

เหตุการณ์สำคัญในไตรมาสที่ 3 ปี 2563

1. การฟื้นตัวของปริมาณการเดินทาง

ภายหลังการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ส่งผลให้มีการเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งการเดินทางโดยใช้ทางด่วนและการเดินทางโดยใช้รถไฟฟ้า โดยในไตรมาสนี้ ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนเฉลี่ยอยู่ที่วันละ 1,135,400 เที่ยว เพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ผ่านมา (QoQ) ร้อยละ 40 และปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าเฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่วันละ 283,700 เที่ยว เพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่แล้ว ร้อยละ 113 หากเปรียบเทียบการเดินทางล่าสุดของเดือนตุลาคม 2563 กับเดือนเมษายนที่ผ่านมา ซึ่งเป็นเดือนที่ต่ำสุด พบว่าปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 92 และปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า เพิ่มขึ้นร้อยละ 282

2. การยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดราชการ

บริษัทให้ความร่วมมือยกเว้นค่าผ่านทางในวันหยุดราชการประจำปีตามประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี โดยยกเว้นค่าผ่านทาง จำนวน 3 สายทาง ได้แก่ ทางด่วนชั้นที่ 1 ทางด่วนชั้นที่ 2 และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด ซึ่งในปี 2563 มีจำนวน 19 วัน โดยอยู่ในไตรมาสที่ 3 จำนวน 7 วัน ได้แก่ วันอาสาฬหบูชา วันเข้าพรรษา วันหยุดชดเชยวันสงกรานต์จำนวน 3 วัน วันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระบรมราชชนนีพันปีหลวงและวันแม่แห่งชาติ

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทเปรียบเทียบระหว่างไตรมาสที่ 3 และงวดเก้าเดือน ปี 2563 และปี 2562

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2563 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 822 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ 2 ที่ผ่านมา (QoQ) ซึ่งมีกำไร 152 ล้านบาทแล้ว กำไรเพิ่มขึ้น 670 ล้านบาท หรือร้อยละ 440.8 แต่หากเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ 3 ปีก่อน (YoY) กำไรลดลง 115 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.3 สาเหตุหลักจากรายได้ที่ลดลงจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เกิดขึ้นในปี 2563 ขณะที่มีการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งเปิดให้บริการครบทั้งสายทางแล้วเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ที่ผ่านมา

บริษัทมีรายได้จากการดำเนินงาน 3,572 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 503 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.3 โดยรายได้ค่าผ่านทางลดลง 461 ล้านบาท รายได้ค่าโดยสารและรับจ้างเดินรถลดลง 56 ล้านบาท ขณะที่รายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น 14 ล้านบาท ในส่วนของรายได้อื่น จำนวน 230 ล้านบาท ต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 32 ล้านบาท เนื่องจากไม่มีกำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุนในไตรมาสที่ 3 ปีนี้

ในด้านต้นทุนการให้บริการ จำนวน 2,026 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 565 ล้านบาท หรือร้อยละ 21.8 สาเหตุสำคัญจากการลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์นานก่อสร้างทางด่วนของทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี ซี ซึ่งได้ถูกตัดจำหน่ายหมดแล้วในไตรมาสที่ 1 ปี 2563 ขณะที่มีการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งเปิดให้บริการครบทั้งสายทางแล้วเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ที่ผ่านมา สำหรับค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนเล็กน้อย

ในส่วนของค่าใช้จ่ายทางการเงินภายหลังจากที่เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินครบทั้งสายทาง ดอกเบี้ยของเงินกู้ที่เคยบันทึกเป็นต้นทุนโครงการได้ถูกบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามมาตรฐานบัญชี ทำให้ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

สำหรับงวดเก้าเดือนปี 2563 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 1,482 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน 3,431 ล้านบาท หรือร้อยละ 69.8 สาเหตุหลักมาจากปีก่อนมีกำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน แต่ไม่มีรายการลักษณะดังกล่าวในปีนี้ รวมทั้งผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้ปริมาณจราจรและปริมาณผู้โดยสารลดลง ส่งผลให้รายได้ของบริษัทลดลง ด้านต้นทุนการให้บริการ จำนวน 6,342 ล้านบาท ลดลงจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 1,180 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.7 และค่าใช้จ่ายทางการเงิน จำนวน 1,563 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน 317 ล้านบาท หรือร้อยละ 25.4

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ไตรมาสที่ 3		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	งวดเก้าเดือน		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
	ปี 2563	ปี 2562		ปี 2563	ปี 2562	
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	2,147	2,608	-17.7	5,953	7,711	-22.8
รายได้จากธุรกิจระบบราง	1,210	1,266	-4.4	3,319	3,639	-8.8
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	215	201	7.0	586	562	4.3
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	3,572	4,075	-12.3	9,858	11,912	-17.2
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	65	94	-30.9	215	290	-25.9
รายได้อื่น	230	238	-3.4	516	311	65.9
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	-	24	-100.0	-	177	-100.0
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	-	-	-	3,409	-100.0
รวมรายได้	3,867	4,431	-12.7	10,589	16,099	-34.2
ต้นทุนการให้บริการ	2,026	2,591	-21.8	6,342	7,522	-15.7
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	309	303	2.0	955	947	0.8
รวมค่าใช้จ่าย	2,335	2,894	-19.3	7,297	8,469	-13.8
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายภาษี	1,532	1,537	-0.3	3,292	7,630	-56.9
ต้นทุนทางการเงิน	487	328	48.5	1,339	956	40.0
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง *	73	94	-22.3	224	290	-22.8
กำไรก่อนภาษีเงินได้	972	1,115	-12.8	1,729	6,384	-72.9
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้	148	175	-15.4	242	1,629	-85.1
กำไรก่อนรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและ NCI	824	940	-12.3	1,487	4,755	-68.7
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม-สุทธิ	-	-	-	-	173	-100.0
NCI	(2)	(3)	33.3	(5)	(15)	66.7
กำไรส่วนที่เป็นของบริษัท	822	937	-12.3	1,482	4,913	-69.8
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.05	0.06		0.10	0.32	

* ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 บริษัทปฏิบัติตามมาตรฐานรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน ได้จัดประเภทเงินกู้จากธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ซึ่งเป็นหนี้ที่รฟม.เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน) เป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (Effective Interest Rate : EIR) เป็นผลให้บริษัทบันทึกดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงในงบกำไรขาดทุน ไตรมาสที่ 3 และงวดเก้าเดือนปี 2563 จำนวน 73 ล้านบาท และ 224 ล้านบาท ตามลำดับ (ในขณะที่บันทึกดอกเบี้ยรับเท่ากับจำนวนที่รับจริง 65 ล้านบาท และ 215 ล้านบาท ตามลำดับ)

ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

1. ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 2,147 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ผ่านมา (QoQ) จำนวน 641 ล้านบาท หรือร้อยละ 42.6 แต่ยังคงต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) จำนวน 461 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.7 โดยรายได้ค่าผ่านทางลดลงในทุกสายทาง เนื่องจากยังคงได้รับผลกระทบของการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่เกิดขึ้นในปี 2563 ทำให้ปริมาณการเดินทางลดลง โดยมีปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนเฉลี่ยอยู่ที่วันละ 1,135,400 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 40.8 QoQ เป็นผลจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 แต่ YoY โดยภาพรวมต่ำกว่าร้อยละ 8.5 ทั้งนี้ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (SOE) และทางพิเศษอุดรรัถยา (C+) ซึ่งเป็นทางพิเศษที่บริษัทได้รับส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 100 มีปริมาณรถกลับมาใกล้เคียงกับปีก่อน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว สำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2563 มีจำนวน 647 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนจำนวน 883 ล้านบาท หรือร้อยละ 57.7 ซึ่งสาระสำคัญจากการลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนของทางพิเศษศรีรัช ส่วนเอ บี ซี ซึ่งได้ถูกตัดจำหน่ายหมดแล้วในไตรมาสที่ 1 ปี 2563 รวมถึงมีการบริหารควบคุมต้นทุนให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์

2. ธุรกิจระบบราง

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 1,210 ล้านบาท บาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ผ่านมา (QoQ) จำนวน 394 ล้านบาท หรือร้อยละ 48.2 แต่ยังคงต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน (YoY) จำนวน 56 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.4 โดยปริมาณผู้โดยสารในไตรมาสนี้เฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 283,700 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 113 QoQ เนื่องจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของภาครัฐโดยเฉพาะเรื่องของการรักษาระยะห่าง แต่ YoY ต่ำกว่าร้อยละ 15.4 ผู้โดยสารในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 338,800 เที่ยว

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สำหรับไตรมาสที่ 3 ปี 2563 มีจำนวน 1,312 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 318 ล้านบาท หรือร้อยละ 32 ปัจจัยหลักจากค่าใช้จ่ายจากการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย

3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในไตรมาสที่ 3 ปี 2563 จำนวน 215 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 3 ปี 2562 จำนวน 14 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการให้บริการสื่อสารโทรคมนาคมและการจัดหาสื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ จากการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ในส่วนต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ มีจำนวน 67 ล้านบาท เท่ากับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	30 ก.ย.63	31 ธ.ค.62	เปลี่ยนแปลง	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
สินทรัพย์รวม	115,698	111,697	4,001	3.6
หนี้สินรวม	76,605	72,874	3,731	5.1
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	39,093	38,823	270	0.7

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 115,698 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,001 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.6 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2562 สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ซึ่งแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ครบทั้งสายทางแล้วเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 มีหนี้สินรวมจำนวน 76,605 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,731 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.1 จากการเบิกใช้สินเชื่อเพื่อใช้ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 39,093 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 270 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.7 สาระสำคัญจากกำไรสุทธิจากการดำเนินงานงวดเก้าเดือนแรกของปี 2563 และการรับรู้ผลกำไรจากการวัดมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในสินทรัพย์ทางการเงินระยะยาว ขณะเดียวกันมีการจ่ายเงินปันผลในเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา

กระแสเงินสด

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 2,283 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีก่อน 1,579 ล้านบาท

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	งวดเก้าเดือน ปี 2563
เงินสดสุทธิกิจกรรมดำเนินงาน	4,065
เงินสดสุทธิกิจกรรมลงทุน	(3,096)
เงินสดสุทธิกิจกรรมจัดหาเงิน	610
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	1,579
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	704
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	2,283

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายจำนวน 3,065 ล้านบาท จ่ายค่างานปรับปรุงทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้ทางและสินทรัพย์ถาวรเพื่อการดำเนินงาน จำนวน 775 ล้านบาท รับเงินจากการขายเงินลงทุนสุทธิ จำนวน 261 ล้านบาท และรับเงินปันผลจำนวน 483 ล้านบาท

เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน จากการออกหุ้นกู้และเบิกใช้สินเชื่อสุทธิ จำนวน 3,237 ล้านบาท จ่ายเงินปันผลจำนวน 1,376 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1,251 ล้านบาท

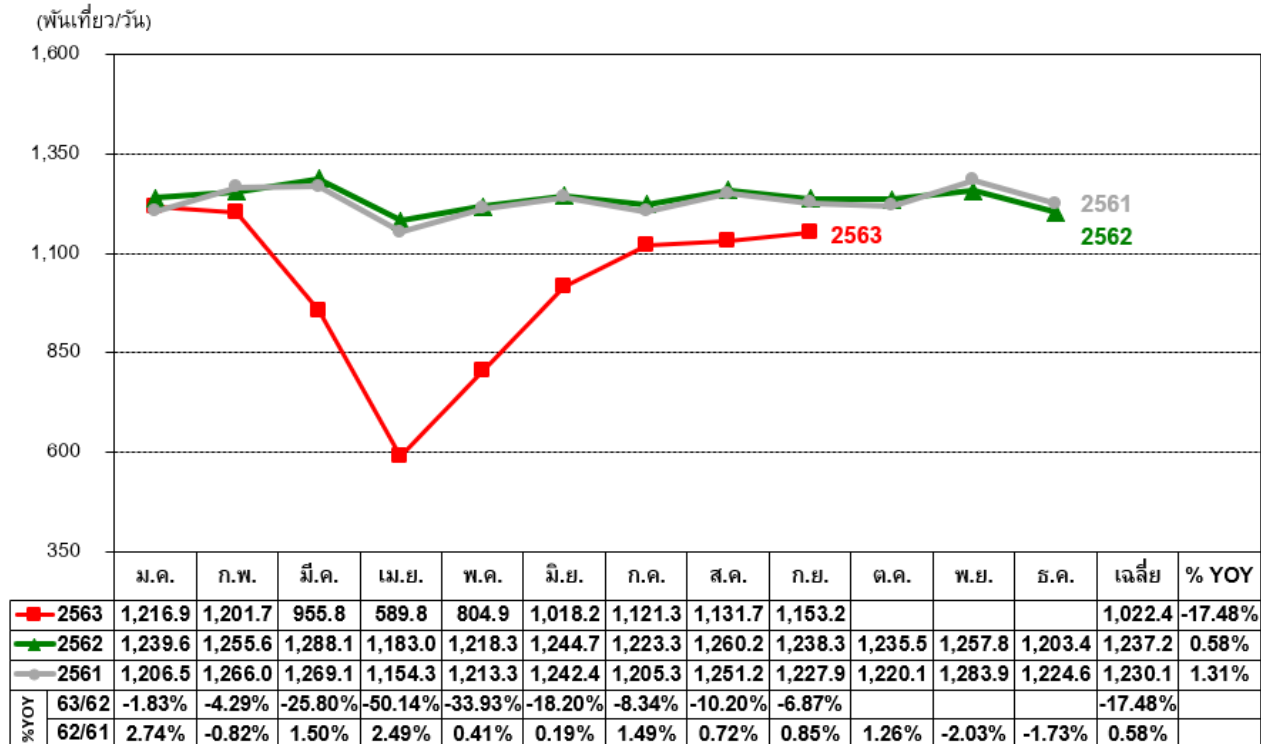
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ *

รายการ	หน่วย	ไตรมาสที่ 3	
		ปี 2563	ปี 2562
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	21.61	21.60
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)	ร้อยละ	5.13	8.24
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	1.94	3.22
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	1.73	1.59
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	1.44	1.33

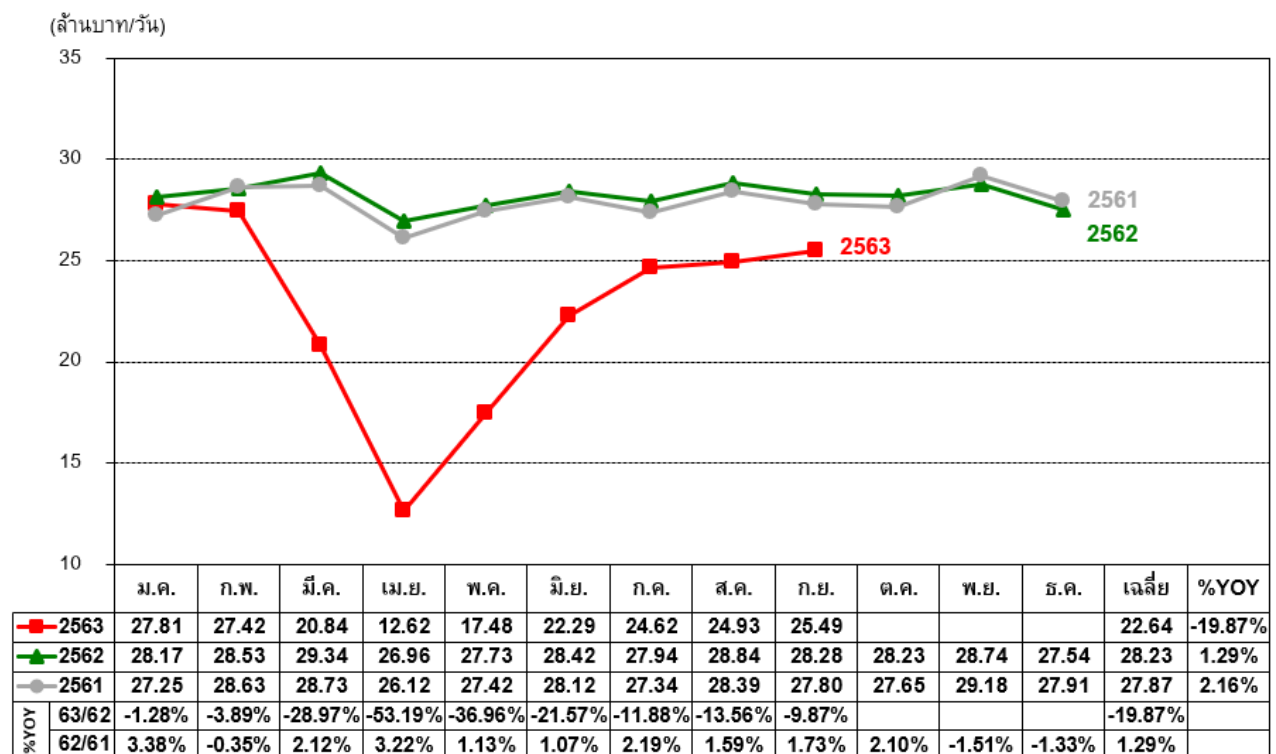
แม้ว่ารายได้จากการดำเนินงานจะลดลงจากผลกระทบของ COVID-19 แต่การลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิประโยชน์ทางด่วนขั้นที่ 2 รวมถึงการบริหารต้นทุนและควบคุมค่าใช้จ่าย ทำให้อัตรากำไรสุทธิยังคงอยู่ในระดับเดียวกับปีก่อน ส่วน ROE และ ROA ต่ำกว่าปีก่อนจากกำไรสุทธิที่ลดลง D/E เพิ่มขึ้นจากการเบิกใช้สินเชื่อเพื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย แต่ต่ำกว่า 2.5 เท่า ตามข้อกำหนดของเงินกู้และหุ้นกู้

* ผลการดำเนินงานคำนวณจากงบการเงินรวม มีองค์ประกอบจากการดำเนินงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ และผลตอบแทนจากการลงทุนในบริษัทอื่น จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงในอุตสาหกรรมที่เหมาะสมได้
ไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค้างจากระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน และไม่รวมรายการกำไรจากการเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

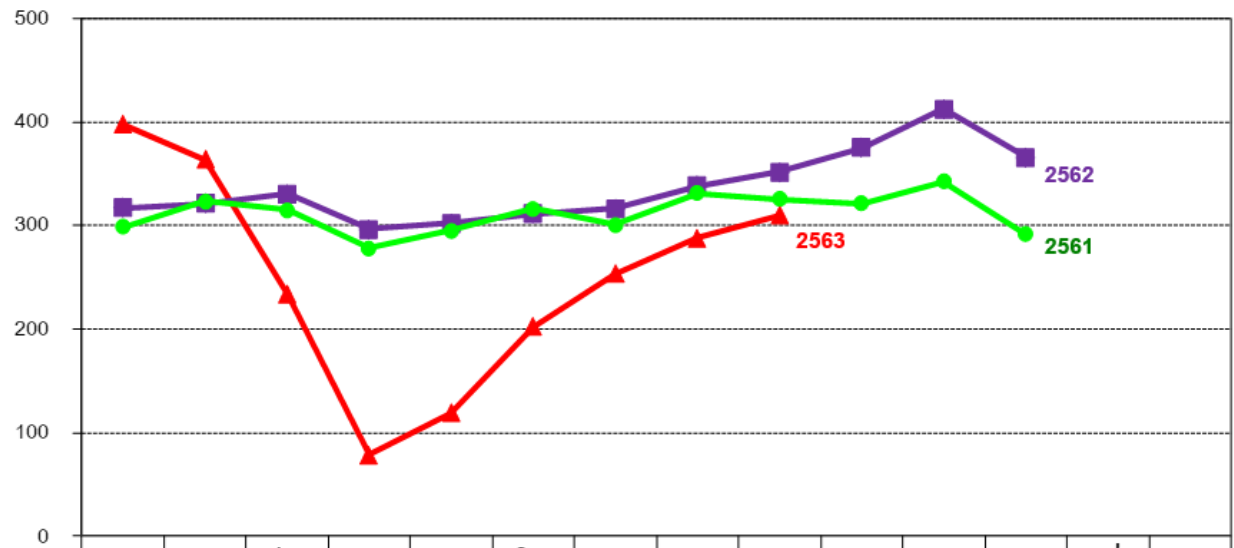


รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด



จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

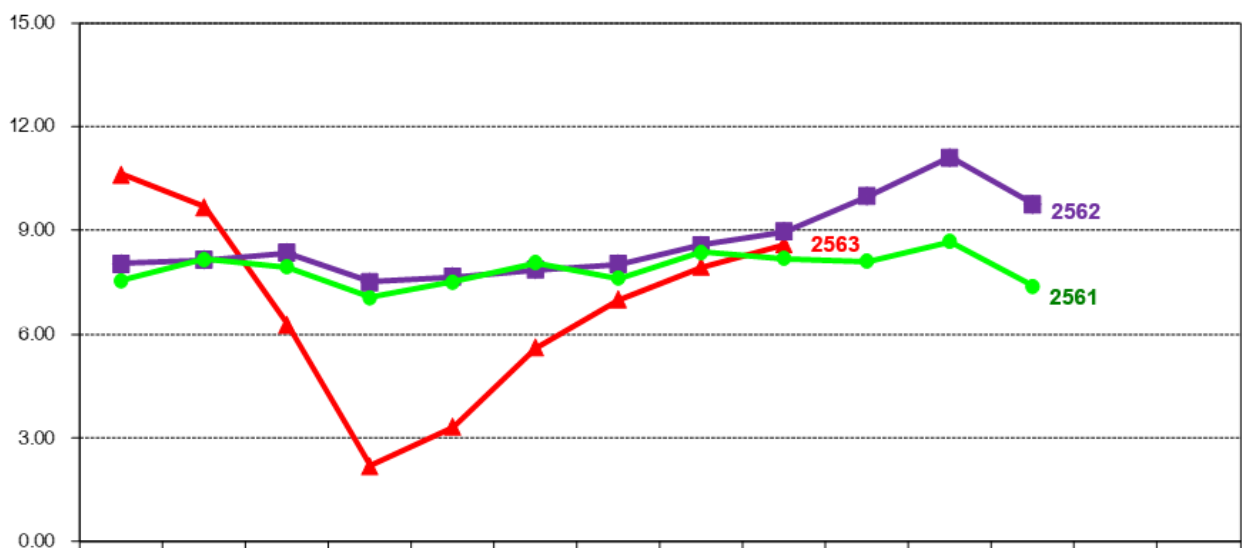
(พันเที่ยว/วัน)



	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2563	397.4	363.9	234.0	78.5	118.8	202.7	253.4	288.1	310.3				249.4	-22.26%
2562	316.9	321.7	330.5	296.6	302.1	311.7	316.7	338.5	351.5	375.4	412.8	365.9	336.8	8.12%
2561	299.0	323.5	315.4	278.0	294.9	316.4	301.1	331.0	325.3	321.1	342.8	291.5	311.5	5.50%
%YOY	63/62	25.43%	13.11%	-29.20%	-73.54%	-60.67%	-34.98%	-20.00%	-14.89%	-11.71%			-22.26%	
	62/61	5.96%	-0.57%	4.80%	6.71%	2.44%	-1.49%	5.18%	2.27%	8.05%	16.90%	20.40%	25.50%	8.12%

รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(ล้านบาท/วัน)



	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2563	10.62	9.68	6.28	2.19	3.31	5.62	7.00	7.95	8.59				6.80	-16.37%
2562	8.04	8.15	8.35	7.52	7.65	7.87	8.02	8.58	8.97	9.99	11.12	9.77	8.67	9.97%
2561	7.56	8.17	7.95	7.06	7.51	8.07	7.61	8.38	8.19	8.10	8.69	7.39	7.89	6.95%
%YOY	63/62	32.17%	18.74%	-24.77%	-70.82%	-56.71%	-28.62%	-12.70%	-7.38%	-4.14%			-16.37%	
	62/61	6.29%	-0.27%	5.10%	6.48%	1.90%	-2.45%	5.37%	2.39%	9.42%	23.29%	27.99%	32.17%	9.97%