในเรื่องที่สำคัญ และแนวทางการจัดการกองทุนในอนาคต

คำถามที่ 1 กองทุนมีโอกาสลงทุนเพิ่ม และต่ออายุกองทุนหรือไม่

คำตอบ ปัจจุบันกองทุนยังไม่มีแผนหรือนโยบายในการลงทุนในทรัพย์สินเพิ่มเติมเพื่อต่ออายุกองทุน ทั้งนี้ กองทุนมีสิทธิ
ในการลงทุน (Right to Purchase) สำหรับสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียว หากบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด
(มหาชน) (บีทีเอสซี) ได้รับการต่ออายุสัญญาสัมปทานของรถไฟฟ้าส่วนหลักที่จะหมดอายุวันที่ 4 ธันวาคม 2572
กองทุนจะศึกษาเรื่องการลงทุนดังกล่าวเพิ่มเติม โดยกองทุนสามารถกู้ยืมเงิน และ/หรือ เพิ่มทุนจากผู้ถือหน่วยลงทุนได้
อย่างไรก็ตาม รัฐบาลปัจจุบันอาจมีนโยบายที่จะเจรจาซื้อคืนสัญญาสัมปทาน กองทุนจึงอยู่ระหว่างติดตามเรื่องการต่ออายุ
สัญญาสัมปทานหรือการซื้อคืนสัญญาสัมปทานอย่างต่อเนื่อง

คำถามที่ 2 สัญญาสัมปทานที่จะหมดอายุวันที่ 4 ธันวาคม 2572 จะสิ้นสุดตามกำหนดเดิมหรืออาจสิ้นสุดเร็วกว่ากำหนด
และหากสัญญาสัมปทานสิ้นสุดก่อนกำหนด กองทุนจะมีขั้นตอนการคืนเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนอย่างไร

คำตอบ หากรัฐบาลไม่มีนโยบายซื้อคืนสัญญาสัมปทานก่อนหมดอายุวันที่ 4 ธันวาคม 2572 กองทุนจะยังคงมีสิทธิ
ในการจัดหาผลประโยชน์จนกระทั่งหมดอายุสัญญาสัมปทาน อย่างไรก็ตาม หากรัฐบาลมีนโยบายซื้อคืนสัญญาสัมปทาน
ก่อนอายุสัมปทานสิ้นสุด รัฐบาลจะเจรจากับคู่สัญญาสัมปทาน คือ บีทีเอสซี และบีทีเอสซีจะแจ้งเงื่อนไขให้กองทุนทราบ
และกองทุนจะว่าจ้างผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินอิสระ เพื่อคำนวณมูลค่ายุติธรรม มาเปรียบเทียบกับราคาที่รัฐบาลเสนอซื้อคืน
และกองทุนจะนำเรื่องเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหน่วยลงทุนเพื่อพิจารณาอนุมัติการซื้อคืนต่อไป หากผู้ถือหน่วยลงทุนอนุมัติ
การซื้อคืน กองทุนจะขายคืนสิทธิรายได้ค่าโดยสารสุทธิ ข้าราชการ ข้าราชการ ข้าราชการ ข้าราชการ ข้าราชการ ข้าราชการ ข้าราชการ ข้าราชการ ข้าราชการ ข้าราชการ
แต่ถ้าหากผู้ถือหน่วยลงทุนไม่อนุมัติการซื้อคืน กองทุนจะแจ้งผลต่อผู้ซื้อ และดำเนินการกิจการตามปกติของกองทุนไปจนกว่า
จะหมดอายุสัญญาสัมปทานเดิม

คำถามที่ 3 โปรดรายงานความคืบหน้าของการเจรจาต่อสัญญาสัมปทานที่จะหมดอายุในปี 2572

คำตอบ ปัจจุบันกรุงเทพมหานคร (กทม.) อยู่ระหว่างศึกษาและวิเคราะห์โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร หลังหมดสัญญาสัมปทาน 30 ปี ให้สอดคล้องตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ซึ่งผลการศึกษายังไม่แล้วเสร็จสมบูรณ์ แต่ทั้งนี้กองทุนได้แจ้งแก่บีทีเอสซี ให้พิจารณาเรื่องการต่ออายุสัญญาสัมปทานแล้ว อย่างไรก็ตาม การต่อสัญญาสัมปทานขึ้นอยู่กับผลการศึกษาดังกล่าวของ กทม.

คำถามที่ 4 โปรดรายงานความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าราคา 17 – 45 บาท ที่คาดว่าจะเริ่มบังคับใช้ 1 มกราคม 2570 รวมถึงแนวทางการดำเนินการของรัฐบาลหากรายได้ปรับตัวเพิ่มขึ้น กองทุนจะมีการจ่ายผลตอบแทนเพิ่มขึ้นให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนหรือไม่ อย่างไร พร้อมทั้งแนวโน้มผลการดำเนินงานในอนาคตและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับกองทุน

คำตอบ ปัจจุบันกองทุนอยู่ระหว่างรอข้อสรุปที่ชัดเจนเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าราคา 17 – 45 บาท ซึ่งหากได้ข้อสรุปชัดเจนจะประกาศแจ้งให้ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนทราบต่อไป

ทั้งนี้ ตามสัญญาสัมปทาน หากภาครัฐจะปรับลดอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บกับผู้โดยสารตามสัญญาสัมปทาน รัฐบาลจะต้องเจรจากับผู้รับสัมปทาน (บีทีเอสซี) และพิจารณามาตรการชดเชยที่เหมาะสม ขณะเดียวกันบีทีเอสซีจะต้องเจรจากับกองทุนด้วย เพื่อไม่ให้กองทุนและผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนได้รับผลกระทบทางลบ โดยกองทุนจะคำนึงถึงผลกระทบและผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเป็นสำคัญ นอกจากนี้ กองทุนได้แจ้งแก่บีทีเอสซีแล้วว่า หากกองทุนได้รับผลกระทบทางลบ กองทุนมีขั้นตอนที่จะต้องจัดประชุมผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเพื่อขอมติอนุมัติการเปลี่ยนแปลงอัตราค่าโดยสารดังกล่าว อย่างไรก็ตาม หากนโยบายนี้ส่งผลให้รายได้สุทธิของกองทุนเพิ่มขึ้น กองทุนก็สามารถจ่ายผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนเพิ่มขึ้นตามรายได้สุทธิที่ปรับตัวสูงขึ้นได้

คำถามที่ 5 นโยบายและปัจจัยในการปรับขึ้นค่าโดยสารในอดีตรายละเอียดอย่างไร และคาดว่าจะมีการปรับขึ้นค่าโดยสารครั้งถัดไปเมื่อใด รวมถึงมีแนวทางการบริหารจัดการอย่างไรเพื่อป้องกันไม่ให้รายได้ค่าโดยสารลดลง ทั้งนี้ หากบีทีเอสซียังไม่มีแผนปรับขึ้นค่าโดยสารในปี 2569/70 บีทีเอสซีมีแนวทางในการเพิ่มรายได้ค่าโดยสาร (farebox revenue) สำหรับปีดังกล่าวอย่างไร

คำตอบ ตามสิทธิที่ระบุในสัญญาสัมปทาน บีทีเอสซีสามารถปรับค่าโดยสารที่เรียกเก็บ (Effective Fare) ได้ โดยต้องมีระยะเวลาห่างจากการปรับอัตราค่าโดยสารครั้งก่อนหน้าไม่น้อยกว่า 18 เดือน และต้องไม่เกินกว่าเพดานอัตราค่าโดยสารขั้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ (Authorized Fare) ที่มีผลบังคับใช้อยู่ ทั้งนี้ จะต้องแจ้งให้กรุงเทพมหานคร (กทม.) และประชาชนทราบเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วันก่อนวันที่ค่าโดยสารที่เรียกเก็บใหม่จะมีผลใช้บังคับ

บีทีเอสซีได้ดำเนินการปรับอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2566 ซึ่งการปรับค่าโดยสารแต่ละครั้ง นอกเหนือจากข้อกำหนดตามสัญญาสัมปทานแล้ว บีทีเอสซียังพิจารณาปัจจัยทางเศรษฐกิจ สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรม และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายอื่นประกอบด้วย

ในส่วนของกองทุน ได้ประสานงานและแจ้งให้บีทีเอสซีพิจารณาปรับขึ้นค่าโดยสารเพื่อเพิ่มรายได้ค่าโดยสารเมื่อครบกำหนดระยะเวลาตามสิทธิ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บในบางสถานีได้ปรับขึ้นจนชนเพดานอัตราค่าโดยสารแล้ว และบีทีเอสซีได้ยื่นเรื่องขอปรับขึ้นเพดานอัตราค่าโดยสาร ดังกล่าวไปยังกทม.แล้ว แต่ทางกทม. ได้ขอให้ชะลอการปรับเพดานอัตราค่าโดยสาร ดังกล่าวออกไป ส่งผลให้บีทีเอสซียังไม่สามารถปรับขึ้นค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้

เพื่อเป็นการบริหารจัดการและเพิ่มรายได้ค่าโดยสาร (Farebox Revenue) บีทีเอสซีได้นำฐานข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารมาวิเคราะห์ เพื่อออกแพ็คเกจส่งเสริมการขาย เช่น โปรโมชั่นบัตรเดินทางรายเดือนและรายสัปดาห์ เพื่อเพิ่มทางเลือกที่คุ้มค่าให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งคาดว่าจะช่วยกระตุ้นปริมาณผู้โดยสาร (Ridership) และสร้างรายได้ค่าโดยสารให้เติบโตได้อย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ สามารถศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับข้อจำกัดในการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร ในรายงานประจำปี 2568/69 ส่วนที่ 2 ข้อที่ 5. ปัจจัยความเสี่ยง หัวข้อย่อยที่ 3 บีทีเอสซีมีข้อจำกัดในการเพิ่มอัตราค่าโดยสาร

คำถามที่ 6 เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิในปี 2569/70 เป็นอย่างไร

คำตอบ สำหรับปี 2569/70 เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่บีทีเอสซีเสนอให้กองทุนอนุมัติ เป็นจำนวนประมาณ 4,721.5 ล้านบาท

ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของกองทุน

คำถามที่ 1 ผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสาร จากกรณีที่กรุงเทพมหานคร (กทม.) ปรับอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย จากเดิม 15 บาทตลอดสาย เป็นอัตราค่าโดยสารตามระยะทาง (Distance-based Fare) 17-45 บาท และกำหนดอัตราค่าโดยสารรวมสูงสุดไม่เกิน 65 บาทต่อเที่ยวสำหรับการเดินทางเชื่อมต่อระหว่างส่วนสัมปทานหลักและส่วนต่อขยาย ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2568 เป็นต้นไป มีรายละเอียดอย่างไร

คำตอบ จากการปรับอัตราค่าโดยสารส่วนต่อขยายดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของกองทุนเพียงเล็กน้อย โดยจำนวนผู้โดยสารของกองทุนปรับลดลงประมาณร้อยละ 2 และรายได้ค่าโดยสารของกองทุนปรับลดลงประมาณร้อยละ 1.8 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงก่อนที่มีการปรับอัตราค่าโดยสารส่วนต่อขยาย

คำถามที่ 2 โครงการคนละครึ่งพลัสของรัฐบาลในช่วงระหว่างวันที่ 29 ตุลาคม ถึง 31 ธันวาคม 2568 ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารของกองทุนอย่างไร รวมถึงมีสัดส่วนรายได้ที่ได้รับจากโครงการดังกล่าวหรือไม่

คำตอบ จากโครงการคนละครึ่งพลัสในช่วงเวลาดังกล่าว มีผู้มาใช้สิทธิเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส (ครอบคลุมสายสีเขียวส่วนหลัก สายสีเขียวส่วนต่อขยาย สายสีชมพู และสายสีเหลือง) รวมทั้งสิ้นประมาณ 3.7 ล้านสิทธิ เนื่องด้วยข้อจำกัดทางระบบ ข้อมูลดังกล่าวจึงไม่สามารถจำแนกจำนวนผู้ใช้สิทธิแยกเป็นรายสายได้อย่างชัดเจน อย่างไรก็ตาม จากการประเมินผลกระทบในระบบภายใต้ภาวะปกติ (ไม่รวมผลกระทบจากการปรับอัตราค่าโดยสารสายสีเขียวส่วนต่อขยาย) คาดว่าโครงการดังกล่าวช่วยกระตุ้นให้เกิดจำนวนผู้โดยสารในสายสีหลักเพิ่มขึ้นประมาณ 0.9 ล้านเที่ยวคน คิดเป็นรายได้ค่าโดยสารส่วนเพิ่มของกองทุนประมาณ 32 ล้านบาท ตลอดช่วงระยะเวลาโครงการ

คำถามที่ 3 ข้อมูลสัดส่วนรายได้ค่าโดยสาร (Farebox Revenue) ที่เกิดจากนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในรอบปี 2567/68 และปี 2568/69) มีรายละเอียดอย่างไร

คำตอบ เนื่องด้วยระบบจัดจำหน่ายและจัดเก็บค่าโดยสารไม่ได้มีการบันทึกข้อมูลเพื่อจำแนกสัญชาติของผู้ใช้บริการ โดยระบบจะจัดเก็บข้อมูลเฉพาะประเภทบัตรโดยสารเท่านั้น ส่งผลให้กองทุนไม่มีข้อมูลจำนวนผู้โดยสารและสัดส่วนรายได้ค่าโดยสารที่เกิดขึ้นจริงจากกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ

คำถามที่ 4 ข้อมูลอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวันทำการปกติและวันหยุดราชการ ในปี 2568/69 มีรายละเอียดอย่างไร

คำตอบ สำหรับปี 2568/69 กองทุนมีอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวันทำการอยู่ที่ 33.1 บาทต่อเที่ยว และอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวันหยุดอยู่ที่ 34.6 บาทต่อเที่ยว

คำถามที่ 5 เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิในปี 2568/69 มีจำนวนเท่าใด และมีการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษให้กับบีทีเอสซีหรือไม่ จำนวนเท่าไร

คำตอบ สำหรับปี 2568/69 เป้าหมายรายได้ค่าโดยสารสุทธิที่บีทีเอสซีเสนอให้กองทุนอนุมัติ เป็นจำนวนประมาณ 5,127.7 ล้านบาท ทั้งนี้ ในรอบปีดังกล่าวไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษให้แก่บีทีเอสซี

คำถามที่ 6 สำหรับปี 2568/69 ผลการดำเนินงานจริงของกองทุน ในส่วนของจำนวนผู้โดยสาร อัตราค่าโดยสารเฉลี่ย และรายจ่ายฝ่ายทุน มีความแตกต่างจากเป้าหมายที่ตั้งไว้เนื่องจากสาเหตุใด

คำตอบ สำหรับปี 2568/69 ผลการดำเนินงานจริงในแต่ละส่วนแตกต่างจากเป้าหมาย โดยมีสาเหตุสำคัญดังนี้

ในส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่มีจำนวนต่ำกว่าเป้าหมาย เกิดจากปัจจัยด้านสภาวะเศรษฐกิจ ปริมาณนักท่องเที่ยวที่ชะลอตัว พฤติกรรมการเดินทางของผู้บริโภคในยุควิถีใหม่ (New Normal) ผลกระทบจากการปรับอัตราค่าโดยสารของรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนต่อขยาย ตลอดจนเหตุการณ์แผ่นดินไหวช่วงปลายเดือนมีนาคม 2568 ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสาร ทำให้ไม่เติบโตตามเป้าหมายที่วางไว้

สำหรับอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยที่ต่ำกว่าเป้าหมาย มีสาเหตุมาจากประมาณการเดิมคาดว่าจะสามารถปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ แต่เนื่องจากกรุงเทพมหานคร (กทม.) ขอให้ชะลอการปรับเพดานอัตราค่าโดยสารขึ้นสูงสุดที่อาจเรียกเก็บได้ออกไป ส่งผลให้ยังไม่สามารถปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารที่เรียกเก็บได้ตามแผน และ

ในส่วนของรายจ่ายฝ่ายทุนที่ต่ำกว่าเป้าหมาย สาเหตุหลักมาจากการชะลอการสั่งซื้อและจัดหาทรัพย์สินบางรายการออกไป ทั้งนี้สามารถศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนเพิ่มเติมได้ในรายงานประจำปี 2568/69 ส่วนที่ 4 ข้อที่ 15.1.5 สภาพคล่องและความเพียงพอของเงินทุน หัวข้อย่อย (2) รายจ่ายลงทุน

คำถามที่ 7 สำหรับปี 2568/69 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานรวม ในส่วนของค่าใช้จ่ายพนักงานเพิ่มขึ้น 33.7 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.7 จากปีก่อน เกิดจากสาเหตุใด

คำตอบ ค่าใช้จ่ายพนักงานเพิ่มขึ้น มีสาเหตุหลักมาจากการปรับฐานเงินเดือนประจำปีของพนักงานเพิ่มขึ้น ประกอบกับในปีนี้มีกรจ่ายเงินโบนัสแก่พนักงานเพิ่มขึ้น

คำถามที่ 8 กองทุนมีการทำประกันการสูญเสียรายได้กรณีเกิดภัยพิบัติ ก่อการร้าย หรือการชุมนุมทางการเมือง หรือกรณีอื่น ๆ ไว้หรือไม่ อย่างไร

คำตอบ บีทีเอสซีมีการทำประกันภัยความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน เครื่องจักรขัดข้อง และการหยุดชะงักทางธุรกิจ (Property All Risks, Machinery Breakdown, and Business Interruption Insurance) รวมถึงประกันความรุนแรงทางการเมืองและการก่อการร้าย (Political Violence - Including War / Civil War / Counterinsurgency Insurance) ซึ่งครอบคลุมเพิ่มเติมจากกรณีทั่วไปที่มีข้อยกเว้นเรื่องดังกล่าว โดยมีกองทุนเป็นผู้เอาประกันภัยด้วยทุกกรณี

คำถามที่ 9 ปัจจัยที่ทำให้จำนวนผู้โดยสาร (Ridership) ของรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลัก ยังไม่สามารถกลับคืนสู่ระดับสูงสุด ก่อนเกิดการแพร่ระบาดของ COVID-19 (ในช่วงปี 2560/61 และ ปี 2561/62 ที่ประมาณ 241 ล้านเที่ยวคน) และเหตุใดอัตราการเติบโต ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาจึงเริ่มชะลอตัวลง (ปีล่าสุดปรับลดลงร้อยละ 2.7) ทั้งที่สถานการณ์ COVID-19 ได้คลี่คลายลงแล้ว รวมถึงมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายใหม่ ๆ รวมส่วนต่อขยายสายสีเขียว และมีโครงการอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่เกิดขึ้น รอบเส้นทาง ซึ่งควรเป็นปัจจัยสนับสนุนปริมาณผู้โดยสาร นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงินในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา พบว่าอัตราการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร MRT ยังคงอยู่ในระดับที่ดีกว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสสายหลัก มีสาเหตุจากอะไร

คำตอบ จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลัก ยังไม่สามารถกลับคืนสู่ระดับสูงสุดช่วงก่อนเกิด COVID-19 ได้นั้น เกิดจากหลายปัจจัยประกอบกัน โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินชีวิตและพฤติกรรมของผู้บริโภคในยุควิถีใหม่ (New normal) เช่น การทำงานจากที่บ้าน (work from home) และการประชุมผ่านระบบออนไลน์ที่ยังคงได้รับความนิยมอย่างแพร่หลาย ประกอบกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมและจำนวนนักท่องเที่ยวที่ยังคงเติบโตชะลอตัว นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับรถไฟฟ้า MRT สายสีน้ำเงิน ซึ่งมีการเปิดให้บริการส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง – หลักสอง) และเปิดให้บริการจนครบวงกลม (Loop) ส่งผลให้ผู้โดยสารมีทางเลือกในการเดินทางที่หลากหลายมากขึ้น รวมถึงบริเวณสถานีบางหว้าซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าทั้งสองสาย ส่งผลให้ผู้โดยสารบางส่วนปรับเปลี่ยนเส้นทางไปใช้บริการรถไฟฟ้า MRT โดยตรง ซึ่งมีส่วนทำให้จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียวส่วนหลักปรับลดลงในช่วงที่ผ่านมา

การจ่ายเงินปันผลและการจ่ายเงินลดทุน:

คำถามที่ 1 เมื่อสิทธิในการจัดหาผลประโยชน์ของกองทุนสิ้นสุดในวันที่ 4 ธันวาคม 2572 ผู้ถือหน่วยลงทุนจะได้รับเงินต้นคืน ครบตามมูลค่าเงินลงทุนเริ่มแรก หรือตามมูลค่าทางบัญชีต่อหน่วยลงทุน (Book Value Per Unit) หรือไม่

คำตอบ มูลค่าเงินลงทุนเริ่มแรกของกองทุนอยู่ที่ 10.8 บาทต่อหน่วย โดยที่ผ่านมากองทุนได้ทยอยจ่ายเงินให้ผู้ถือหน่วยลงทุนในรูปแบบเงินปันผลและเงินลดทุนมาอย่างต่อเนื่อง สำหรับผลการดำเนินงานนับตั้งแต่จัดตั้งกองทุน (17 เมษายน 2556) จนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2569 กองทุนได้จ่ายเงินปันผลรวม 25 ครั้ง เป็นจำนวน 4.342 บาทต่อหน่วย และจ่ายเงินลดทุนรวม 29 ครั้ง เป็นจำนวน 4.254 บาทต่อหน่วย รวมจ่ายสะสมเป็นจำนวน 8.596 บาทต่อหน่วย

สำหรับระยะเวลาจัดหาผลประโยชน์ที่เหลืออยู่อีกประมาณ 3.7 ปี (สิ้นสุดวันที่ 4 ธันวาคม 2572) กองทุนจะพิจารณาจ่ายเงินลดทุนตามผลประโยชน์การจริง จากสัญญาซื้อและโอนสิทธิรายได้สุทธิจากการเดินรถไฟฟ้าไปตลอดจนหมดอายุโครงการ

ทั้งนี้จากสมมติฐานและผลประกอบการคาดการณ์จนหมดสัญญาสัมปทานตามรายงานประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ณ 31 มีนาคม 2569 ประเมินการว่าเมื่อรวมเงินปันผลและเงินลงทุนที่จ่ายตลอดอายุโครงการตั้งแต่เริ่มต้น จะใกล้เคียงมูลค่าเงินลงทุนเริ่มแรก อย่างไรก็ตาม ยอดรวมดังกล่าวอาจสูงกว่าหรือต่ำกว่ามูลค่าเงินลงทุนเริ่มแรกได้ขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานจริง และปัจจัยแวดล้อมในอนาคต

คำถามที่ 2 ผู้ถือหุ้นหน่วยลงทุนควรได้รับผลตอบแทนต่อไป หรือดำเนินการอย่างไรเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุดจากกองทุน

คำตอบ ผู้จัดการกองทุนไม่สามารถให้คำแนะนำโดยตรงเกี่ยวกับการตัดสินใจซื้อ ถือ หรือขายหน่วยลงทุนได้ การตัดสินใจขึ้นอยู่กับเป้าหมายการลงทุน รวมถึงระดับความเสี่ยงที่รับได้ของผู้ถือหุ้นแต่ละท่าน อย่างไรก็ตาม สำหรับผู้ที่ถือหุ้นหน่วยลงทุนต่อไป กองทุนยังคงมุ่งเน้นการบริหารจัดการทรัพย์สินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นสามารถติดตามผลการดำเนินงาน และปัจจัยเสี่ยงต่างๆ จากรายงานประจำปี เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจ หรือปรึกษาที่ปรึกษาการลงทุนที่ได้รับอนุญาตเพิ่มเติม