

เหตุการณ์สำคัญในปี 2564

BEM ได้รับคัดเลือกให้เป็น “หุ้นยั่งยืน” ต่อเนื่องเป็นปีที่ 5

BEM ได้รับคัดเลือกให้เป็น 1 ใน 146 บริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ที่อยู่ในรายชื่อ “หุ้นยั่งยืน” หรือ Thailand Sustainability Investment (THSI) ประจำปี 2564 ต่อเนื่องเป็นปีที่ 5 ในฐานะผู้ให้บริการระบบคมนาคมขนส่งที่ครบวงจรควบคู่ไปกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน

BEM ได้รับรางวัล “Thailand’s Top Corporate Brands 2021”

BEM ได้รับรางวัลสุดยอดแบรนด์องค์กรไทยในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ จากการเป็นองค์กรที่มีมูลค่าแบรนด์องค์กรสูงสุดของประเทศไทยประจำปี 2564 จากงาน “ASEAN and Thailand’s Top Corporate Brands 2021” ต่อเนื่องเป็นปีที่ 2

BEM ออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนเป็นรายแรกของกลุ่มธุรกิจขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เมื่อเดือนเมษายน 2564 BEM ได้ออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน (Sustainability Debentures) ซึ่งนับเป็นบริษัทเอกชนรายแรกในกลุ่มธุรกิจขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่ออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน โดยมีผู้ชำนาญการอิสระ DNV GL Business Assurance Australia Pty Ltd ทำการสอบทานและรับรองว่าหุ้นกู้ดังกล่าวอยู่ในกรอบหลักเกณฑ์ตามมาตรฐานสากล อันเป็นเครื่องยืนยันว่า BEM ได้ดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม หุ้นกู้นี้ได้รับการตอบรับจากนักลงทุนเป็นอย่างดี ซึ่งถือเป็นแรงสำคัญในการสนับสนุนให้บริษัทเดินหน้าประกอบธุรกิจเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน รวมถึงการพัฒนาสิ่งแวดล้อมในเมืองให้น่าอยู่มากขึ้นต่อไป

BEM ได้รับรางวัล Best Sustainability Bond Award ประจำปี 2021

BEM ได้รับรางวัลจาก The Asset ซึ่งเป็นนิตยสารการเงินชั้นนำแห่งเอเชียที่มุ่งเน้นความเป็นเลิศทางด้านการดำเนินงานการเงิน การลงทุน และการบริหารจัดการเพื่อการเติบโตสู่ความยั่งยืน (Sustainability) โดยรางวัลดังกล่าวมอบให้กับบริษัทซึ่งเป็นผู้ออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนรายแรกจากกลุ่มขนส่งและโลจิสติกส์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มูลค่าหุ้นกู้รวม 6,000 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้ชำระคืนหนี้เดิม และ/หรือ เงินลงทุน (Refinance) ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

สรุปผลการดำเนินงานของบริษัทเปรียบเทียบกับระหว่างปี 2564 และปี 2563

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เริ่มจากต้นปี 2563 กลับมารุนแรงเป็นระลอกอีกครั้งในปี 2564 ซึ่งส่งผลกระทบต่อกิจกรรมการเดินทาง เป็นผลให้ปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลง อย่างไรก็ตาม ปริมาณการเดินทางฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญหลังจากมีการผ่อนคลายมาตรการควบคุมของภาครัฐ อัตราการฟื้นตัวของปริมาณผู้ใช้ทางด่วนและผู้โดยสารรถไฟฟ้า ณ สิ้นปี 2564 เมื่อเทียบกับจุดต่ำสุดของปีในเดือนสิงหาคม 2564 อยู่ที่ร้อยละ 77.6 และ 226.4 ตามลำดับ

สำหรับปี 2564 แม้ว่ารายได้ของบริษัทจะได้รับผลกระทบอย่างมากจากสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 แต่ด้วยการบริหารจัดการต้นทุนประกอบกับการมีเงินลงทุนที่ดี บริษัทจึงมีรายได้เงินปันผลสม่ำเสมอ ทำให้ในปี 2564 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 1,010 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน จำนวน 1,041 ล้านบาท หรือร้อยละ 50.8

รายได้จากการดำเนินงาน จำนวน 10,726 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 2,764 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.5 จากผลกระทบ COVID-19 โดยรายได้ค่าผ่านทางลดลง 1,695 ล้านบาท รายได้ค่าโดยสารและรับจ้างเดินรถลดลง 1,066 ล้านบาท และรายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์ลดลง 3 ล้านบาท ในส่วนของรายได้อื่น จำนวน 755 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 78 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.4 สาระสำคัญจากการลดลงของดอกเบี้ยรับจากลูกหนี้ รฟม.ที่มีการทยอยชำระคืนเงินต้นตามสัญญา

ต้นทุนการให้บริการ จำนวน 6,989 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 1,160 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 1,437 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.1 และ 187 ล้านบาท หรือร้อยละ 13.9 ตามลำดับ จากการบริหารจัดการต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับสถานการณ์

ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 1,948 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 128 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.0 เนื่องจากในช่วงต้นปี 2563 ดอกเบี้ยจ่ายบางส่วนยังถูกบันทึกเป็นต้นทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบกับการวัดมูลค่าเงินกู้และหุ้นกู้ด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามมาตรฐานรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 (TFRS9) ทำให้การบันทึกดอกเบี้ยในงบกำไรขาดทุนมากกว่าดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้นจริง

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2564	ปี 2563	ปี 64 เทียบปี 63 เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	ปี 2562	ปี 63 เทียบปี 62 เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	6,450	8,145	-20.8	10,302	-20.9
รายได้จากธุรกิจระบบราง	3,454	4,520	-23.6	5,022	-10.0
รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์	822	825	-0.4	783	5.4
รวมรายได้จากธุรกิจหลัก	10,726	13,490	-20.5	16,107	-16.2
รายได้อื่น					
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	218	277	-21.3	380	-27.1
กำไรจากการจำหน่ายเงินลงทุน	-	4	-100.0	181	-97.8
กำไรจากการโอนเปลี่ยนประเภทเงินลงทุน	-	-	-	3,409	-100.0
อื่นๆ	537	552	-2.7	327	68.8
รวมรายได้อื่น	755	833	-9.4	4,297	-80.6
รวมรายได้ทั้งสิ้น	11,481	14,323	-19.8	20,404	-29.8
ต้นทุนการให้บริการ	6,989	8,426	-17.1	10,311	-18.3
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	1,160	1,347	-13.9	1,336	0.8
รวมค่าใช้จ่าย	8,149	9,773	-16.6	11,647	-16.1
กำไรจากการดำเนินงาน	3,332	4,550	-26.8	8,757	-48.0
ต้นทุนทางการเงิน	1,948	1,820	7.0	1,343	35.5
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	239	293	-18.4	380	-22.9
กำไรก่อนภาษีเงินได้	1,145	2,437	-53.0	7,034	-65.4
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	134	382	-64.9	1,755	-78.2
กำไรก่อนรับรู้ส่วนแบ่งกำไรจากบริษัทร่วมและ NCI	1,011	2,055	-50.8	5,279	-61.1
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม-สุทธิ	-	-	-	173	-100.0
NCI	(1)	(4)	75.0	(17)	76.5
กำไรส่วนที่เป็นของบริษัท	1,010	2,051	-50.8	5,435	-62.3
กำไรต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.07	0.13		0.36	

ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

1. ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 6,450 ล้านบาท ลดลงจากปี 2563 จำนวน 1,695 ล้านบาท หรือร้อยละ 20.8 สาเหตุหลักมาจากผลกระทบของการแพร่ระบาดอย่างต่อเนื่องของเชื้อไวรัส COVID-19 และการกลายพันธุ์ใหม่ที่เกิดขึ้นในระหว่างปี ทำให้สถานการณ์กลับมารุนแรงเป็นระลอกๆ ส่งผลให้ปริมาณผู้ใช้ทางด่วนลดลง โดยปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในปี 2564 เฉลี่ยอยู่ที่ 849,700 เที่ยวต่อวัน ลดลงจากปีก่อน ร้อยละ 19.1

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว มีจำนวน 2,185 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 943 ล้านบาท หรือร้อยละ 30.1 สาระสำคัญจากการลดลงของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่สัมพันธ์กับปริมาณจราจรที่ลดลง และการควบคุมต้นทุนให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์

2. ธุรกิจระบบราง

รายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 3,454 ล้านบาท ลดลงจากปี 2563 จำนวน 1,066 ล้านบาท หรือร้อยละ 23.6 โดยรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา ในส่วนของรายได้ค่าโดยสารโครงการสายสีน้ำเงินลดลงจากผลกระทบของ COVID-19 ที่มีความรุนแรงเป็นระลอกๆ ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ทั้งนี้ในปี 2564 ปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 146,700 เที่ยว ลดลงร้อยละ 43.7 และปริมาณผู้โดยสารในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 172,300 เที่ยว ลดลงร้อยละ 44.2

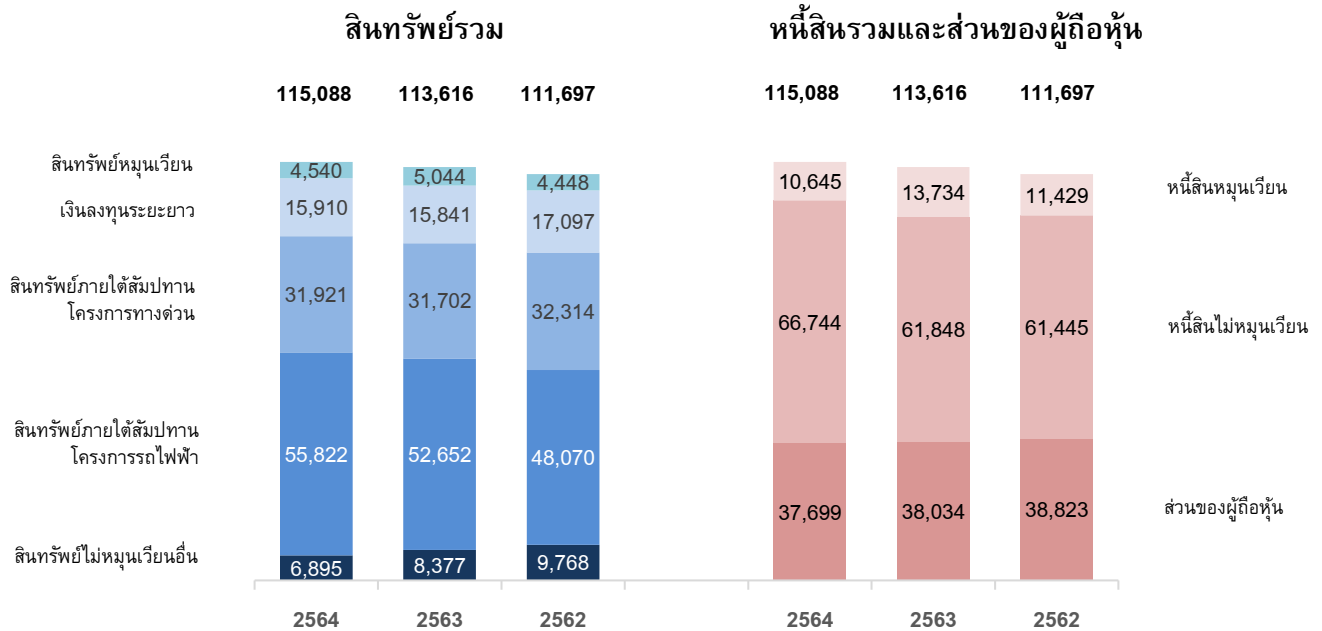
ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 4,520 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 489 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.8

3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์มีจำนวน 822 ล้านบาท ไม่ได้เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเนื่องจากผลกระทบของ COVID-19 รวมถึงบริษัทยังคงมาตรการเยียวยาให้กับลูกค้าของบริษัทอย่างต่อเนื่อง ในส่วนต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 284 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 5 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.7

ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 115,088 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,472 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.3 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2563 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน หนี้สินรวม จำนวน 77,389 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,807 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.4 จากการออกหุ้นกู้และเบิกใช้สินเชื่อ ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 37,699 ล้านบาท ลดลงสุทธิ 335 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.9 สาเหตุสำคัญจากการจ่ายเงินปันผล

กระแสเงินสด

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562
เงินสดสุทธิกิจกรรมดำเนินงาน	2,870	5,351	7,741
เงินสดสุทธิกิจกรรมลงทุน	(1,731)	(3,724)	(7,562)
เงินสดสุทธิกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,621)	(717)	(1)

สำหรับปี 2564 เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน 2,870 ล้านบาท ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน ตามการลดลงของรายได้ของบริษัทที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน เป็นการปรับปรุงอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน จำนวน 1,164 ล้านบาท การปรับปรุงทางด่วน จำนวน 845 ล้านบาท ซื้อสินทรัพย์ถาวรสุทธิ จำนวน 91 ล้านบาท ลงทุนเพิ่มในบริษัทย่อย จำนวน 123 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินปันผลรับ จำนวน 492 ล้านบาท

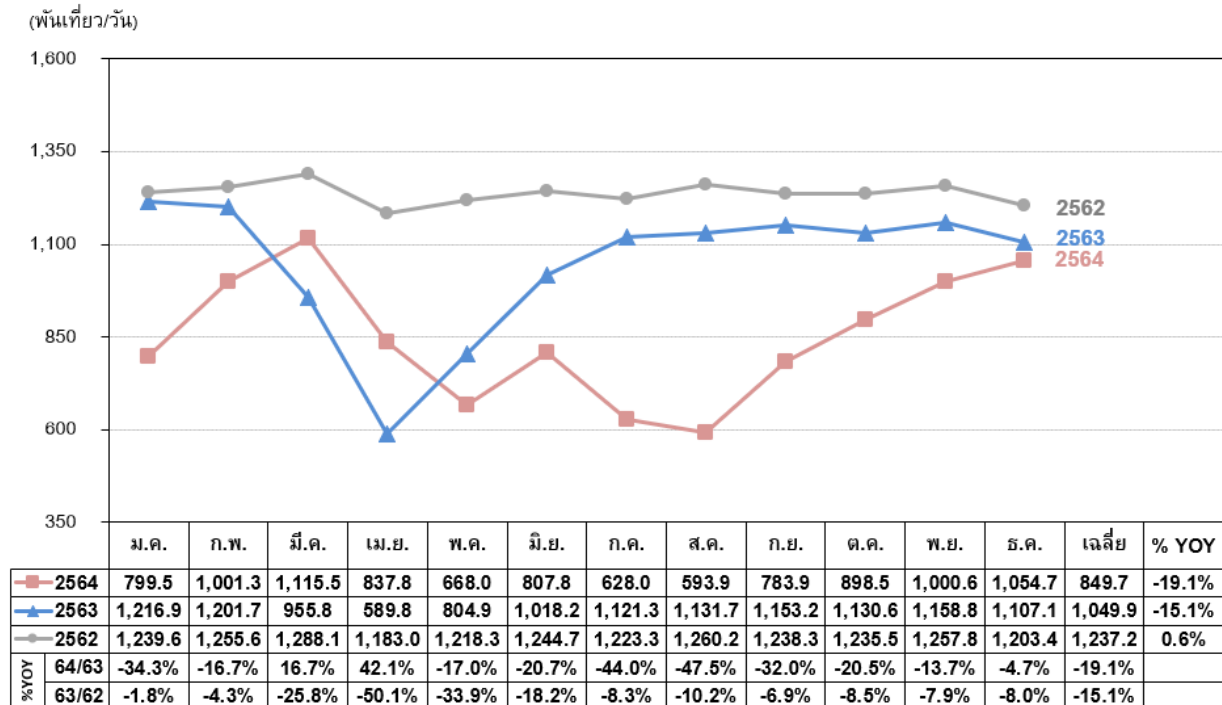
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน เป็นการรับเงินจากการออกหุ้นกู้และเบิกใช้สินเชื่อสุทธิ จำนวน 1,914 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 2,006 ล้านบาท และจ่ายเงินปันผล จำนวน 1,529 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

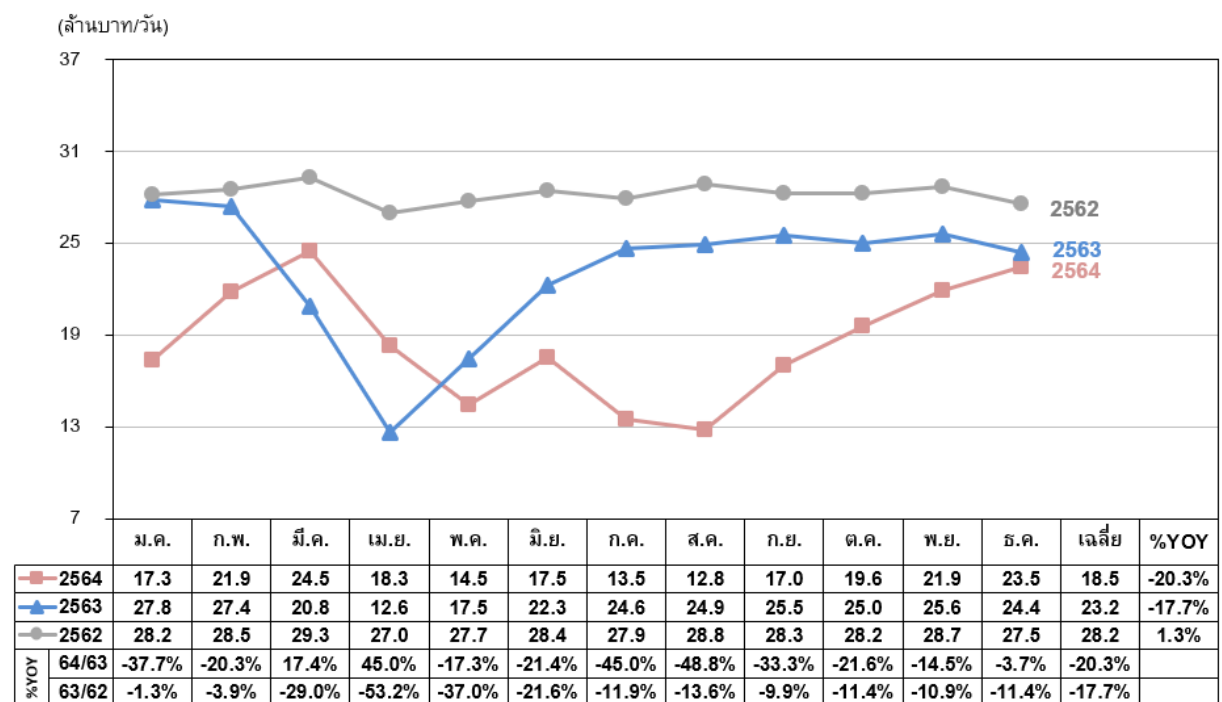
รายการ	หน่วย	ปี 2564	ปี 2563	ปี 2562
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	8.97	14.60	18.66
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)	ร้อยละ	2.67	5.35	8.38
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	0.95	2.00	3.24
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	1.87	1.76	1.62
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	1.65	1.52	1.39

การแพร่ระบาดของ COVID-19 กระทบต่อผลดำเนินงานของบริษัท ทำให้อัตรากำไรสุทธิ ROE และ ROA ต่ำกว่าปีก่อน สำหรับ D/E เพิ่มขึ้นจากการออกหุ้นกู้และเบิกใช้สินเชื่อ แต่ยังคงต่ำกว่าสัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

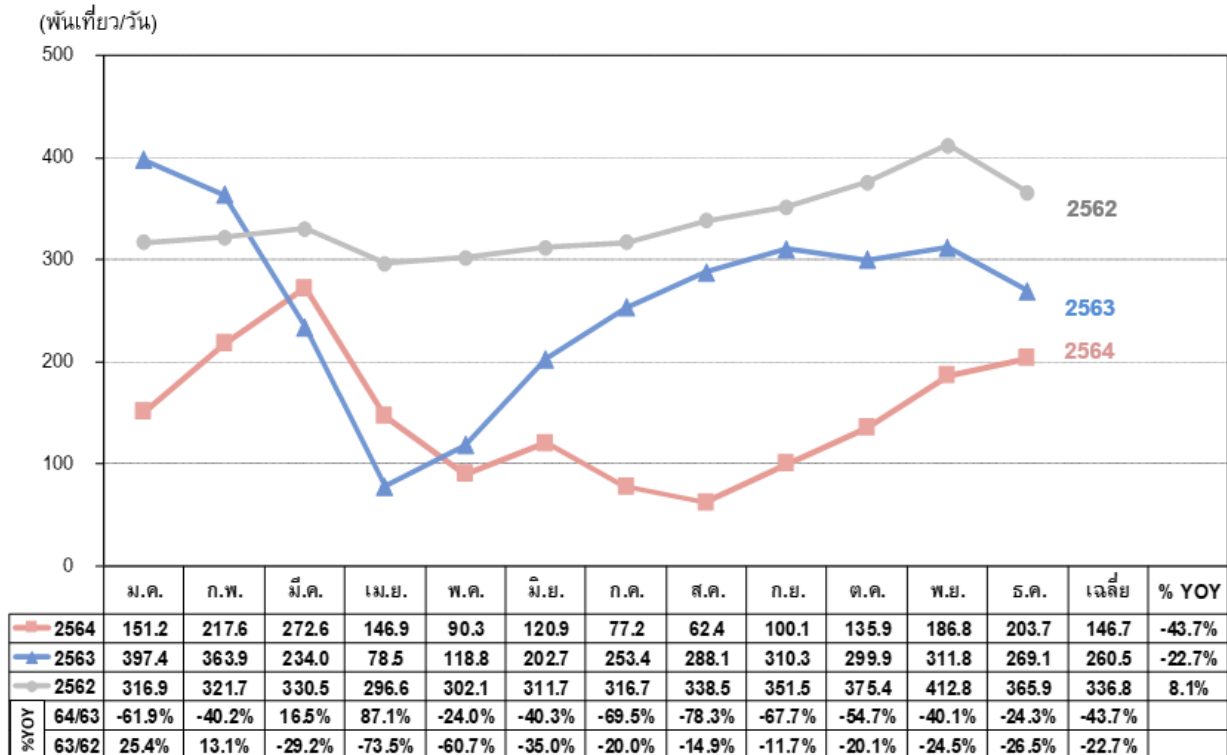
ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด



รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2
ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนฯ และทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด



จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน



รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

