

เหตุการณ์สำคัญ

BEM คงอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 และสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบันส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก BEM จึงได้ร่วมสนับสนุนนโยบายภาครัฐในการบรรเทาภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน โดยคงอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในราคาเดิม เริ่มต้นที่ 17 บาท สูงสุดไม่เกิน 42 บาท และให้ส่วนลดสำหรับเด็กและผู้สูงอายุ 50% สำหรับนักเรียน นักศึกษา 10% ต่อเนื่องไปจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565

สรุปผลการดำเนินงาน

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ไตรมาสที่ 2		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	งวด 6 เดือน		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
	ปี 2565	ปี 2564		ปี 2565	ปี 2564	
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	1,942	1,403	38.4	3,849	3,276	17.5
รายได้จากธุรกิจระบบราง	1,113	801	39.0	2,104	1,824	15.4
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	207	199	4.0	403	414	-2.7
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	3,262	2,403	35.7	6,356	5,514	15.3
รายได้อื่น	338	283	19.4	356	299	19.1
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	45	56	-19.6	92	114	-19.3
รวมรายได้	3,645	2,742	32.9	6,804	5,927	14.8
ต้นทุนการให้บริการ	2,051	1,724	19.0	3,957	3,680	7.5
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	305	283	7.8	569	598	-4.8
รวมค่าใช้จ่าย	2,356	2,007	17.4	4,526	4,278	5.8
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษี	1,289	735	75.4	2,278	1,649	38.1
ต้นทุนทางการเงิน	526	488	7.8	1,040	957	8.7
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	57	61	-6.6	113	124	-8.9
กำไรก่อนภาษีเงินได้	706	186	279.6	1,125	568	98.1
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	72	(15)	-580.0	155	61	154.1
กำไรก่อน NCI	634	201	215.4	970	507	91.3
NCI	-	-	-	-	(1)	100.0
กำไรส่วนที่เป็นของบริษัท	634	201	215.4	970	506	91.7
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.04	0.01		0.06	0.03	

แม้ว่ายังมีการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 สายพันธุ์ย่อย แต่ประชาชนส่วนใหญ่ที่อาศัยอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้รับการฉีดวัคซีนขั้นพื้นฐานและวัคซีนเข็มกระตุ้น ประกอบกับอาการของโรคไม่รุนแรงอย่างเช่นการระบาดในช่วงเริ่มแรก ประชาชนจึงกลับมาใช้ชีวิตได้เกือบเป็นปกติส่งผลให้ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2565 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 634 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 433 ล้านบาท หรือร้อยละ 215.4

รายได้จากการดำเนินงาน จำนวน 3,262 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 859 ล้านบาท หรือร้อยละ 35.7 โดยรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 539 ล้านบาท รายได้ค่าโดยสารและรับจ้างเดินรถเพิ่มขึ้น 312 ล้านบาท และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น 8 ล้านบาท

ต้นทุนการให้บริการ จำนวน 2,051 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 305 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 327 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.0 และ 22 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.8 ตามลำดับ ซึ่งปรับตัวสูงขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของรายได้

ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 526 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 38 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.8 เหตุผลสำคัญจากการวัดมูลค่าเงินกู้และหุ้นกู้ตามมาตรฐานรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 (IFRS9) ทำให้การบันทึกดอกเบี้ยในงบกำไรขาดทุนมากกว่าดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริง

สำหรับงวดหกเดือนปี 2565 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 970 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 464 ล้านบาท หรือร้อยละ 91.7 สาเหตุจากปริมาณจราจรและปริมาณผู้โดยสารที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้รายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้น ขณะเดียวกันต้นทุนการให้บริการรวมค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร จำนวน 4,526 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 248 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.8 และต้นทุนทางการเงิน จำนวน 1,040 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 83 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.7

ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

1. ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 1,942 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 539 ล้านบาท หรือร้อยละ 38.4 สาเหตุหลักจากการปรับตัวสูงขึ้นของปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนทุกสายทาง และการปรับอัตราค่าผ่านทางตามสัญญาสัมปทานโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2564 โดยปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในไตรมาสนี้เฉลี่ยอยู่ที่ 1,027,594 เที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 33.4

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว มีจำนวน 802 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 316 ล้านบาท หรือร้อยละ 65.0 สำคัญจากงานซ่อมบำรุงที่เลื่อนการทำงานในช่วงสถานการณ์ของ COVID-19 ในช่วงปี 2563 - 2564 เริ่มทยอยดำเนินการในปีนี้ รวมถึงมีค่าใช้จ่ายเรียกเก็บจากคู่สัญญาสูงกว่าที่ประมาณการไว้

2. ธุรกิจระบบราง

รายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 1,113 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 312 ล้านบาท หรือร้อยละ 39.0 โดยรายได้ค่าโดยสารโครงการสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้น เนื่องจากภาครัฐกึ่งเริ่มทยอยยกเลิกนโยบาย Work From Home และในส่วนของสถานศึกษามีการยกเลิกการเรียนออนไลน์ ทำให้ปริมาณการเดินทางในระบบรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น โดยปริมาณผู้โดยสารในไตรมาสนี้เฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 230,730 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 93.8 และปริมาณผู้โดยสารในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 276,037 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 88.6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และในส่วนของรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเพิ่มขึ้นตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 1,171 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 6 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.5

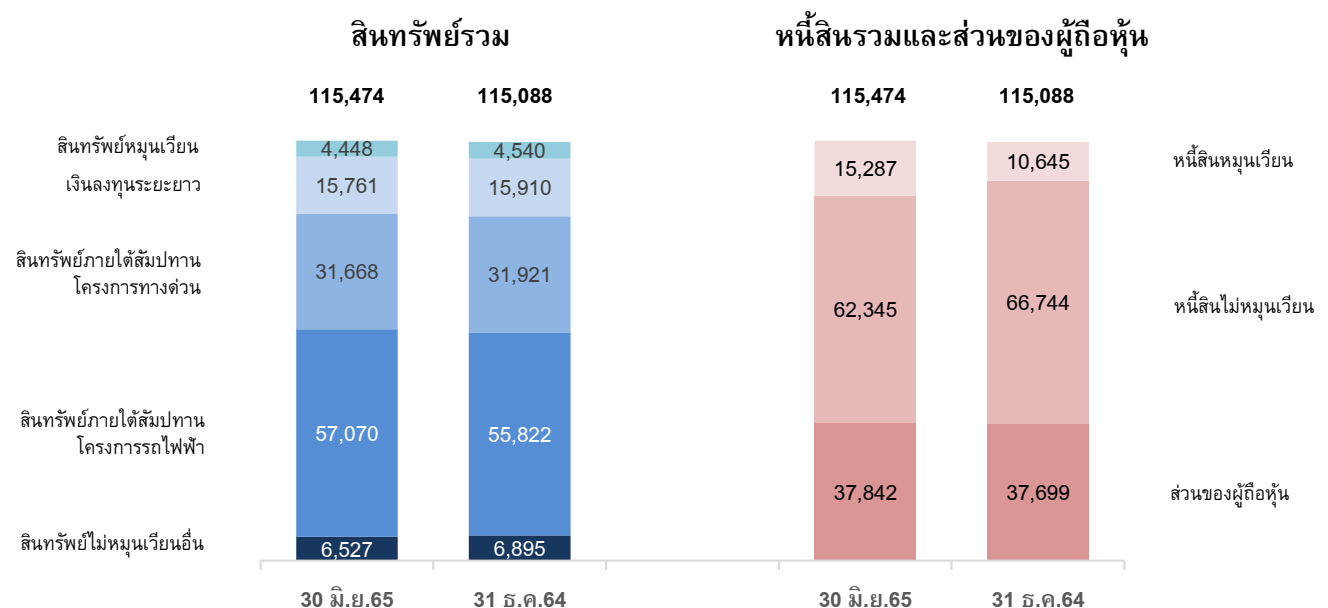
3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์มีจำนวน 207 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 8 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.0 สาเหตุหลักจากรายได้ค่าบริการโครงข่ายโทรคมนาคม ในส่วนต้นทุนของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 78 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 5 ล้านบาท หรือร้อยละ 6.8 สำคัญจากภาษีที่ดิน และสิ่งปลูกสร้าง ในปี 2565 ไม่มีมาตรการลดหย่อนจากหน่วยงานรัฐดังเช่นปี 2564

ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 115,474 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 386 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.3 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2564 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน หนี้สินรวม จำนวน 77,632 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 243 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.3 ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 37,842 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 143 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.4 จากผลกำไรของบริษัทและการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนระยะยาวและตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)



กระแสเงินสด

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	งวด 6 เดือน	
	ปี 2565	ปี 2564
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,294	1,649
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน	374	(1,081)
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,544)	(562)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	124	6

เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน 2,294 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากกำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้นตามรายได้จากการดำเนินงานของบริษัท

เงินสดสุทธิจากกิจกรรมลงทุน 374 ล้านบาท เป็นเงินรับจากการขายเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงิน 505 ล้านบาท และรับเงินปันผล 330 ล้านบาท ขณะที่มีการจ่ายลงทุนในการปรับปรุงทางด่วน จำนวน 232 ล้านบาท และการปรับปรุงอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 229 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน 2,544 ล้านบาท เป็นการจ่ายเงินไถ่ถอนหุ้นกู้ 1,000 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน 1,049 ล้านบาท จ่ายเงินปันผล 1,223 ล้านบาท และมีการเบิกใช้เงินกู้ยืมสุทธิ จำนวน 728 ล้านบาท

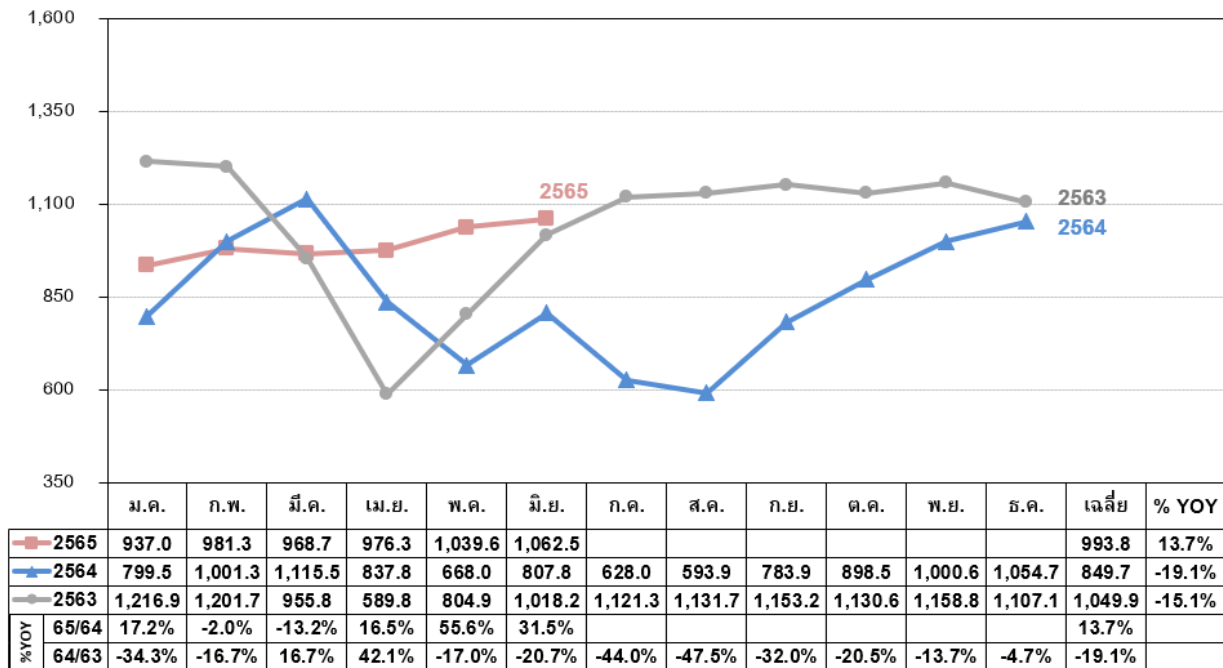
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

รายการ	หน่วย	ไตรมาสที่ 2	
		ปี 2565	ปี 2564
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	17.61	7.46
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)	ร้อยละ	3.90	5.09
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	1.37	1.80
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	1.89	1.86
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	1.66	1.59

อัตรากำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 2 ปี 2564 เป็นผลจากสถานการณ์ COVID-19 ที่ลดความรุนแรงลง และการปรับตัวของประชาชน ทำให้ผู้ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้ากลับมาใช้บริการเพิ่มขึ้นส่งผลให้รายได้มากขึ้น แต่ในส่วนของ ROE และ ROA ลดลง เนื่องจากคำนวณจากกำไรสุทธิ Annualized ที่ได้รวมช่วงเวลาของไตรมาสที่ 3 - 4 ปี 2564 ซึ่งได้รับผลกระทบจาก COVID-19 รุนแรงที่สุดไว้ ในขณะที่ไตรมาสที่ 2 ปี 2564 รวมช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบไม่รุนแรง ทำให้ ROE และ ROA ของไตรมาสที่ 2 ปี 2565 ต่ำกว่าไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ในส่วนของอัตราส่วนหนี้สินเพิ่มขึ้นเล็กน้อยตามการเบิกใช้เงินกู้ยืม

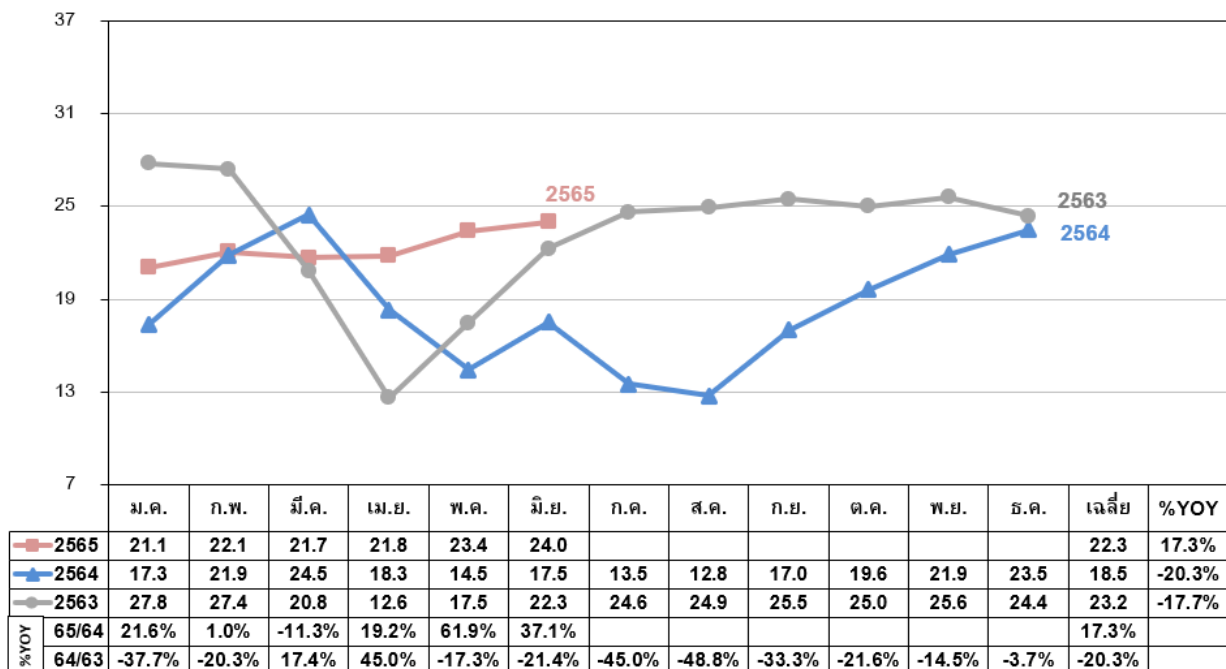
ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวน และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

(พันเที่ยว/วัน)



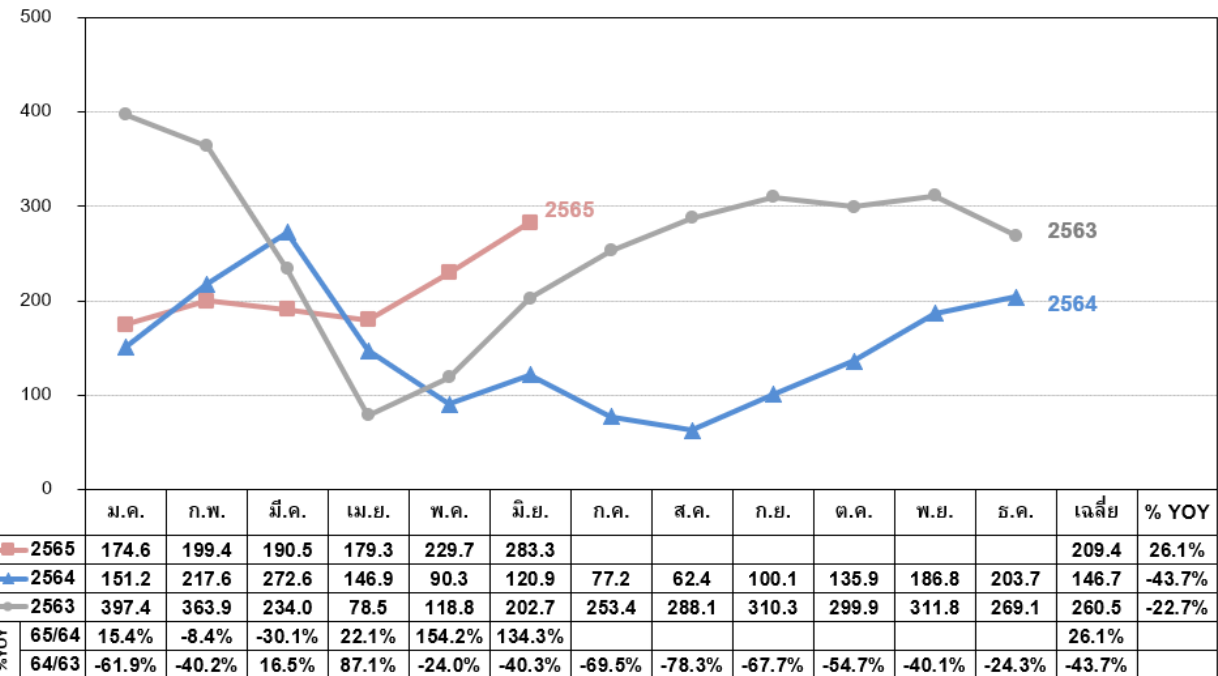
รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวน และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

(ล้านบาท/วัน)



จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(พันเที่ยว/วัน)



รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(ล้านบาท/วัน)

