เอกสารนำเสนอข้อมูลต่อนักลงทุน
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย

Thailand Future Fund

TFFIF

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย

บริษัทจัดการ

KTAM | MFC Asset Management plc.

ที่ปรึกษาทางการเงิน/ผู้จัดการการจัดจำหน่ายหน่วยลงทุนในประเทศ

FINANSA Asian Merchant Banking | Krungthai กรุงไทย | Phatra

ข้อมูลตามร่างหนังสือชี้ชวนเสนอขายหน่วยลงทุนส่วนเพิ่มทุนของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย ฉบับปรับปรุง ณ วันที่ 27 กันยายน 2561

ข้อควรพิจารณา

ข้อมูลบางประการในการนำเสนอนี้ยังเป็นข้อมูลเบื้องต้นหรือร่างข้อมูล และอาจมีการเปลี่ยนแปลงและ/หรือทำให้สมบูรณ์ขึ้นโดยไม่มีการแจ้งให้ทราบ การที่ท่านเข้าร่วมการนำเสนอครั้งนี้ถือว่าท่านตกลงยอมรับว่าจะรับผิดชอบแต่ผู้เดียวในการประเมินสถานการณ์ของตลาดและฐานะทางตลาดของกองทุนโดยตัวท่านเอง และท่านจะทำการวิเคราะ ห์และมีความเห็นเกี่ยวกับผลการดำเนินงานในอนาคตของกองทุนโดยตัวท่านเอง ทั้งนี้ ได้มีการยื่นร่างหนังสือชี้ชวนและคำขออนุมัติการเสนอขายหน่วยลงทุนส่วนเพิ่มทุนของกองทุนให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ("สำนักงาน ก.ล.ต.") เพื่อพิจารณาแล้ว แต่สำนักงาน ก.ล.ต. ยังมิได้อนุมัติร่างหนังสือชี้ชวนและคำขอดังกล่าว ดังนั้นข้อมูลซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารนี้อาจมีการปรับปรุงเพิ่มเติมตามที่ สำนักงาน ก.ล.ต. อาจกำหนด ท่านไม่ควรใช้หรือยึดถือตามข้อมูลและข้อความซึ่งปรากฏในการนำเสนอนี้ในการตัดสินใจด้านการลงทุน ธุรกิจ หรือการดำเนินการต่ างๆ การตัดสินใจลงทุนควรอาศัยข้อมูลจากหนังสือชี้ชวนฉบับสุดท้ายซึ่งจะจัดทำโดยบริษัทจัดการและกองทุนเท่านั้น ซึ่งผู้ลงทุนสามารถศึกษาร่าง หนังสือชี้ชวนได้ที่เว็บไซต์สำนักงาน ก.ล.ต. (https://market.sec.or.th/public/mrap/MRAPView.aspx?FTYPE=I&PID=0659&PYR=2559&lang=th)

การที่สำนักงาน ก.ล.ต. ได้อนุมัติให้จัดตั้งและจัดการกองทุนเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 และการพิจารณาร่างหนังสือชี้ชวนในการเสนอขายหน่วยลงทุนส่วนเพิ่มทุนของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย มิได้เป็นการแสดงว่าคณะกรรมการ ก.ล.ต. คณะกรรมการกำกับตลาดทุน หรือสำนักงาน ก.ล.ต. ได้รับรองถึงความเป็นธรรม ความเชื่อถือได้ ความเที่ยงตรง ความสมเหตุสมผล ความครบถ้วน หรือความถูกต้องของข้อมูลในร่างหนังสือชี้ชวนของกองทุนและมิได้ประกันราคาหรือผลตอบแทนของหน่วยลงทุนที่เสนอขายนั้น

การลงทุนในหน่วยลงทุนมีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรขอรับและศึกษาข้อมูลในหนังสือชี้ชวนอย่างระมัดระวัง ตลอดจนทำความเข้าใจลักษณะสินค้า เงื่อนไขผลตอบแทน และความเสี่ยงก่อนตัดสินใจลงทุน ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานในอดีตและผลการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ในตลาดทุน มิได้เป็นสิ่งยืนยันถึงผลการดำเนินงานในอนาคต

โปรดพิจารณาคำเตือนและข้อควรพิจารณาเพิ่มเติมเกี่ยวกับการนำเสนอข้อมูลนี้ในหน้า 28 และ 29 ของเอกสารฉบับนี้

หัวข้อการนำเสนอ

1	สรุปรายละเอียดการเสนอขาย	3
2	ความเป็นมาของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย	5
3	ทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกและลักษณะอุตสาหกรรม	8
4	สัญญาโอนและรับโอนสิทธิในรายได้และโครงสร้างของกองทุน	13
5	จุดเด่นของการลงทุนและความเสี่ยงที่สำคัญ	17
6	ข้อมูลทางการเงิน	22
7	ภาคผนวก	25

สรุปรายละเอียดการเสนอขาย

ผู้ออกหลักทรัพย์	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย หรือ Thailand Future Fund (“**TFFIF**”)
ประเภทกองทุน	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานประเภทไม่รับซื้อคืนหน่วยลงทุน
ทุนจดทะเบียนและสินทรัพย์สุทธิ	ทุนจดทะเบียน 1,000 ล้านบาท โดยมีสินทรัพย์สุทธิ 1,019 ล้านบาท (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2561)
รายละเอียดทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุนครั้งแรก	สิทธิที่จะได้รับร้อยละ 45 ของรายได้ค่าผ่านทางรวมสุทธิ(1) ที่จัดเก็บได้จากเส้นทางในปัจจุบันของทางพิเศษฉลองรัชและบูรพาวิถี (“**ทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก**”) เป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันโอนสิทธิ(2) ตามสัญญาโอนและรับโอนสิทธิในรายได้ (“RTA”) (“**รายได้ที่โอน**”) โดยอาจมีการปรับสัดส่วนการแบ่งรายได้ตามมาตรการสร้างแรงจูงใจสำหรับ กทพ. 1 ***ทางพิเศษฉลองรัช:*** ระยะทาง 28.2 กิโลเมตร 2 ***ทางพิเศษบูรพาวิถี:*** ระยะทาง 55.0 กิโลเมตร
เจ้าของและผู้บริหารทรัพย์สิน	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“**กทพ.**”) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม
การเสนอขาย(3)	■ การเสนอขายต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรกในประเทศไทย และการเสนอขายในต่างประเทศให้แก่บุคคลที่มิใช่คนสหรัฐอเมริกาโดยเป็นธุรกรรมนอกประเทศสหรัฐอเมริกาโดยอาศัยกฎ Regulation S ภายใต้กฎหมายหลักทรัพย์ของประเทศสหรัฐอเมริกาที่เกี่ยวข้อง ■ บริษัทจัดการจะยื่นขอจดทะเบียนหน่วยลงทุนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“**ตลาดหลักทรัพย์ฯ**”) ■ การจัดสรรหน่วยลงทุนให้แก่ผู้จองซื้อทั่วไปด้วยวิธี Small Lot First ซึ่งเป็นกระบวนการจัดสรรหน่วยลงทุนที่ให้โอกาสแก่ผู้จองซื้อทุกรายอย่างเป็นธรรมตามหลักเกณฑ์การเสนอขายและจัดสรรหน่วยลงทุนของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (“**สำนักงาน ก.ล.ต.**”)
การสนับสนุนจากภาครัฐ	กระทรวงการคลังจะถือหน่วยลงทุนใน TFFIF เป็นสัดส่วนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหน่วยลงทุนทั้งหมดหลังการเพิ่มทุน เป็นระยะเวลา 5 ปี(4)
บริษัทจัดการ	บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน) (รวมเรียก“**บริษัทจัดการ**”)
ผู้ดูแลผลประโยชน์	ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)
ผู้ประสานงานการจัดจำหน่ายหลักทรัพย์ (Joint Bookrunners)	■ ในประเทศ (ผู้จัดการการจัดจำหน่ายหลักทรัพย์): 1) บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันซ่า จำกัด 2) ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และ 3) บริษัทหลักทรัพย์ ภัทร จำกัด (มหาชน) ■ ต่างประเทศ (ผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้น): 1) Bank of America Merrill Lynch และ 2) J.P. Morgan Securities
การประเมินมูลค่าทรัพย์สินของผู้ประเมินราคาอิสระ	■ บริษัท อเมริกัน แอ๊พเพรซัล (ประเทศไทย) จำกัด: 53,361 ล้านบาท ■ บริษัท 15 ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด: 48,657 ล้านบาท

(1) รายได้ค่าผ่านทางรวมสุทธิเท่ากับค่าผ่านทางที่จัดเก็บได้จากเส้นทางในปัจจุบันของทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก หักด้วยจำนวนที่เท่ากับภาษีมูลค่าเพิ่มหรือจำนวนเงินซึ่งคำนวณตามอัตราดังต่อไปนี้ (ก) ร้อยละ 10 ในกรณีที่อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มที่ใช้บังคับจริงกับอัตราค่าผ่านทางน้อยกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 10 หรือ (ข) อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มที่ใช้บังคับจริง ในกรณีที่อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มที่ใช้บังคับจริงกับอัตราค่าผ่านทางเกินกว่าร้อยละ 10 โดยอัตราค่าผ่านทางที่นำมาใช้คำนวณจำนวนเงินตามกรณี (ก) หรือ (ข) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว

(2) วันโอนสิทธิ หมายถึง วันแรกที่กองทุนมีสิทธิในรายได้ที่โอน ตามที่กำหนดไว้ใน RTA

(3) ในการเสนอขายหน่วยลงทุน บริษัทจัดการจะจัดสรรหน่วยลงทุนให้แก่บุคคลใด ๆ (รวมถึงกลุ่มบุคคลเดียวกันกับบุคคลนั้น) ได้ไม่เกิน 1 ใน 3 ของจำนวนหน่วยลงทุนที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของกองทุน (รายละเอียดเพิ่มเติมในร่างหนังสือชี้ชวน)

(4) นับจากวันที่หน่วยลงทุนของกองทุนที่เสนอขายต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรกเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยมีมูลค่าการจองซื้อรวมทั้งหมดไม่เกิน 10,000 ล้านบาท เว้นแต่คณะรัฐมนตรีจะมีมติเห็นชอบให้กระทรวงการคลังจองซื้อหน่วยลงทุนในจำนวนที่สูงขึ้น

สรุปรายละเอียดการเสนอขาย (ต่อ)

ผลรวมจำนวนเงินทุนเริ่มแรกและจำนวนเงินเบื้องต้นที่คาดว่าจะได้รับจากการเสนอขายส่วนเพิ่มทุน	■ 41,000 – 45,700 ล้านบาท
ประมาณการอัตราการปันส่วนแบ่งให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน	■ ประมาณการอัตราการปันส่วนแบ่งให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 ประมาณร้อยละ 4.75 – 5.30 โดยแบ่งเป็นประมาณการอัตราเงินปันผลจากกำไรสุทธิประมาณร้อยละ 4.02 – 4.49 และประมาณการอัตราการปันส่วนแบ่งจากสภาพคล่องส่วนเกินจากค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนตัดจำหน่ายประมาณร้อยละ 0.73 – 0.81[1]
แผนภาพความเสี่ยงของกองทุน	**ความเสี่ยงต่ำ/ มีความซับซ้อนต่ำ** — **ความเสี่ยงสูง/ มีความซับซ้อนสูง**

1	2	3	4	5	6	7	8
กองทุนรวมตลาดเงินที่ลงทุนเฉพาะในประเทศ	กองทุนรวมตลาดเงินที่ลงทุนในต่างประเทศบางส่วน	กองทุนพันธบัตรรัฐบาล	กองทุนรวมตราสารหนี้	กองทุนรวมผสม	กองทุนรวมตราสารทุน	กองทุนรวมหมวดอุตสาหกรรม	กองทุนรวมที่ลงทุนในทรัพย์สินทางเลือก

TFFIF

ช่องทางในการศึกษาร่างหนังสือชี้ชวน	■ สามารถศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์สำนักงาน ก.ล.ต. (https://market.sec.or.th/public/mrap/MRAPView.aspx?FTYPE=I&PID=0659&PYR=2559&lang=th)

(1) คำเตือน: ประมาณการอัตราการปันส่วนแบ่งให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนดังกล่าวคำนวณจากผลรวมจำนวนเงินทุนเริ่มแรกและจำนวนเงินเบื้องต้นที่คาดว่าจะได้ รับจากการเสนอขายส่วนเพิ่มทุนเบื้องต้นจำนวน 41,000 – 45,700 ล้านบาท โดยมีสมมติฐานในการจ่ายเงินปันผลในอัตราร้อยละ 100 ของกำไรสุทธิที่มีการปรับปรุงแล้ว รวมทั้งสมมติฐานในการตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนเป็นระยะเวลา 3 ปี ตามนโยบายบัญชี และสมมติฐานหลักที่ผู้ประเมินราคาอิสระใช้ในการจัดทำประมาณการ (สามารถศึกษาเพิ่มเติมได้ในหน้า 26 และ 27 หรือ จากร่างหนังสือชี้ชวน) ซึ่งเป็นเพียงการแสดงประมาณการสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และไม่อาจรับรองผลได้ ทั้งนี้จำนวนเงินสุดท้ายที่จะได้รับจากการเสนอขายส่วนเพิ่มทุนอาจแตกต่างจากประมาณการดังกล่าว

หัวข้อการนำเสนอ

1	สรุปรายละเอียดการเสนอขาย	3
2	ความเป็นมาของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย	5
3	ทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกและลักษณะอุตสาหกรรม	8
4	สัญญาโอนและรับโอนสิทธิในรายได้และโครงสร้างของกองทุน	13
5	จุดเด่นของการลงทุนและความเสี่ยงที่สำคัญ	17
6	ข้อมูลทางการเงิน	22
7	ภาคผนวก	25

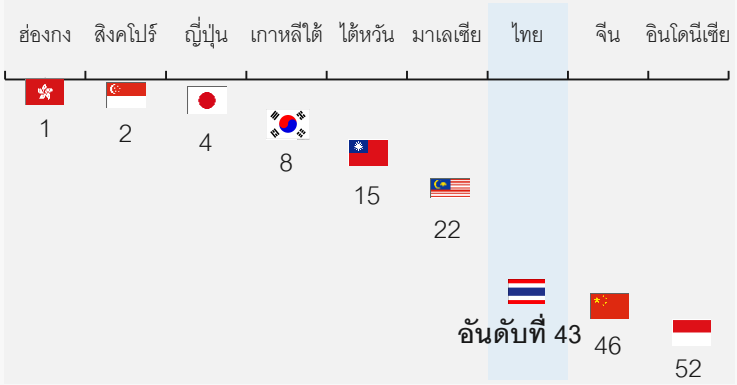
แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยและข้อจำกัดของแหล่งเงินทุนภาครัฐ

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่มีคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับประเทศพัฒนาแล้วอื่น ๆ ในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิค

อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย จาก 137 ประเทศ	
ความสามารถในการแข่งขันโดยรวม	32
อันดับด้านโครงสร้างพื้นฐาน	43
คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม	67
คุณภาพถนน	59
คุณภาพระบบราง	72
คุณภาพท่าเรือ	63
คุณภาพการขนส่งทางอากาศ	39

การจัดอันดับด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยเทียบกับ 137 ประเทศ



รัฐบาลจึงได้จัดทำแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561[1] ประกอบด้วยโครงการทั้งหมด 44 โครงการ มูลค่าการลงทุนรวม 2,021 พันล้านบาท โดยเป็นงบประมาณสำหรับการก่อสร้างทางที่มีการจัดเก็บค่าผ่านทางจำนวน 234 พันล้านบาท

ข้อจำกัดของแหล่งที่มาของเงินทุนของภาครัฐ

งบประมาณภาครัฐ	*มีจำกัดและต้องจัดสรรระหว่างค่าใช้จ่ายและโครงการด้านสังคมต่างๆ ในปัจจุบัน*
รายได้รัฐวิสาหกิจ	*กระแสเงินสดรายปีของรัฐวิสาหกิจไม่เพียงพอกับความต้องการลงทุนที่เพิ่มขึ้น*
การกู้ยืมภาครัฐ	*นโยบายการคลังเพื่อรักษาระดับสัดส่วนหนี้สาธารณะให้ไม่เกินร้อยละ 60 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP)*
การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)	*กิจการหรือทรัพย์สินบางประเภทอาจไม่เหมาะสมกับการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน*

ที่มา: The Global Competitiveness Report 2017-2018, World Economic Forum

หมายเหตุ: (1) อยู่ระหว่างการขออนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (http://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PolicyPlan/1-PolicyPlan/2561/ActionPlan2561/25610109-ActionPlan2561-2.pdf)

Thailand Future Fund ("TFFIF") เป็นแหล่งเงินทุนทางเลือกใหม่ของภาครัฐ

TFFIF ได้รับอนุมัติจากสำนักงาน กลต. ให้จัดตั้งและจัดการกองทุนเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 ตามมติคณะรัฐมนตรี

- **กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งในแผนกลยุทธ์ของรัฐบาลไทยในการระดมทุนจากประชาชน** เพื่อใช้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ
- **กระทรวงการคลังจะถือหน่วยลงทุนใน TFFIF เป็นสัดส่วนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10** ของจำนวนหน่วยลงทุนทั้งหมดหลังการเพิ่มทุน เป็นระยะเวลา 5 ปี[(1)]
- **ทางเลือกในการระดมทุนเพื่อสนับสนุนการลงทุนในกิจการโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ** เพื่อลดภาระการพึ่งพางบประมาณของภาครัฐ และลดภาระหนี้สาธารณะของประเทศ
- **คณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการของกรมทางหลวง 2 โครงการที่จะนำเข้าสู่ TFFIF ในอนาคต**[(2)]

นโยบายการลงทุน	▪ **ลงทุนในทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐเพื่อสร้างผลตอบแทนในระยะยาวที่มั่นคงให้กับผู้ถือหน่วยลงทุน** – กิจการโครงสร้างพื้นฐาน[(3)] รวมไปถึงการผลิตและจำหน่ายไฟฟ้า ทางพิเศษ หรือทางสัมปทาน ท่าอากาศยาน และกิจการโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ
ประโยชน์ทางภาษีของบุคคลธรรมดา	▪ **ภาษีเงินปันผล**: ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินปันผลเป็นระยะเวลา 10 ปีนับแต่วันจดทะเบียนตั้งกองทุน ทั้งนี้สำนักงาน ก.ล.ต. ได้อนุมัติให้บริษัทจัดการจัดตั้งและจัดการกองทุนเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 ดังนั้น นับจากวันที่ของเอกสารฉบับนี้ ผู้ถือหน่วยลงทุนที่เป็นบุคคลธรรมดาจะได้รับประโยชน์จากการยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับเงินปันผลเป็นระยะเวลาประมาณ 8 ปี ▪ **ภาษีกำไรส่วนต่างราคา**: ได้รับการยกเว้น ▪ คำเตือน: ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ทางภาษีที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการพิจารณา

หมายเหตุ: (1) นับจากวันที่หน่วยลงทุนของกองทุนที่เสนอขายต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรกเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ ฯ โดยมีมูลค่าการจองซื้อรวมทั้งหมดไม่เกิน 10,000 ล้านบาท เว้นแต่คณะรัฐมนตรีจะมีมติเห็นชอบให้กระทรวงการคลังจองซื้อหน่วยลงทุนในจำนวนที่สูงขึ้น

(2) มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 12 กรกฎาคม 2559 (http://www.cabinet.soc.go.th/doc_image/2559/9932031032.pdf)

(3) กิจการโครงสร้างพื้นฐานมีความหมายตามที่ได้กำหนดไว้ในประกาศ ทน. 1/2554

หัวข้อการนำเสนอ

1	สรุปรายละเอียดการเสนอขาย	3
2	ความเป็นมาของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย	5
3	ทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกและลักษณะอุตสาหกรรม	8
4	สัญญาโอนและรับโอนสิทธิในรายได้และโครงสร้างของกองทุน	13
5	จุดเด่นของการลงทุนและความเสี่ยงที่สำคัญ	17
6	ข้อมูลทางการเงิน	22
7	ภาคผนวก	25

บทบาทของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในการให้บริการทางพิเศษและแก้ไขปัญหาการจราจร

1 กรุงเทพฯ เป็นเมืองที่รถติดที่สุดในทวีปเอเชีย(1)

- รถยนต์ในกรุงเทพฯ เคลื่อนที่ด้วยความเร็วเฉลี่ยต่ำกว่า 20 กม./ชม.(2)

2 ปริมาณยานพาหนะส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

- อัตราการเติบโตในกรุงเทพฯ เฉลี่ย ร้อยละ 6.1 ต่อปีจากปี 2554 ถึง 2560(3)

3 การขยายถนนหรือสร้างทางพิเศษเพิ่มเติมสามารถทำได้ยาก

- การขยายถนนหรือสร้างทางพิเศษใหม่ต้องดำเนินการโดยหน่วยงานรัฐเท่านั้น
- มีข้อจำกัดด้านงบประมาณในการก่อสร้างและลักษณะทางกายภาพของเมือง

4 ความต้องการในการเดินทางคาดว่าจะเพิ่มขึ้นด้วยปัจจัยต่าง ๆ

- แนวโน้มการมีที่อยู่อาศัยในแถบชานเมืองเพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งมีการจ้างงานในพื้นที่ที่ทำการศึกษาที่เพิ่มขึ้นด้วยอัตราการเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.9 ต่อปี จากปี 2554 ถึง 2560(4)
- การขยายตัวในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
- การพัฒนาของโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
เป็นรัฐวิสาหกิจซึ่งมีความเชี่ยวชาญ
และมีผู้บริหารที่มีประสบการณ์ในการให้บริการทางพิเศษ

ความเชี่ยวชาญในการดำเนินการของ กทพ.

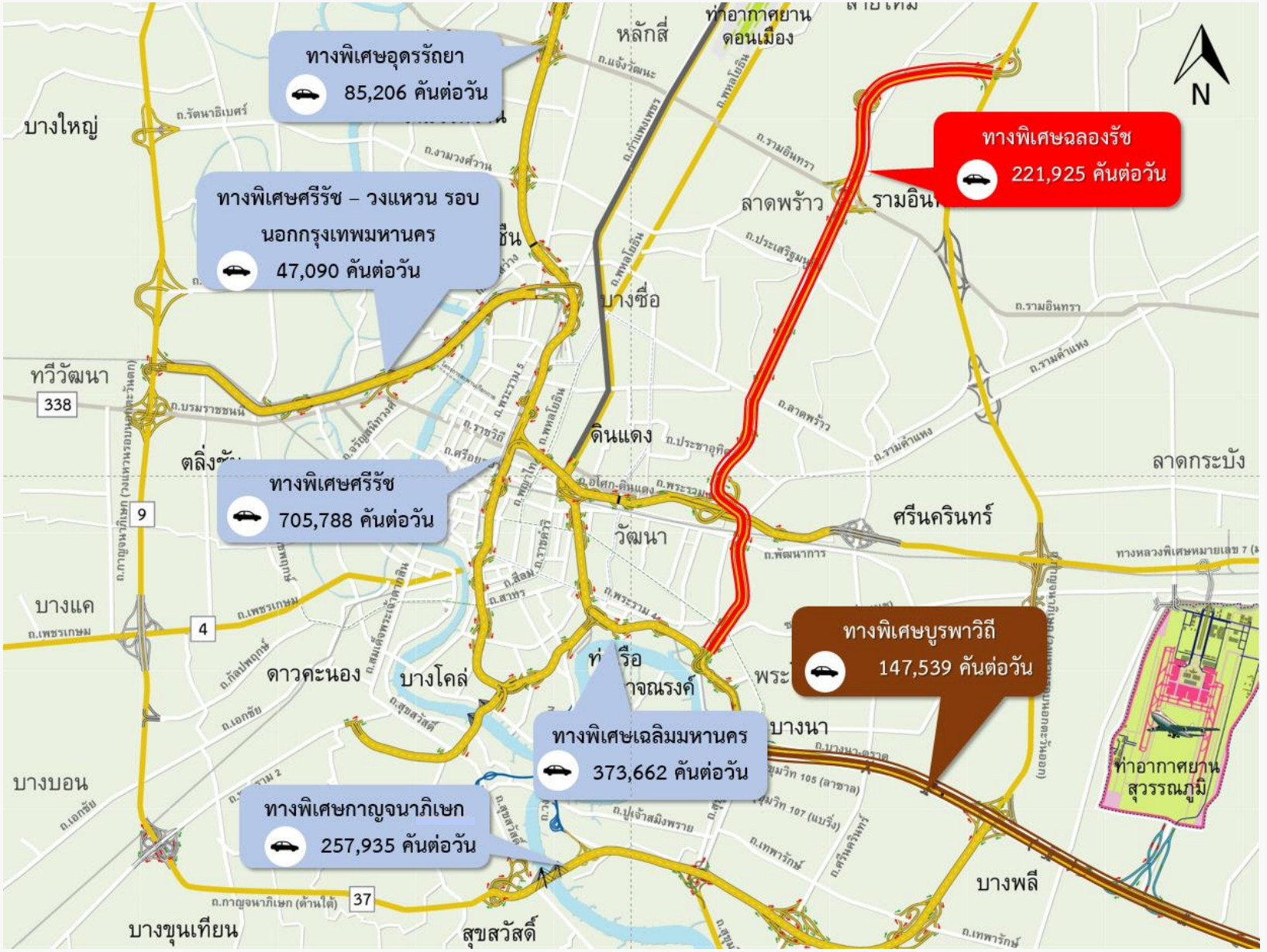
- ✓ ก่อตั้งขึ้นในปี 2515 ปัจจุบันให้บริการทางพิเศษ 8 สายทาง มีระยะทางรวม 224.6 กม. และทางเชื่อมต่อ 3 ทางเชื่อมในกรุงเทพฯ
- ✓ **มีความรู้ ความสามารถและประสบการณ์ในการบริหารจัดการทางพิเศษ**
- ✓ **มีความเข้าใจและความชำนาญในการพัฒนาและบำรุงรักษาทางพิเศษ**
- ✓ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการ กทพ. ซึ่งประกอบไปด้วย**ตัวแทนจากกระทรวงและหน่วยงานรัฐต่าง ๆ**

- ดำเนินโครงการปรับปรุงและก่อสร้างทางพิเศษโดยใช้**เทคโนโลยีที่ทันสมัย**
- ขยายทางพิเศษไปยังบริเวณที่มีความต้องการใช้บริการสูง **เพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัด**
- ดำเนินโครงการบำรุงรักษาทางพิเศษของ กทพ. ที่สำคัญ**เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและคุณภาพของทางพิเศษ**
- **พัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด และเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการ**

ที่มา: กทพ.

หมายเหตุ: (1) ข้อมูลจาก INRIX Global Traffic Scorecard (http://inrix.com/resources/inrix-2017-global-traffic-scorecard/)
(2) ข้อมูลจากกรุงเทพมหานคร (https://www.unescap.org/sites/default/files/Country%20Report_Thailand-1_SUTI.pdf)
(3) ข้อมูลจากบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน)
(4) ข้อมูลจากสำนักงานสถิติแห่งชาติ โดยพื้นที่ที่ทำการศึกษาประกอบด้วย จังหวัดกรุงเทพมหานคร, จังหวัดสมุทรปราการ, จังหวัดชลบุรี, จังหวัดระยอง และจังหวัดฉะเชิงเทรา

โครงข่ายทางพิเศษของ กทพ. ครอบคลุมทั่วพื้นที่สำคัญส่วนใหญ่ของกรุงเทพฯ และปริมณฑล

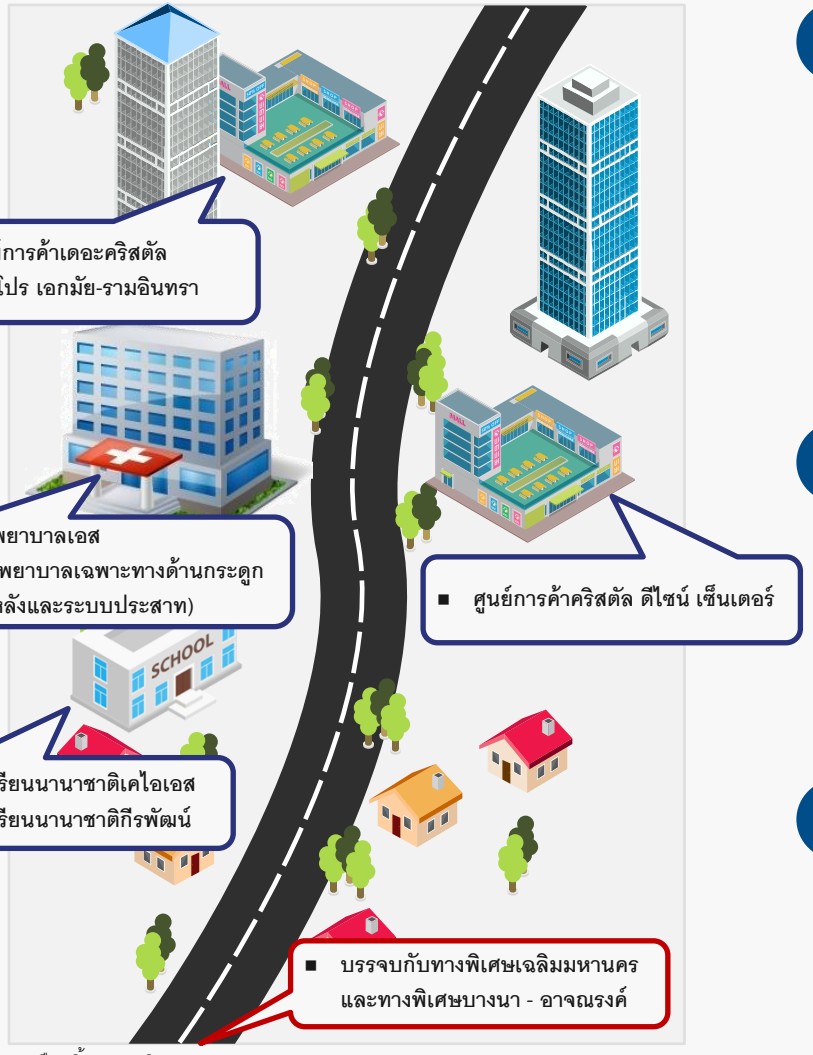


ที่มา: กทพ.

หมายเหตุ: ข้อมูลปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันเป็นข้อมูลของปีงบประมาณ 2560

1 ทางพิเศษฉลองรัช

ทางพิเศษเชื่อมต่อย่านที่อยู่อาศัยทางตอนเหนือของกรุงเทพฯ กับย่านศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพฯ



ทางพิเศษยกระดับขนาด 6 ช่องจราจร ระยะทาง 28.2 กิโลเมตร

- **เชื่อมต่อเขตที่อยู่อาศัยย่านรามอินทราและทาวน์อินทาวน์**เข้ากับทางด่วนไป**สู่ย่านธุรกิจใจกลางกรุงเทพฯ**
- **ทางเลือกให้ผู้ใช้ทางเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรบนถนน**ประดิษฐ์มนูธรรม

จัดเก็บค่าผ่านทางในระบบเปิด ซึ่งผู้ใช้ทางชำระค่าผ่านทางที่ด่านทางเข้าใน**อัตราคงที่**ตามประเภทรถ โดย**ไม่คำนึงถึงระยะทางที่เดินทาง**

ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ย 229,833 **คันต่อวัน**(1)
ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร 350,000 **คันต่อวัน**(2)

หมายเหตุ: (1) ข้อมูล 9 เดือนสิ้นสุด 30 มิถุนายน 2561 จาก กทพ.

(2) ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรอ้างอิงมาจากรายงานประเมินปริมาณจราจรของผู้ประเมินปริมาณการจราจร (โชติจินดา คอนซัลแตนท์) ซึ่งคำนวณจาก (ก) พฤติกรรมของการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนบนแต่ละช่วงทางพิเศษ (Section) ในปัจจุบัน รวมถึงปริมาณการจราจรและสัดส่วนการขึ้นการลงของแต่ละด่านเก็บค่าผ่านทาง สัดส่วนปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนของด่านเก็บค่าผ่านทางบนช่วงทางพิเศษนั้น ๆ ต่อปริมาณการจราจรทั้งวัน เป็นต้น และ (ข) ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรตามทฤษฎีซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานคู่มือความจุงานวิศวกรรมการทาง (Highway Capacity Manual) ที่กำหนดปริมาณการจราจรที่สามารถวิ่งผ่านช่องจราจรต่อชั่วโมงไว้ที่ 2,300 Passenger Car Unit (“PCU”) ต่อชั่วโมงต่อช่องจราจร โดยจะถือว่าปริมาณการจราจรบนทางพิเศษเต็มความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรเมื่อช่วงทางพิเศษเกินกว่ากึ่งหนึ่งของช่วงบนทางพิเศษทั้งหมด มีอัตราส่วนปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน (ขาเข้าหรือขาออก) ต่อความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรตามทฤษฎีเท่ากับหรือมากกว่า 1.0 ทั้งนี้ ในการคำนวณความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรที่ได้กล่าวมาเป็นความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรตามสภาพการใช้งานและสภาพโครงสร้างของทางพิเศษในปัจจุบัน และยังขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ เช่น รูปแบบการจัดการจราจรและพฤติกรรมของผู้ใช้ทางพิเศษด้วย ดังนั้น จึงอาจเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคตตามการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมของผู้ใช้ทางพิเศษ

2 ทางพิเศษบูรพาวิถี

หนึ่งในทางยกระดับที่มีการจัดเก็บค่าผ่านทางที่มีระยะทางยาวที่สุดในประเทศไทย

ระยะทางทั้งหมด 55.0 กิโลเมตร **เชื่อมต่อพื้นที่ชานเมืองด้านตะวันออกเฉียงใต้ของกรุงเทพฯ กับจังหวัดชลบุรี**ซึ่งเป็น**ศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย** อีกทั้งยังรองรับการจราจรจาก**เขตที่อยู่อาศัยแถบบางนา เข้าสู่ใจกลางกรุงเทพฯ** และ**ให้บริการรถยนต์เดินทางไปทำงาน ท่องเที่ยวและขนส่งระหว่างจังหวัด**

หนึ่งในสองเส้นทางที่มีการจัดเก็บค่าผ่านทางที่เชื่อมต่อสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิกับย่านศูนย์กลางธุรกิจของกรุงเทพฯ ซึ่งจะได้รับประโยชน์จากการขยายตัวของสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิในอนาคต

จัดเก็บค่าผ่านทางในระบบปิด ซึ่งผู้ใช้ทางจะต้องชำระค่าผ่านทางตามระยะทางที่เดินทางและตามประเภทรถ

- **เดินทางไม่เกิน 20 กิโลเมตร**: ค่าผ่านทางอัตราคงที่ตามประเภทรถ
- **เดินทางเกิน 20 กิโลเมตร**: ค่าผ่านทางตามระยะทางที่เดินทางและประเภทรถ

ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ย 156,724 **คันต่อวัน**(1) ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร 360,000 **คันต่อวัน**(2)

หมายเหตุ: (1) ข้อมูล 9 เดือนสิ้นสุด 30 มิถุนายน 2561 จาก กทพ.

(2) ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรอ้างอิงมาจากรายงานประเมินปริมาณจราจรของผู้ประเมินปริมาณการจราจร (โชติจินดา คอนซัลแตนท์) ซึ่งคำนวณจาก (ก) พฤติกรรมของการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนบนแต่ละช่วงทางพิเศษ (Section) ในปัจจุบัน รวมถึงปริมาณการจราจรและสัดส่วนการขึ้นการลงของแต่ละด่านเก็บค่าผ่านทาง สัดส่วนปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนของด่านเก็บค่าผ่านทางบนช่วงทางพิเศษนั้น ๆ ต่อปริมาณการจราจรทั้งวัน เป็นต้น และ (ข) ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรตามทฤษฎีซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานคู่มือความจุงานวิศวกรรมการทาง (Highway Capacity Manual) ที่กำหนดปริมาณการจราจรที่สามารถวิ่งผ่านช่องจราจรต่อชั่วโมงไว้ที่ 2,300 Passenger Car Unit (“PCU”) ต่อชั่วโมงต่อช่องจราจร โดยจะถือว่าปริมาณการจราจรบนทางพิเศษเต็มความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรเมื่อช่วงทางพิเศษเกินกว่ากึ่งหนึ่งของช่วงบนทางพิเศษทั้งหมด มีอัตราส่วนปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน (ขาเข้าหรือขาออก) ต่อความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรตามทฤษฎีเท่ากับหรือมากกว่า 1.0 ทั้งนี้ ในการคำนวณความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรที่ได้กล่าวมาเป็นความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรตามสภาพการใช้งานและสภาพโครงสร้างของทางพิเศษในปัจจุบัน และยังขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ เช่น รูปแบบการจัดการจราจรและพฤติกรรมของผู้ใช้ทางพิเศษด้วย ดังนั้น จึงอาจเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคตตามการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมของผู้ใช้ทางพิเศษ

หัวข้อการนำเสนอ

1	สรุปรายละเอียดการเสนอขาย	3
2	ความเป็นมาของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย	5
3	ทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกและลักษณะอุตสาหกรรม	8
4	สัญญาโอนและรับโอนสิทธิในรายได้และโครงสร้างของกองทุน	13
5	จุดเด่นของการลงทุนและความเสี่ยงที่สำคัญ	17
6	ข้อมูลทางการเงิน	22
7	ภาคผนวก	25

โครงสร้างและการกำกับดูแลของ TFFIF ภายหลังจากการเสนอขายต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก

หมายเหตุ: (1) กระทรวงการคลังได้รับอนุมัติให้ถือหน่วยลงทุนและจองซื้อหน่วยลงทุนส่วนเพิ่มทุน (ถ้ามี) เพื่อรักษาสัดส่วนการถือหน่วยลงทุนในกองทุนให้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ของจำนวนหน่วยลงทุนจนกว่าจะพ้นระยะเวลา 5 ปีนับจากวันที่หน่วยลงทุนของกองทุนที่เสนอขายต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรกเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยมีมูลค่าการจองซื้อรวมทั้งหมดไม่เกิน 10,000 ล้านบาท เว้นแต่คณะรัฐมนตรีจะมีมติเห็นชอบให้กระทรวงการคลังจองซื้อหน่วยลงทุนในจำนวนที่สูงขึ้น

สรุปสาระสำคัญของสัญญาโอนและรับโอนสิทธิในรายได้ (RTA)

หัวข้อ	รายละเอียด
รายได้ที่โอน	รายได้ที่โอนคิดเป็น**ร้อยละ 45 ของรายได้ค่าผ่านทางรวมสุทธิ** (รายได้ค่าผ่านทางรวมสุทธิ = ค่าผ่านทางทั้งหมดของสายทาง – จำนวนที่มากกว่าระหว่าง (ก) ร้อยละ 10 หรือ (ข) อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มที่บังคับใช้จริงกับอัตราค่าผ่านทางตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ใน RTA)
ระยะเวลาการให้สิทธิ	**30 ปี** นับจากวันโอนสิทธิ(1)
มาตรการในการสร้างแรงจูงใจ	หากรายได้ค่าผ่านทางรวมสุทธิ สำหรับงวดปีบัญชีใดสูงกว่าประมาณการรายได้ค่าผ่านทางรวมสุทธิ(2) สำหรับงวดปีบัญชีที่เกี่ยวข้องนั้น **กทพ. จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ในส่วนที่สูงกว่าประมาณการในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น**
หน้าที่และความรับผิดชอบที่สำคัญของ กทพ.	■ **จัดเก็บและนำส่งรายได้ที่โอนให้แก่กองทุน** เป็นรายวัน เริ่มตั้งแต่วันทำการที่ 2 ถัดจากวันโอนสิทธิ(1) ■ **นำส่งรายงานประจำวันและรายงานประจำเดือน(3) ให้แก่กองทุน** เพื่อการตรวจสอบและการปรับปรุง (หากมี) ■ **ดำเนินงานและบำรุงรักษาทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกตามมาตรฐานของ กทพ. ที่เกี่ยวข้อง**ด้วยค่าใช้จ่ายของ กทพ.เอง
การไม่ดำเนินการเกี่ยวกับทางที่มีลักษณะแข่งขัน	กทพ. **จะไม่ดำเนินการก่อสร้างทางพิเศษ**อื่นซึ่งมีลักษณะการใช้งานและทิศทางคมนาคมในทิศทางเดียวกันกับทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก เว้นแต่เป็นไปตามการดำเนินการตามนโยบายหรือคำสั่งของรัฐบาล
การไม่ให้สัมปทานหรือใช้สิทธิอื่นใด	■ **กทพ. จะไม่ให้สัมปทานหรือสิทธิอื่นใด** เกี่ยวกับทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก ■ **กทพ. จะไม่กระทำการใด ๆ อันอาจเป็นการกระทบในทางลบต่อสิทธิของกองทุนตาม RTA** เว้นแต่การดำเนินการดังกล่าวจะได้รับความยินยอมล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรจากกองทุน
เหตุผิดสัญญา	■ กทพ. ผิดนัดไม่นำส่งรายได้ที่โอนให้แก่ TFFIF หรือชำระไม่ครบภายใน 3 วันทำการนับจากวันครบกำหนดชำระ เว้นแต่กรณีที่ระบบชำระเงินเกิดเหตุขัดข้องซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของ กทพ. ขัดข้อง ■ กทพ. ไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นๆ ตามสัญญาโอนและรับโอนสิทธิในรายได้ ภายใน 7 วันทำการนับแต่วันที่ กทพ. ได้รับหนังสือแจ้ง เว้นแต่เป็นเหตุสุดวิสัยตามความหมายที่กฎหมายกำหนด ■ กทพ. หยุดหรือระงับการบริหารจัดการและการให้บริการสายทาง โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร เป็นระยะเวลานานกว่า 3 วัน

หมายเหตุ: (1) วันโอนสิทธิ หมายถึง วันแรกที่กองทุนมีสิทธิในรายได้ที่โอน ตามที่กำหนดไว้ใน RTA

(2) ประมาณการรายได้ค่าผ่านทางรวมสุทธิอ้างอิงจากประมาณการปริมาณการจราจรและรายได้ที่จัดทำโดยผู้ประเมินปริมาณการจราจร ซึ่งได้เปิดเผยอยู่ในร่างหนังสือชี้ชวน (โดยมีสมมติฐานว่าอัตราค่าผ่านทางจะถูกปรับขึ้นทุกๆ 5 ปีตามวิธีที่ระบุใน RTA)

(3) รายงานประจำวัน จัดทำเฉพาะทางพิเศษฉลองรัช และรายงานประจำเดือน จัดทำสำหรับทางพิเศษฉลองรัชและบูรพาวิถี

กระบวนการการปรับอัตราค่าผ่านทางที่กำหนดไว้ใน RTA

ขั้นตอนการปรับอัตราค่าผ่านทาง

คณะอนุกรรมการของกทพ.
- คำนวณอัตราค่าผ่านทางใหม่จากอัตราที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน
- เสนออัตราค่าผ่านทางใหม่ต่อคณะกรรมการ กทพ.

คณะกรรมการ กทพ.
- อนุมัติอัตราค่าผ่านทางใหม่
- เสนออัตราค่าผ่านทางใหม่ไปยังกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม
- ประกาศอัตราค่าผ่านทางใหม่ (ถ้ามี) ในราชกิจจานุเบกษา[1]
- กระทรวงคมนาคมอาจพิจารณาไม่ประกาศอัตราค่าผ่านทางใหม่ ซึ่งเป็นปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ กทพ.[1]

อัตราค่าผ่านทางใหม่มีผลบังคับใช้

วันที่ 1 มีนาคม (ทุก 5 ปี)
(วันเริ่มพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งแรกคือ วันที่ 1 มีนาคม 2566 โดยการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดของทางพิเศษฉลองรัชและทางพิเศษบูรพาวิถี เริ่มต้นเมื่อเดือนมีนาคม 2561)

ประมาณวันที่ 1 กันยายนของปีที่มีการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทาง

การคำนวณการปรับอัตราค่าผ่านทาง

- **พิจารณาจากดัชนีราคาผู้บริโภค (CPI) สำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สำหรับเดือนมีนาคมของปีที่มีการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางเทียบกับปีที่มีการปรับอัตราค่าผ่านทาง<u>ครั้งสุดท้าย</u> ทั้งนี้ เป็นดัชนีย้อนหลังไม่เกินปี 2561**
- **การคำนวณปรับอัตราค่าผ่านทางจะปรับเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5.0 บาท**
  - หากจำนวนค่าผ่านทางที่จะเพิ่มขึ้น $\geq$ 2.5 บาท อัตราค่าผ่านทางจะปรับขึ้นเป็นจำนวนเต็ม 5.0 บาท
  - หากจำนวนค่าผ่านทางที่จะเพิ่มขึ้น $<$ 2.5 บาท จำนวนดังกล่าวจะถูกปัดทิ้ง

หน้าที่และความรับผิดชอบที่สำคัญของ กทพ.

- เมื่อคำนวณอัตราค่าผ่านทางใหม่ด้วยสูตรการคำนวณตามที่ได้กำหนดไว้ใน RTA แล้ว กทพ. จะปฏิบัติตามขั้นตอนภายในและกระบวนการตามที่ระบุไว้ในกฎหมายที่ใช้บังคับกับ กทพ. เพื่อเสนอการปรับอัตราค่าผ่านทางไปยังกระทรวงคมนาคม
- **นอกเหนือจากการปรับอัตราค่าผ่านทางตามที่กำหนดไว้ใน RTA กทพ. จะต้องขอความยินยอมจาก TFFIF** ล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วันทำการ ก่อนการปรับหรือเปลี่ยนแปลงอัตราค่าผ่านทาง กำหนดส่วนลดอัตราค่าผ่านทาง หรือการยกเว้นการจัดเก็บค่าผ่านทาง[2]

หมายเหตุ: (1) หากไม่มีการประกาศอัตราค่าผ่านทางใหม่ในราชกิจจานุเบกษา อัตราค่าผ่านทางเดิมจะยังมีผลบังคับใช้ต่อไป
(2) เว้นแต่การให้ส่วนลดอัตราค่าผ่านทางสำหรับด่านเก็บค่าผ่านทางที่คณะกรรมการ กทพ. ได้เคยมีมติอนุมัติไว้แล้วก่อนเข้าทำสัญญา RTA หรือการยกเว้นหรือกำหนดส่วนลดอัตราค่าผ่านทางตามนโยบายของรัฐบาลซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการ กทพ. มีมติเห็นชอบและกระทรวงคมนาคมได้มีประกาศกำหนดแล้ว

หัวข้อการนำเสนอ

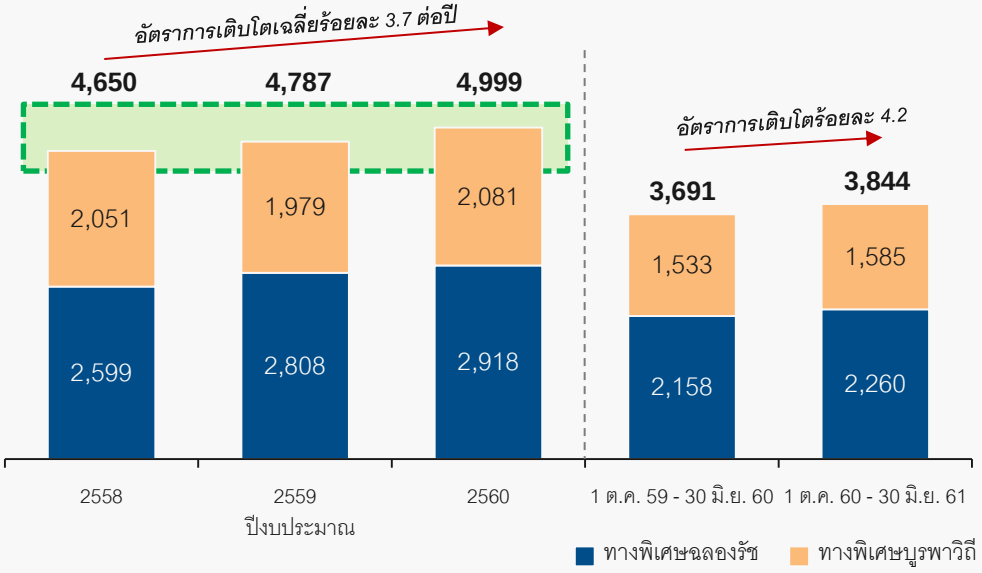
1	สรุปรายละเอียดการเสนอขาย	3
2	ความเป็นมาของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย	5
3	ทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกและลักษณะอุตสาหกรรม	8
4	สัญญาโอนและรับโอนสิทธิในรายได้และโครงสร้างของกองทุน	13
5	จุดเด่นของการลงทุนและความเสี่ยงที่สำคัญ	17
6	ข้อมูลทางการเงิน	22
7	ภาคผนวก	25

ทางพิเศษมีกระแสเงินสดที่มั่นคงและมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องในอดีต

กระแสเงินสดที่มั่นคงของทางพิเศษ

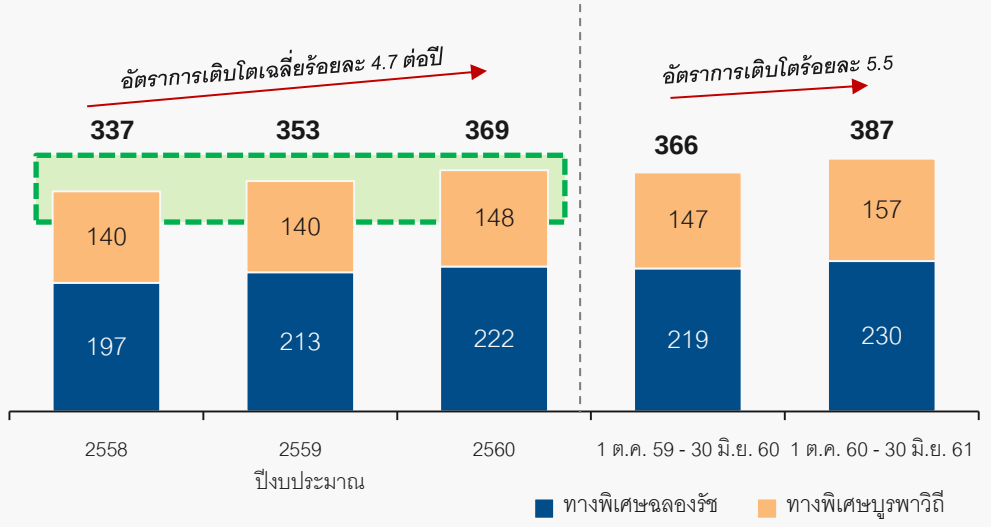
ค่าผ่านทางทั้งหมดของสายทาง [1]

(ล้านบาท)



ปริมาณการจราจรโดยเฉลี่ยต่อวัน

(พันคันต่อวัน)



- TFFIF จะได้รับ**ส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางรวมสุทธิร้อยละ** 45[2]
- ทางพิเศษฉลองรัชและบูรพาวิถีเปิดให้บริการมาเป็นระยะเวลากว่า **21 ปี และ 20 ปี** ตามลำดับ
- ค่าผ่านทางเก็บเป็น**เงินสดแทบทั้งหมด**
- TFFIF **ไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานหรือเงินลงทุนใด ๆ ในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาทางพิเศษ**[3]

หมายเหตุ: ปีงบประมาณสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน

(1) ค่าผ่านทางทั้งหมดของสายทาง (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ของทางพิเศษที่กองเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกสำหรับแต่ละช่วงเวลาที่เกี่ยวข้องถูกจัดทำขึ้นจากข้อมูลทางบัญชีในอดีตของกทพ.ที่เกี่ยวข้องกับผลการดำเนินงานของทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก โดยอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มที่บังคับใช้ ณ ปัจจุบันอยู่ที่อัตราร้อยละ 7

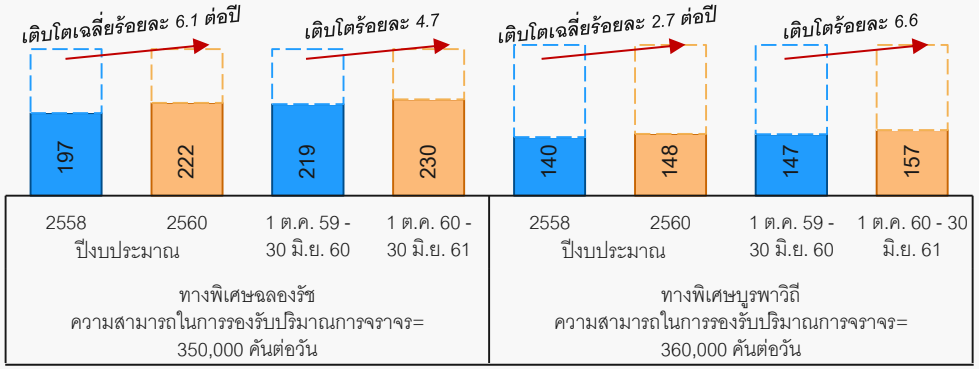
(2) รายได้ที่โอนจะคิดเป็นร้อยละ 45.0 ของรายได้ค่าผ่านทางรวมสุทธิที่จัดเก็บได้จากสายทางในปัจจุบันของทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกเป็นระยะเวลา 30 ปี นับจากวันโอนสิทธิ โดยอาจมีการปรับสัดส่วนการแบ่งรายได้ดังกล่าวเพื่อเป็นการสร้างแรงจูงใจสำหรับ กทพ. ในกรณีที่สามารถดำเนินการบรรลุเป้าหมายรายได้ที่กำหนดไว้สำหรับทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก

(3) ยกเว้นค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการกองทุนและค่าใช้จ่ายในการจัดทำประกันภัยบางรายการ

TFFIF มีโอกาสในการเติบโตจากหลากหลายปัจจัย

1 การเติบโตอย่างต่อเนื่องของปริมาณการจราจร

(พันคันต่อวัน)



- ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรอาจเพิ่มขึ้นตามการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมของผู้ใช้ทาง[1]
- ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรเป็นตัวเลขทางทฤษฎี ปริมาณการจราจรจริงอาจสูงกว่าความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรได้

นอกจากนี้ยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่จะช่วยเพิ่มปริมาณการจราจรบนทางพิเศษฉลองรัช และ/หรือ ทางพิเศษบูรพาวิถี

- แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ของรัฐบาล
- การเติบโตของนิคมอุตสาหกรรมในบริเวณไม่ไกลจากทางพิเศษบูรพาวิถี
- การเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้โดยสารที่สนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีแผนการลงทุนเพื่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นแล้ว

2 โอกาสการเข้าลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม

- นโยบายลงทุนในทรัพย์สินโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ของภาครัฐในอนาคต
- คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ศึกษาการนำทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และหมายเลข 9 เข้าระดมทุนผ่าน TFFIF แล้ว[2]
- TFFIF สามารถใช้เงินกู้ในการซื้อทรัพย์สินในอนาคตเพื่อเพิ่มผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน

ทางหลวงพิเศษ	ระยะทาง (กม.)	จุดเริ่มต้น	ปลายทาง	วันเริ่มให้บริการ
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (มอเตอร์เวย์)	125.9	กรุงเทพมหานคร	ชลบุรี และพัทยา	2541
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (วงแหวนรอบนอก-กาญจนาภิเษก)	64.0	บางพลี	บางปะอิน	2542

3 ประโยชน์จากการขยายระบบทางด่วนและทางเชื่อมต่อ

ทางพิเศษที่จะช่วยเพิ่มปริมาณการจราจรบนทางพิเศษฉลองรัชและ / หรือ ทางพิเศษบูรพาวิถีโดยตรง	การเปิดให้บริการ
ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และส่วนต่อขยายทดแทน ตอน N1	ภายในปี 2566
ทางพิเศษสายฉลองรัช – นครนายก – สระบุรี	ภายในปี 2569
การขยายระบบทางพิเศษและทางเชื่อมต่ออื่น ๆ	**การเปิดให้บริการ**
ทางพิเศษสายพระราม 3 – ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	ภายในปี 2565
โครงข่ายทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร	ภายในปี 2569
โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) – ท่าเรือกรุงเทพ	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้
โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถี-ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี	อยู่ระหว่างศึกษาความเป็นไปได้

หมายเหตุ: ปีงบประมาณสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน

(1) ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรอ้างอิงมาจากรายงานประเมินปริมาณจราจรของผู้ประเมินปริมาณการจราจร (โชติจินดา คอนซัลแตนท์) ซึ่งคำนวณจาก (ก) พฤติกรรมของการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนบนแต่ละช่วงทางพิเศษ (Section) ในปัจจุบัน รวมถึงปริมาณการจราจรและสัดส่วนการขึ้นการลงของแต่ละด่านเก็บค่าผ่านทาง สัดส่วนปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนของด่านเก็บค่าผ่านทางบนช่วงทางพิเศษนั้น ๆ ต่อปริมาณการจราจรทั้งวัน เป็นต้น และ (ข) ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรตามทฤษฎีซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานคู่มือความจุงานวิศวกรรมการทาง (Highway Capacity Manual) ที่กำหนดปริมาณการจราจรที่สามารถวิ่งผ่านช่องจราจรต่อชั่วโมงไว้ที่ 2,300 Passenger Car Unit (“PCU”) ต่อชั่วโมงต่อช่องจราจร โดยจะถือว่าปริมาณการจราจรบนทางพิเศษเต็มความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรเมื่อช่วงทางพิเศษเกินกว่ากึ่งหนึ่งของช่วงบนทางพิเศษทั้งหมด มีอัตราส่วนปริมาณการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วน (ขาเข้าหรือขาออก) ต่อความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรตามทฤษฎีเท่ากับหรือมากกว่า 1.0 ทั้งนี้ ในการคำนวณความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรที่ได้กล่าวมาเป็นความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรตามสภาพการใช้งานและสภาพโครงสร้างของทางพิเศษในปัจจุบัน และยังขึ้นอยู่กับปัจจัยอื่น ๆ เช่น รูปแบบการจัดการจราจรและพฤติกรรมของผู้ใช้ทางพิเศษด้วย ดังนั้น จึงอาจเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคตตามการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมของผู้ใช้ทางพิเศษ

(2) มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 12 กรกฎาคม 2559 (http://www.cabinet.soc.go.th/doc_image/2559/9932031032.pdf)

ลักษณะการลงทุนที่สร้างมูลค่าในระยะยาวต่อผู้ถือหน่วยลงทุน

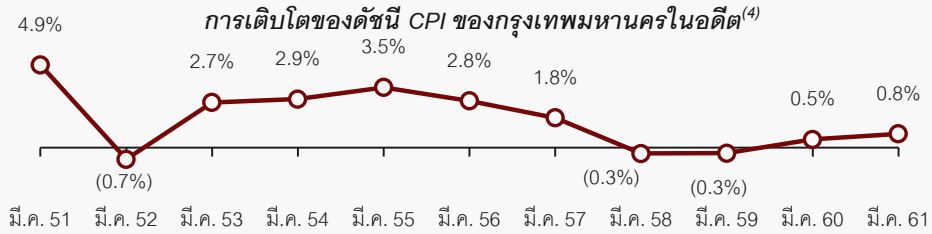
สร้างรายได้ระยะยาวที่ปรับตามอัตราเงินเฟ้อ

- RTA **มีระยะเวลา 30 ปี** ซึ่งยาวกว่าระยะเวลาของสัญญาของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานอื่นในประเทศไทยที่มีโครงสร้างการลงทุนเป็นลักษณะการลงทุนในสัญญาแบ่งรายได้

ระยะเวลาของสัญญาเพื่อลงทุนในทรัพย์สินของกิจการโครงสร้างพื้นฐานของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานในประเทศไทย ที่มีโครงสร้างการลงทุนเป็นลักษณะการลงทุนในสัญญาแบ่งรายได้ ณ วันที่มีการเสนอขายหน่วยลงทุนต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (IPO)

ชื่อย่อกองทุน	TFFIF	GIF	BRRGIF	EGATIF	ABPIF
ระยะเวลา[1]	30 ปี	16 ปี	15 ปี[2]	20 ปี	9[3] ปี

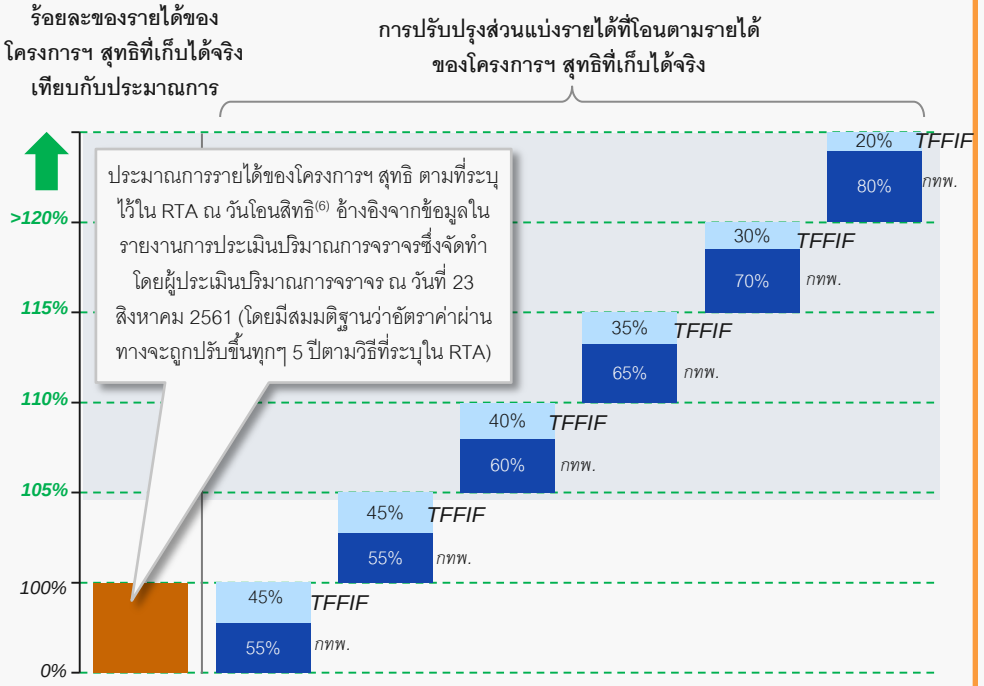
- **รายได้ปรับตามอัตราเงินเฟ้อ**ตามข้อตกลงที่กำหนดใน RTA



  - RTA กำหนดสูตรการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางทุก 5 ปี ตามดัชนี CPI ซึ่งทำให้ **TFFIF เป็นการลงทุนที่มีการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราเงินเฟ้อ**
    - การปรับอัตราค่าผ่านทางจะปรับเป็นจำนวนเต็มช่วงละ 5.0 บาท หากอัตราค่าผ่านทางที่คำนวณได้ตาม CPI เพิ่มขึ้นเกินกว่าหรือเท่ากับ 2.5 บาท
    - การปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งล่าสุดเกิดขึ้นเมื่อเดือนกันยายน 2561 และจะมีการพิจารณาปรับอัตราค่าผ่านทางครั้งต่อไปในปี 2566
    - ทั้งนี้ การปรับอัตราค่าผ่านทางขึ้นนั้นขึ้นอยู่กับการประกาศอัตราค่าผ่านทางใหม่ของกระทรวงคมนาคมในราชกิจจานุเบกษา[5] ซึ่งเป็นปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ กทพ.

มาตรการสร้างแรงจูงใจให้ประโยชน์แก่ทั้งสองฝ่าย

- มีมาตรการสร้างแรงจูงใจ โดย กทพ. จะ**ได้รับส่วนแบ่งรายได้ในส่วนที่สูงกว่าประมาณการ ในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น** ทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่ากทพ.และ กองทุนจะ**มีผลประโยชน์ที่เป็นไปในทิศทางเดียวกันและการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าผ่านทางนั้นจะเป็นประโยชน์แก่ทั้งสองฝ่าย**



หมายเหตุ: (1) ระยะเวลาของสัญญาของ BTSGIF, BRRGIF, EGATIF และ ABPIF เป็นข้อมูลจากหนังสือชี้ชวนบนเว็บไซต์ของสำนักงานก.ล.ต.
(2) ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของสัญญาโอนสิทธิในรายได้สุทธิของบริษัท บุรีรัมย์พลังงาน จำกัด และบริษัท บุรีรัมย์เพาเวอร์ จำกัด
(3) ระยะเวลาของสัญญาโอนผลประโยชน์จากการประกอบกิจการไฟฟ้าจากบริษัท อมตะ บี. กริม เพาเวอร์ 2 จำกัด
(4) ข้อมูลจากสำนักดัชนีเศรษฐกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์
(5) หากไม่มีการประกาศอัตราค่าผ่านทางใหม่ในราชกิจจานุเบกษา อัตราค่าผ่านทางเดิมจะยังมีผลบังคับใช้ต่อไป
(6) วันโอนสิทธิ หมายถึง วันแรกที่กองทุนมีสิทธิในรายได้ที่โอน ตามที่กำหนดไว้ใน RTA

ข้อควรพิจารณาและความเสี่ยงที่สำคัญ

1 TFFIF ได้รับส่วนแบ่งรายได้ค่าผ่านทางรวมสุทธิที่จัดเก็บได้จริง

- รายได้ในอนาคตที่กองทุนจะได้รับนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยต่างๆ ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ กทพ. ซึ่งอาจรวมไปถึง
  - ปริมาณการจราจรของทางพิเศษ
  - ความสามารถในการปรับอัตราค่าผ่านทางและการยกเว้นการจัดเก็บค่าผ่านทาง
- การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางและการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ โดยเฉพาะที่มีเส้นทางใกล้เคียงกันและอาจจะทดแทนการใช้ทางพิเศษฉลองรัชและทางพิเศษบูรพาวิถีได้
- การประกันภัยที่กองทุนจัดทำอาจไม่เพียงพอที่จะครอบคลุมความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ทั้งหมด ซึ่งอาจจะกระทบต่อกระแสเงินสดที่สามารถจ่ายให้กับผู้ถือหน่วยลงทุนได้และอาจมีผลกระทบต่อราคาของหน่วยลงทุนได้

2 การพึ่งพากทพ. ในการปฏิบัติงานและการนำส่งรายได้ที่โอน

- กทพ. เป็นผู้ดำเนินงานบริหาร จัดการ เกี่ยวกับทางพิเศษฉลองรัชและบูรพาวิถีทั้งหมด ตั้งแต่
  - จัดเก็บค่าผ่านทางและนำส่งรายได้ที่โอน
  - ซ่อมบำรุง
  - ดำเนินแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพ
  - การเสนอปรับอัตราค่าผ่านทาง
  - การจัดทำรายงานต่างๆ

3 ลักษณะของการลงทุนในสัญญาแบ่งรายได้

- แหล่งรายได้หลักในปัจจุบันของกองทุนมีเพียงสิทธิในรายได้ที่โอนเป็นระยะเวลา 30 ปี หากกองทุนไม่สามารถได้มาเพิ่มเติมซึ่งทรัพย์สินหรือกระแสรายได้อื่นในอนาคต มูลค่าทรัพย์สินกิจการโครงสร้างพื้นฐานที่กองทุนลงทุนจะลดลงตามอายุสิทธิในรายได้ที่โอนที่เหลืออยู่ โดยมูลค่าที่ลดลงในแต่ละปีอาจเป็นจำนวนที่ไม่เท่ากัน ซึ่งขึ้นอยู่กับการประเมินค่าทรัพย์สินดังกล่าว และเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา RTA มูลค่าหน่วยลงทุนอาจลดลงจนถึงศูนย์บาทได้

คำเตือน: ผู้ลงทุนโปรดศึกษาข้อมูลปัจจัยความเสี่ยงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจากร่างหนังสือชี้ชวน

หัวข้อการนำเสนอ

1	สรุปรายละเอียดการเสนอขาย	3
2	ความเป็นมาของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย	5
3	ทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกและลักษณะอุตสาหกรรม	8
4	สัญญาโอนและรับโอนสิทธิในรายได้และโครงสร้างของกองทุน	13
5	จุดเด่นของการลงทุนและความเสี่ยงที่สำคัญ	17
6	ข้อมูลทางการเงิน	22
7	ภาคผนวก	25

ผลการดำเนินงานในอดีตของทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก

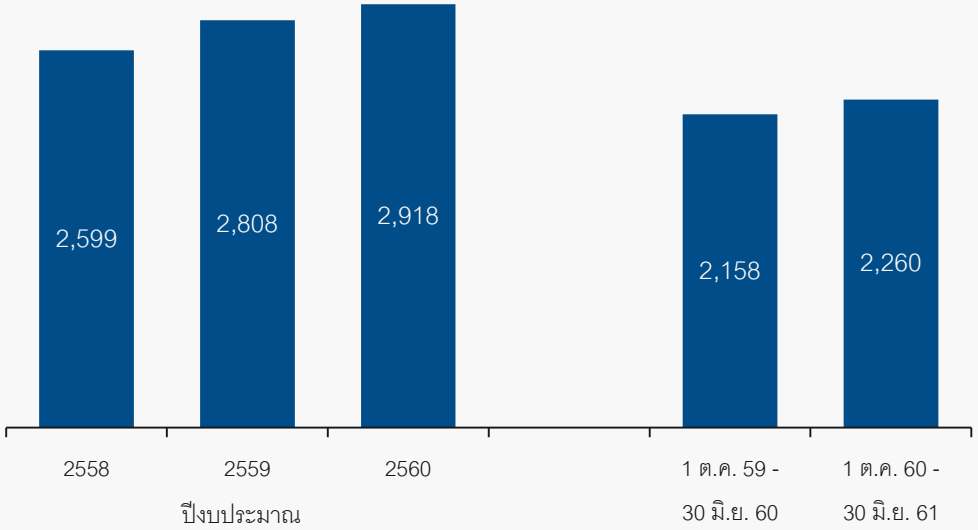
ทางพิเศษฉลองรัช

ค่าผ่านทางทั้งหมดของสายทาง (1)

(ล้านบาท)

อัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีของค่าผ่านทาง ระหว่างปี 2558 - 2560: ร้อยละ 6.0 ต่อปี

อัตราการเติบโตของค่าผ่านทาง: ร้อยละ 4.7



ทางพิเศษบูรพาวิถี

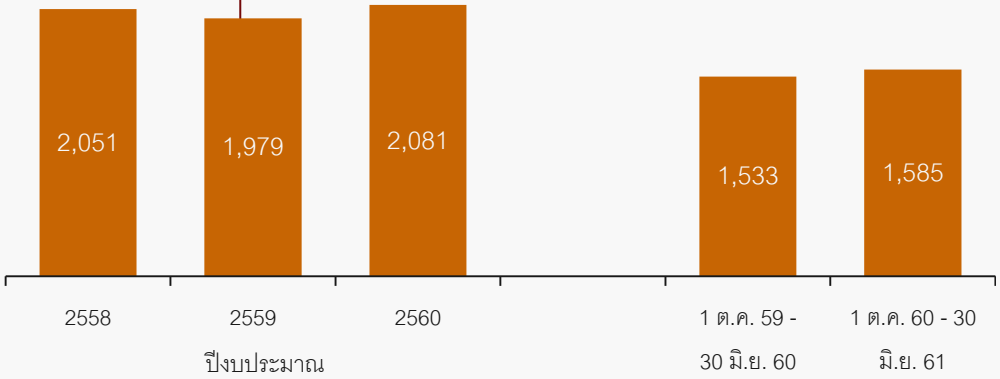
ค่าผ่านทางทั้งหมดของสายทาง (1)

(ล้านบาท)

- ลดลงเนื่องจากมีการซ่อมบำรุงถนนใต้ทางพิเศษบูรพาวิถีระหว่าง ปี 2558-2559 ทำให้
  1. รถยนต์ 4 ล้อ หลีกเลี่ยงช่วงซ่อมทาง และขึ้นมาใช้ทางพิเศษบูรพาวิถี เป็นช่วงสั้นๆ แทน ทำให้การจราจรหนาแน่นในบริเวณดังกล่าว
  2. รถขนาดใหญ่หรือรถยนต์ที่ใช้ทางพิเศษบูรพาวิถีเป็นระยะทางยาวๆ หลีกเลี่ยงการจราจรหนาแน่นช่วงสั้นๆ ไปใช้เส้นทางอื่นแทน

อัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีของค่าผ่านทาง ระหว่างปี 2558 - 2560: ร้อยละ 0.7 ต่อปี

อัตราการเติบโตของค่าผ่านทาง: ร้อยละ 3.4



- รายได้ที่โอน = ร้อยละ 45 ของ (ค่าผ่านทางทั้งหมดของสายทาง – จำนวนที่มากกว่าระหว่าง (ก) ร้อยละ 10 หรือ (ข) อัตราภาษีมูลค่าเพิ่มที่บังคับใช้จริงกับอัตราค่าผ่านทางตามรายละเอียดที่กำหนดไว้ใน RTA)

หมายเหตุ: ปีงบประมาณสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน (1) ค่าผ่านทางทั้งหมดของสายทาง (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ของทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกสำหรับแต่ละช่วงเวลาที่เกี่ยวข้องถูกจัดทำขึ้นจากข้อมูลทางบัญชีในอดีตของ กทพ.ที่เกี่ยวข้องกับผลการดำเนินงานของทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก โดยอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มที่บังคับใช้ ณ ปัจจุบันอยู่ที่อัตราร้อยละ 7 อย่างไรก็ตาม RTA ระบุอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มที่จะนำมาคำนวณที่ร้อยละ 10 เนื่องจากการขยายเวลาการลดอัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเหลือร้อยละ 7 จะได้รับการพิจารณาเป็นรายปี

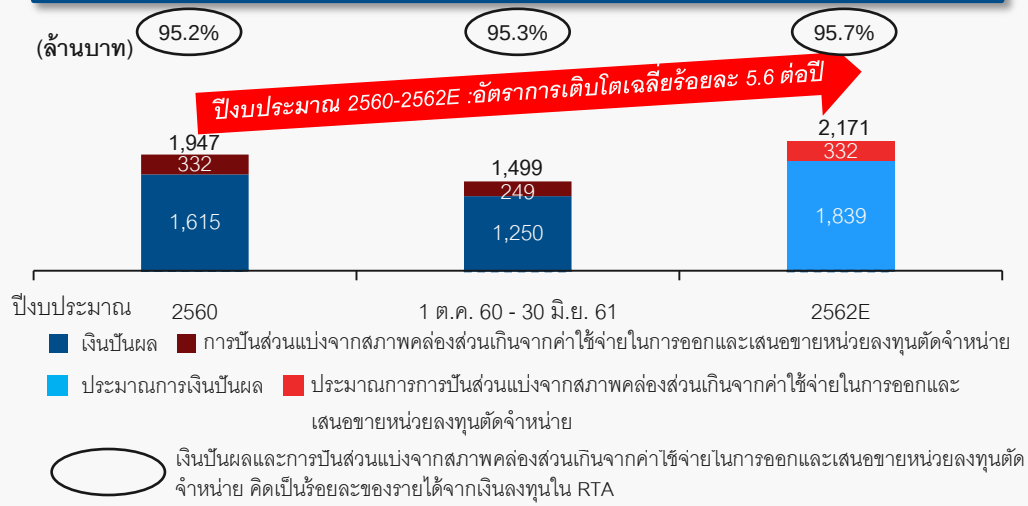
สรุปข้อมูลทางการเงินเสมือนและประมาณการการปันส่วนแบ่งให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน

ตามประมาณการของผู้ประเมินปริมาณการจราจร และผู้ประเมินราคาอิสระ

รายได้จากเงินลงทุนใน RTA

รายได้จากการลงทุนหลังหักค่าใช้จ่าย[1]

จำนวนเงินที่สามารถปันส่วนแบ่งสำหรับผู้ถือหน่วยลงทุน[2][3]



นโยบายการจ่ายเงินให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน

- ✓ **นโยบายการจ่ายเงินปันผล**: อย่างน้อย ปีละ 2 ครั้ง
- ✓ **อัตราการจ่ายเงินปันผล**: ≥ ร้อยละ 90 จากกำไรสุทธิที่มีการปรับปรุงแล้ว
- ✓ **การลดทุน**: ใน 3 ปีแรกสำหรับการตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเสนอขาย[4]

ประมาณการการปันส่วนแบ่งในปีแรกให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน

ประมาณการอัตราการปันส่วนแบ่งให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562[5]

ประมาณการอัตราเงินปันผลจากกำไรสุทธิ	ร้อยละ 4.02 – 4.49
ประมาณการอัตราการปันส่วนแบ่งจากสภาพคล่องส่วนเกินจากค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนตัดจำหน่าย	ร้อยละ 0.73 – 0.81
ประมาณการอัตราการปันส่วนแบ่งให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุน[3]	**ร้อยละ 4.75 – 5.30**

หมายเหตุ: ปีงบประมาณสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน ข้อมูลงบการเงินของปีงบประมาณ 2560 และ 9 เดือนแรกของปีงบประมาณ 2561 เป็นข้อมูลที่ยังไม่ได้ผ่านการตรวจสอบ ข้อมูลทางการเงินของ TFFIF ที่ไม่ได้ผ่านการตรวจสอบได้จัดทำมาเพื่อเป็นตัวอย่างเท่านั้น ข้อมูลทางการเงินที่คาดการณ์ไว้ ได้จัดทำเสมือนว่า TFFIF ได้มีการจัดตั้งขึ้น และการโอนสิทธิในรายได้ตาม RTA มีผลในวันที่ 1 ตุลาคม 2559 และจัดทำขึ้นภายใต้สมมติฐานบางประการ หลังจากทำการปรับปรุงแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแสดงผลกระทบอันเป็นสาระสำคัญต่อผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดในวันที่กำหนด ซึ่งอาจไม่ตรงกับผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดที่แท้จริง ของ TFFIF ประมาณการได้มีการอ้างอิงจากสมมติฐานที่อยู่ในร่างหนังสือชี้ชวน และเอกสารสำหรับการเสนอขายหลักทรัพย์ในต่างประเทศที่ได้มีการจัดเตรียมเพื่อ TFFIF นี้ ประมาณการดังกล่าวขึ้นอยู่กับความไม่แน่นอนทางธุรกิจ ทางเศรษฐกิจ และความไม่แน่นอนอื่นๆ ซึ่งอาจไม่อยู่ในการควบคุมของ TFFIF และ บริษัทจัดการ ผลการดำเนินงานจริงจึงอาจมีความแตกต่างจากการประมาณการในงานนำเสนอนี้ ทาง TFFIF และ บริษัทจัดการ ไม่รับประกันผลดำเนินงาน การจ่ายปันผล และตัวเลขประมาณการทั้งสิ้น

(1) รายได้จากเงินลงทุนใน RTA หักด้วยค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าธรรมเนียมการจัดการ ฯลฯ (2) คำนวณจากกำไรสุทธิหลังปรับรวมสภาพคล่องส่วนเกินจากค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนตัดจำหน่าย (3) ไม่มีการปรับปรุงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนภายหลังการรับรู้เงินลงทุนเมื่อเริ่มแรก (4) ตามหลักเกณฑ์ของสำนักงาน ก.ล.ต. สภาพคล่องส่วนเกินจากการตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนสามารถนำไปคืนให้กับผู้ถือหน่วยลงทุนผ่านการลดทุนได้

(5) คำเตือน: ประมาณการอัตราการปันส่วนแบ่งให้แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนดังกล่าวคำนวณจากผลรวมจำนวนเงินทุนเริ่มแรกและจำนวนเงินเบื้องต้นที่คาดว่าจะได้รับจากการเสนอขายส่วนเพิ่มทุนเบื้องต้นจำนวน 41,000 – 45,700 ล้านบาท โดยมีสมมติฐานในการจ่ายเงินปันผลในอัตราร้อยละ 100 ของกำไรสุทธิที่มีการปรับปรุงแล้ว รวมทั้งสมมติฐานในการตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายในการออกและเสนอขายหน่วยลงทุนเป็นระยะเวลา 3 ปี ตามนโยบายบัญชี และสมมติฐานหลักที่ผู้ประเมินราคาอิสระใช้ในการจัดทำประมาณการ (สามารถศึกษาเพิ่มเติมได้ในหน้า 26 และ 27 หรือ จากร่างหนังสือชี้ชวน) ซึ่งเป็นเพียงการแสดงประมาณการสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และไม่อาจรับรองผลได้ ทั้งนี้จำนวนเงินสุดท้ายที่จะได้รับจากการเสนอขายส่วนเพิ่มทุนอาจแตกต่างจากประมาณการดังกล่าว

หัวข้อการนำเสนอ

1	สรุปรายละเอียดการเสนอขาย	3
2	ความเป็นมาของกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย	5
3	ทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกและลักษณะอุตสาหกรรม	8
4	สัญญาโอนและรับโอนสิทธิในรายได้และโครงสร้างของกองทุน	13
5	จุดเด่นของการลงทุนและความเสี่ยงที่สำคัญ	17
6	ข้อมูลทางการเงิน	22
7	ภาคผนวก	25

การประเมินมูลค่าทรัพย์สินโดยผู้ประเมินราคาอิสระ

ปริมาณการจราจรและรายได้ค่าผ่านทาง

- **บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด** ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นผู้ประเมินปริมาณการจราจร เนื่องจาก
  - มีประสบการณ์และมีความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก
  - เป็นที่ปรึกษาอิสระที่มีประสบการณ์ในการให้คำปรึกษาในธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ
- **การประมาณการปริมาณการจราจร**ใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลโดยอาศัยสมมติฐานที่สำคัญจากแบบจำลองการจราจรของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- **ปัจจัยที่ใช้ประกอบการประมาณการปริมาณการจราจร**
  - ข้อมูลทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่โดยรอบทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก
  - ปริมาณการจราจรของสายทางต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก
  - การพัฒนาของรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ที่มีลักษณะแข่งขัน
  - ปัจจัยอื่นๆ เช่น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและพฤติกรรมของผู้บริโภค เป็นต้น
- สมมติฐานการปรับอัตราค่าผ่านทางขึ้นทุกๆ 5 ปีตามวิธีที่ระบุใน RTA ซึ่งพิจารณาจากประมาณการดัชนีราคาผู้บริโภคสำหรับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในเดือนมีนาคม และสมมติฐานที่สำคัญอื่นๆ

ปี	สมมติฐานอัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีราคาผู้บริโภค[1]
2562	ร้อยละ 1.54
2563	ร้อยละ 1.93
2564	ร้อยละ 2.13
2565	ร้อยละ 2.33
2566 - 2591	ร้อยละ 2.33

ปี	อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีของประมาณการปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวัน	
	ทางพิเศษฉลองรัช	ทางพิเศษบูรพาวิถี
2562 - 2567	ร้อยละ 5.08	ร้อยละ 5.73
2567 – 2572	ร้อยละ 2.45	ร้อยละ 5.79
2572 – 2577	-[2]	ร้อยละ 4.48
2577 – 2582	-	-[2]
2582 – 2587	-	-
2587 - 2591	-	-

ปี	อัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีของอัตราค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อคัน	
	ทางพิเศษฉลองรัช	ทางพิเศษบูรพาวิถี
2562 - 2567	ร้อยละ 2.42	ร้อยละ 2.25
2567 – 2572	ร้อยละ 2.37	ร้อยละ 2.77
2572 – 2577	ร้อยละ 2.12	ร้อยละ 2.73
2577 – 2582	ร้อยละ 1.92	ร้อยละ 2.49
2582 – 2587	ร้อยละ 1.75	ร้อยละ 2.53
2587 - 2591	ร้อยละ 0.32	ร้อยละ 0.25

หมายเหตุ: (1) อ้างอิงจากค่าเฉลี่ยของประมาณการจากสถาบันอิสระต่างๆ ณ วันที่ 27 พฤษภาคม 2561

(2) ปริมาณการจราจรของทางพิเศษฉลองรัชและบูรพาวิถีจะเต็มความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรตามทฤษฎีบนทางพิเศษฉลองรัชและบูรพาวิถีในปี 2571 และ 2577 ตามลำดับ

การประเมินมูลค่าทรัพย์สินโดยผู้ประเมินราคาอิสระ (ต่อ)

การประเมินมูลค่ารายได้ที่โอนในอนาคตของทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก

- **บริษัท อเมริกัน แอ๊พเพรซัล (ประเทศไทย) จำกัด** และ **บริษัท 15 ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด** เป็นผู้ประเมินราคาอิสระ
- ประเมินมูลค่ารายได้ที่โอนในอนาคตของทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรกโดยวิธีคิดประเมินมูลค่าจากรายได้ (Income approach) โดยนำประมาณการกระแสเงินสดที่จะได้รับในแต่ละปีตาม RTA มาคิดลดด้วยอัตราคิดลดที่เกี่ยวข้อง
- **การประเมินมูลค่าของผู้ประเมินทั้งสองรายเป็นการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ไม่ใช่มูลค่าของกองทุน ดังนั้นจึงเป็นมูลค่าก่อนหักค่าใช้จ่ายต่างๆ ของกองทุน**

สรุปอัตราคิดลดและมูลค่าทรัพย์สิน (ร้อยละ / ล้านบาท)

		American Appraisal	15 Business Advisory Limited บริษัท 15 ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด
อัตราคิดลด		ร้อยละ 7.00	ร้อยละ 7.50
มูลค่าโดยผู้ประเมินราคาอิสระ	**ทางพิเศษฉลองรัช**	27,143	24,852
	ทางพิเศษบูรพาวิถี	26,218	23,805
	รวม	53,361	48,657

คำเตือนและข้อควรพิจารณา

เอกสารนี้จัดทำขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง (“สคร.”) กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย (“กองทุน”) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (“กทพ.”) บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) (“KTAM”) และบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน) (เรียกรวมกับ KTAM ว่า “บริษัทจัดการ”) เพื่อใช้เฉพาะในการนำเสนอข้อมูลครั้งนี้ให้แก่นักลงทุน

ข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในการนำเสนอนี้ หรือที่มีการกล่าวถึงในการนำเสนอครั้งนี้เป็นข้อมูลที่เป็นความลับโดยเคร่งครัด และผู้เข้าร่วมการนำเสนอครั้งนี้ต้องเก็บรักษาข้อมูลไว้เป็นความลับโดยเคร่งครัดเช่นเดียวกัน ข้อมูลซึ่งปรากฏอยู่ในการนำเสนอครั้งนี้ได้จัดเตรียมให้ท่านเพื่อใช้เป็นข้อมูลเท่านั้น และห้ามมิให้นำไปทำซ้ำหรือแจกจ่ายต่อให้แก่บุคคลอื่นใด ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน การที่ท่านเข้าร่วมในการนำเสนอครั้งนี้หรือรับเอกสารนี้ ถือว่าท่านตกลงว่า (1) ท่านได้อ่านและตกลงที่จะปฏิบัติตามข้อความในเอกสารคำบอกกล่าวนี้ และ (2) ท่านจะรักษาข้อมูลเกี่ยวกับการนำเสนอครั้งนี้ไว้เป็นความลับ ตลอดจนรักษาข้อมูลที่มีการเปิดเผยในเอกสารนี้หรือที่มีการหารือกันในการนำเสนอครั้งนี้ไว้เป็นความลับอย่างสูงสุด โดยห้ามมิให้ส่ง ทำซ้ำ นำไปให้ หรือแจกจ่ายข้อมูลในการนำเสนอครั้งนี้หรือสำเนาของข้อมูลดังกล่าวแก่บุคคลอื่นไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม (ไม่ว่าภายในหรือภายนอกองค์กรของท่าน) ไม่ว่าเพื่อวัตถุประสงค์ใด และไม่อนุญาตให้ทำซ้ำเอกสารนี้ไม่ว่าในลักษณะใด การส่งต่อ ตีพิมพ์ เผยแพร่ หรือทำซ้ำเอกสารฉบับนี้ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนถือว่าเป็นการกระทำที่ไม่ได้รับอนุญาต การไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าวอาจถือเป็นการละเมิดหลักเกณฑ์ของผู้นำเสนอข้อมูล และกฎหมายหลักทรัพย์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

เอกสารนี้มิใช่เป็นการเสนอหลักทรัพย์ใดๆ เพื่อขายในสหรัฐอเมริกา หลักทรัพย์ที่อ้างถึงในเอกสารนี้มิได้จดทะเบียนและจะไม่นำไปจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์ของสหรัฐอเมริกา ค.ศ. 1933 (รวมถึงที่แก้ไขเพิ่มเติม) และมิอาจนำไปเสนอขายหรือขายในสหรัฐอเมริกา กองทุนไม่มีความประสงค์ที่จะจดทะเบียนภายใต้ พระราชบัญญัติบริษัทจัดการการลงทุนของสหรัฐอเมริกา ค.ศ. 1940 (รวมถึงที่แก้ไขเพิ่มเติม) โดยอาศัยข้อยกเว้นตามมาตรา 3(ซี)(7) ของกฎหมายดังกล่าว ทั้งนี้ ไม่มีการเสนอขายหน่วยลงทุนแก่ประชาชนทั่วไปในสหรัฐอเมริกา เอกสารการนำเสนอนี้หรือสำเนาของเอกสารนี้ห้ามมิให้นำไป ส่งไป หรือแจกจ่ายไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมในหรือไปยังเขตอำนาจของประเทศใดซึ่งมีข้อห้ามในลักษณะดังกล่าว ซึ่งรวมถึงสหรัฐอเมริกา แคนาดา ญี่ปุ่น และสาธารณรัฐประชาชนจีน

เนื้อหาบางส่วนของเอกสารฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยอาศัยสมมติฐานและข้อมูลบางประการที่ได้รับจาก สคร. กทพ. บริษัทจัดการ และกรรมการ เจ้าหน้าที่ พนักงาน ตัวแทน และบริษัทในเครือของบุคคลดังกล่าวแต่ละราย และ/หรือจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ ข้อมูลทั้งหมดที่ปรากฏอยู่ในเอกสารฉบับนี้ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ให้ทางวาจา ถือว่าเป็นข้อมูล ณ วันที่ทำการนำเสนอนี้ (หรือก่อนหน้านั้นหากมีการระบุไว้เช่นนั้น) และอาจเปลี่ยนแปลงได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบ ข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในการนำเสนอนี้มิได้มีการตรวจสอบโดยอิสระ ข้อมูลในการนำเสนอนี้เป็นข้อมูลในรูปของการสรุปและไม่ถือว่าเป็นข้อมูลที่ครบถ้วนสมบูรณ์ อนึ่ง สคร. กองทุน กทพ. บริษัทจัดการ และผู้ประสานงานการจัดจำหน่ายหน่วยลงทุน ได้แก่ บริษัทหลักทรัพย์ ฟินันซ่า จำกัด JP Morgan Securities plc ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) Merrill Lynch (Singapore) Pte Ltd บริษัทหลักทรัพย์ ภัทร จำกัด (มหาชน) และผู้รับประกันการจัดจำหน่ายหลักทรัพย์รายใดที่อ้างถึงไว้ในเอกสารนี้ (รวมเรียกว่า “ผู้ประสานงานการจัดจำหน่าย”) หรือกรรมการ เจ้าหน้าที่ พนักงาน ตัวแทน หรือบริษัทในเครือของผู้ประสานงานการจัดจำหน่าย มิได้ให้คำรับรองหรือคำรับประกันไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายเกี่ยวกับความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ ความเป็นธรรม หรือความครบถ้วนสมบูรณ์ของข้อมูลที่นำเสนอ หรือความสมเหตุสมผลของสมมติฐานที่เป็นพื้นฐานของข้อมูลใดๆ ของเอกสารนี้ ทั้งนี้ สคร. กองทุน กทพ. บริษัทจัดการ ผู้ประสานงานการจัดจำหน่าย และกรรมการ เจ้าหน้าที่ พนักงาน ตัวแทน หรือบริษัทในเครือของบุคคลดังกล่าวแต่ละรายไม่มีความรับผิดชอบ ไม่มีภาระหน้าที่ (รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงภาระหน้าที่ในการปรับปรุงแก้ไขข้อมูลใด ๆ ที่อยู่ในเอกสารนี้ให้เป็นปัจจุบัน) และไม่มีความรับผิด (ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมอันเป็นผลมาจากสัญญา การกระทำละเมิดหรือประการอื่นใด) สำหรับความสูญเสียที่เกิดจากข้อมูลที่ปรากฏในการนำเสนอนี้หรือข้อมูลทางวาจาที่ให้ไว้โดยเกี่ยวข้องกับข้อมูลนั้น

การนำเสนอนี้มีข้อความที่มีลักษณะเป็นการคาดการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statements) และในระหว่างการนำเสนอนี้ ทางกองทุนและบริษัทจัดการอาจแสดงข้อมูลที่เป็นการประมาณการหรือข้อความที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคตเกี่ยวกับเรื่องต่างๆ รวมถึงแนวโน้มธุรกิจและแนวโน้มการลงทุนของกองทุน การแข่งขัน การประมาณการถึงผลการดำเนินงานในอนาคต ผลประกอบการที่คาดหมาย รายได้ค่าผ่านทางในอนาคต รายได้ที่โอนในอนาคต (ตามที่จะนิยามไว้ในเอกสารนี้) ประมาณการจำนวนเงินที่สามารถปันส่วนแบ่งสำหรับผู้ถือหน่วยลงทุน กระแสเงินสด หรือความต้องการด้านเงินทุนซึ่งมีความเสี่ยงและความไม่แน่นอน ข้อความทั้งหมดที่มิใช่ข้อความที่เป็นข้อเท็จจริงในอดีตถือเป็นข้อความที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคต ข้อความดังกล่าวมีความเสี่ยง ความไม่แน่นอน และปัจจัยอื่น ๆ ทั้งที่ทราบแล้วและที่ยังไม่ทราบ ซึ่งอาจทำให้ผลประกอบการ ผลการดำเนินงาน หรือความสำเร็จตามเป้าหมายของกองทุนซึ่งเกิดขึ้นจริงแตกต่างไปอย่างมีนัยสำคัญจากที่ระบุไว้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายในข้อความที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคต ในบางกรณี ท่านสามารถระบุได้ว่าข้อความใดเป็นข้อความที่มีลักษณะคาดการณ์ในอนาคตโดยพิจารณาจากการใช้ถ้อยคำ เช่น “สามารถ” “อาจจะ” “คาดว่า” “คาดหมายว่า” “เชื่อว่า” “ประสงค์ที่จะ” “ประมาณว่า” หรือถ้อยคำอื่นๆ ซึ่งแสดงนัยคล้ายคลึงกัน ท่านควรศึกษาปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏในหนังสือชี้ชวนฉบับภาษาไทยหรือในเอกสารเสนอขายหลักทรัพย์ในต่างประเทศ ซึ่ง กทพ. กองทุน และบริษัทจัดการ จัดทำขึ้นโดยเกี่ยวข้องกับธุรกรรมที่มุ่งจะเข้าทำ อนึ่ง เมื่อคำนึงถึงความเสี่ยงและความไม่แน่นอนและปัจจัยอื่นๆ ซึ่งในปัจจุบันยังไม่ได้ถูกพิจารณาว่าเป็นนัยสำคัญในขณะนี้ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่าข้อความที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคตที่ปรากฏอยู่ในการนำเสนอนี้จะเกิดขึ้นจริง และผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากที่ระบุไว้ในข้อความที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคต ท่านไม่ควรยึดถือเอาข้อความที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคตว่าเป็นการคาดเดาเหตุการณ์ที่จะเกิดในอนาคต ข้อความที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคตดังกล่าวถือว่าเป็นข้อความ ณ วันที่มีการจัดทำข้อความนั้น และ สคร. กองทุน กทพ. บริษัทจัดการ ผู้ประสานงานการจัดจำหน่าย และกรรมการ เจ้าหน้าที่ พนักงาน ตัวแทน หรือบริษัทในเครือของบุคคลดังกล่าวแต่ละราย ไม่มีความประสงค์ หรือไม่มีภาระหน้าที่ในการแก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน หรือทบทวนข้อความที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคตใด ๆ นั้น ทั้งนี้เว้นแต่กฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์ที่ใช้บังคับจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ข้อมูลต่างๆ รวมถึงการคาดการณ์และการประมาณการเกี่ยวกับกิจการทางพิเศษและปริมาณผู้ใช้บริการในประเทศไทย (โดยเฉพาะในส่วนของทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก ดังที่นิยามไว้ในเอกสารนี้) ซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารนี้มีที่มาจาก บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) กลุ่มผู้วิจัยและที่ปรึกษา และจากแหล่งข้อมูลภายนอกดังที่ระบุชื่อไว้ในเอกสารนี้ ข้อมูลการคาดการณ์และการประมาณการเกี่ยวกับกิจการทางพิเศษ ประกอบด้วยอัตราค่าผ่านทางในอนาคต และปริมาณการจราจรในประเทศไทย (โดยเฉพาะในส่วนของทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก ดังที่นิยามไว้ในเอกสารนี้) มาจากสมมติฐานบางประการซึ่งอาจเกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นก็ได้ ดังนั้นจึงอาจแสดงหรือไม่แสดงถึงการดำเนินการและผลประการกอบที่แท้จริงในอนาคตก็ได้ การประเมินมูลค่าและประเมินราคาที่แสดงไว้เอกสารนี้เป็นข้อมูลที่ได้รับมาจากบริษัท 15 ที่ปรึกษาธุรกิจ จำกัด และบริษัท อเมริกัน แอ็พเพรซัล (ประเทศไทย) จำกัด บริษัทประเมินราคา และจากแหล่งข้อมูลภายนอกดังที่ระบุชื่อไว้ในเอกสารนี้

คำเตือนและข้อควรพิจารณา (ต่อ)

เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น ข้อมูลทางการเงินทั้งหมดเกี่ยวกับค่าผ่านทาง (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งได้มาจากทางพิเศษที่กองทุนเข้าลงทุนในรายได้ครั้งแรก ที่นำเสนอและปรากฏอยู่ในเอกสารนี้ เป็นข้อมูลที่จัดเตรียมตามหลักเกณฑ์และนโยบายที่เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสอดคล้องกับการรับรู้ของรายได้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินไทย ข้อมูลทางการเงินเสมือนที่ยังมิได้ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชี (“ข้อมูลทางการเงินเสมือน”) และข้อมูลทางการเงินตามสถานการณ์สมมติที่ยังมิได้ผ่านการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชี (“ข้อมูลทางการเงินสมมติ”) ที่ปรากฏในเอกสารนี้จัดทำขึ้นและนำเสนอตามนโยบายทางบัญชีตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินไทย เว้นแต่ไม่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในสัญญาโอนและรับโอนสิทธิในรายได้ และไม่มีการนำเสนองบการเงินเต็มชุด ข้อมูลทางการเงินเสมือนและข้อมูลทางการเงินสมมติใช้เพื่อประกอบการอธิบายเท่านั้น โดยจัดทำขึ้นโดยอาศัยสมมติฐานบางประการหลังจากมีการปรับปรุงรายการบางรายการ ทั้งนี้ สมมติฐานและการปรับปรุงรายการดังกล่าวอาจปรากฏหรือไม่ปรากฏในเอกสารนี้ ดังนั้นจึงไม่สามารถรับประกันความถูกต้อง ความเหมาะสม หรือความครบถ้วนของข้อมูลทางการเงินเสมือนและข้อมูลทางการเงินสมมติดังกล่าวในบริบทใดเป็นการเฉพาะ และไม่สามารถรับประกันว่าสมมติฐานที่ใช้ในการจัดทำข้อมูลนั้นสอดคล้องกับการดำเนินงานและผลประกอบการของตลาดในอนาคตหรือไม่ จำนวนเงินที่ทั้งหมดที่แสดงไว้ในเอกสารนำเสนอนี้อยู่ในสกุลเงินบาท เว้นแต่จะระบุไว้เป็นอย่างอื่น

ข้อมูลทางการเงินเสมือนอาจมิได้บ่งชี้ถึงฐานะทางการเงินจริงของกองทุนซึ่งกองทุนจะดำเนินการเพื่อให้เกิดขึ้น ณ วันที่ระบุไว้ และด้วยลักษณะของข้อมูลทางการเงินเสมือน ข้อมูลทางการเงินดังกล่าวจึงอาจไม่แสดงข้อมูลที่แท้จริงของกองทุนในเรื่องผลประกอบการ ฐานะทางการเงินและกระแสเงินสดที่แท้จริง ข้อมูลทางการเงินสมมติที่แสดงไว้ในเอกสารนี้จัดทำขึ้นโดยอาศัยสมมติฐานบางประการซึ่งจะแสดงไว้ในหนังสือชี้ชวนฉบับภาษาไทยและเอกสารเสนอขายหลักทรัพย์ในต่างประเทศซึ่งจัดทำขึ้นโดยเกี่ยวข้องกับธุรกรรมที่มุ่งจะเข้าทำ และขึ้นอยู่กับปัจจัยความไม่แน่นอนและปัจจัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตอันมีนัยสำคัญทั้งในด้านธุรกิจ เศรษฐกิจและด้านอื่นๆ ซึ่งหลายปัจจัยอยู่นอกเหนือการควบคุมของ กทพ. กองทุน และบริษัทจัดการ ดังนั้นผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจริงจึงอาจแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากข้อมูลทางการเงินสมมติที่แสดงไว้ในการนำเสนอนี้ กองทุนไม่สามารถรับประกันข้อมูลทางการเงินสมมติซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารนี้ และไม่ถือเป็นการรับรองว่ากองทุนหรือบริษัทจัดการผูกพันที่จะจัดสรรจ่ายผลตอบแทนใด ๆ แก่ผู้ถือหน่วยลงทุนของกองทุนในอนาคต

การนำเสนอนี้และข้อมูลซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารนี้มิได้จัดเตรียมสำหรับผู้ที่อาจจะเป็นผู้ลงทุนในกองทุน และไม่ถือเป็นหรือเป็นส่วนหนึ่งของการเสนอขายหรือออก หรือคำชี้ชวนหรือคำเชื้อเชิญให้ซื้อหรือจองซื้อหลักทรัพย์ใดๆ ของกองทุนในประเทศใดๆ ซึ่งถือว่าการเสนอ การชี้ชวน หรือการขายหลักทรัพย์ดังกล่าวไม่ชอบด้วยกฎหมายหากไม่มีการจดทะเบียนหรือเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์ในประเทศดังกล่าว หรืออาจไม่เป็นไปตามกฎหมายหรือกฎระเบียบโดยประการอื่นใดของประเทศดังกล่าว และไม่ให้ใช้หรือยึดถือการนำเสนอหรือข้อมูลดังกล่าวในลักษณะที่เกี่ยวข้องกับการเป็นสัญญาหรือข้อผูกพัน หรือยึดถือเพื่อการตัดสินใจลงทุนในประการใดทั้งสิ้น

เอกสารการนำเสนอนี้ไม่ได้มีการยื่นและจะไม่มีการนำไปยื่นกับ สำนักงาน ก.ล.ต. เพื่อเป็นการชี้ชวนหรือเพื่อการเสนอขายหลักทรัพย์ หรือเสนอหรือให้บริการจัดการกองทุนหรือนายหน้าซื้อขายหลักทรัพย์ การค้าหลักทรัพย์ หรือการจัดจำหน่ายหลักทรัพย์ แต่ได้จัดเตรียมเพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบของ สำนักงาน ก.ล.ต. ในเรื่องการโฆษณาการเสนอขายหลักทรัพย์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับหลักทรัพย์ก่อนที่ สำนักงาน ก.ล.ต. จะอนุมัติให้เสนอขายหลักทรัพย์ (และอนุมัติร่างหนังสือชี้ชวน) เพื่อให้ผู้ลงทุนมีเวลาเพียงพอในการศึกษาข้อมูลก่อนตัดสินใจลงทุน ดังนั้น มิให้แจกจ่ายข้อมูลการนำเสนอนี้ต่อสาธารณะไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม ข้อมูลซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารนี้จัดทำขึ้นโดยอาศัยข้อมูลที่อยู่ในร่างหนังสือชี้ชวนที่ได้ยื่นต่อ สำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งร่างหนังสือชี้ชวนดังกล่าวยังไม่มีผลใช้บังคับตามกฎหมายไทย ดังนั้นข้อมูลในการนำเสนอนี้อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ การเสนอขายหน่วยลงทุนจะกระทำได้ต่อเมื่อสำนักงาน ก.ล.ต. ได้อนุมัติคำขออนุมัติการเสนอขายหน่วยลงทุนส่วนเพิ่มทุนของกองทุน และเมื่อพ้น 14 วันนับแต่วันที่มีการเผยแพร่ข้อมูลที่มีสาระตรงตามโครงการจัดการกองทุนและร่างหนังสือชี้ชวนที่แก้ไขเพิ่มเติมครั้งหลังสุดต่อผู้ลงทุนผ่านระบบการรับส่งข้อมูลตามที่กำหนดไว้บนเว็บไซต์ของสำนักงาน ก.ล.ต. ทั้งนี้ เมื่อบริษัทจัดการได้ระบุข้อมูลเกี่ยวกับการเสนอขายหน่วยลงทุนส่วนเพิ่มทุนไว้ในหนังสือชี้ชวนโดยครบถ้วน และได้แจ้งการดำเนินการดังกล่าวต่อสำนักงาน ก.ล.ต.แล้ว

ผู้ได้รับเอกสารนำเสนอนี้ตกลงว่าค่าเสียหายเป็นตัวเงินไม่เพียงพอที่จะเยียวยาแก้ไขการฝ่าฝืนคำเตือนนี้ และนอกจากสิทธิเยียวยาแก้ไขอื่นทั้งหมดที่มีตามกฎหมายหรือตามหลักความเป็นธรรมแล้ว สคร. กองทุน กทพ. บริษัทจัดการ ผู้ประสานงานการจัดจำหน่าย และตัวแทนของบุคคลแต่ละรายดังกล่าว มีสิทธิได้รับการชดใช้ตามหลักความเป็นธรรม ซึ่งรวมถึงคำสั่งห้ามและคำสั่งให้ชำระหนี้โดยเฉพาะเจาะจง โดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

Thailand Future Fund

TFFIF

กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตประเทศไทย

KTAM

บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 1 อาคารเอ็มไพร์ทาวเวอร์ ชั้น 32 ถนนสาทรใต้
แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120
โทร. 0-2686-6100
โทรสาร. 0-2670-0430

MFC Asset Management plc.

บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน เอ็มเอฟซี จำกัด (มหาชน)
เลขที่ 199 อาคารคอลัมน์ทาวเวอร์ ชั้น จี และชั้น 21-23
ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทร. 0-2649-2000
โทรสาร. 0-2649-2100