

#### 14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

##### สรุปเหตุการณ์สำคัญ

1. เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยมีระยะเวลาสัมปทาน 33 ปี

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ประกอบด้วย โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีบางซื่อ) ซึ่งเปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย (ช่วงสถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง และสถานีบางซื่อ-สถานีท่าพระ) โดยจะเป็นการเดินรถต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ระยะทางรวม 27 กิโลเมตร จำนวน 20 สถานี มีแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ที่สถานีบางซื่อและสถานีหัวลำโพง มีกำหนดเวลาแล้วเสร็จและเปิดให้บริการไม่เกิน 36 เดือน นับจากวันที่ รฟม.แจ้งให้เริ่มงาน ดังนี้

ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ-สถานีเตาปูน ภายในวันที่ 15 สิงหาคม 2560 ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดให้บริการเดินรถแล้วเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ทำให้ประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกในการเดินทางระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายเป็นอย่างมาก

ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง-สถานีหลักสอง ภายใน 30 เดือน หรือภายในเดือน กันยายน 2562 ระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร เริ่มต้นจากเส้นทางเชื่อมต่อกับสถานีหัวลำโพงเป็นทางวิ่งใต้ดินประมาณ 5 กิโลเมตร มี 4 สถานี จากถนนพระราม 4 ที่เข้าสู่ถนนเจริญกรุง ผ่านวัดมังกรกมลาวาส วังบูรพา เข้าสู่ถนนสนามไชย ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณปากคลองตลาด เข้าสู่ถนนอิสรภาพแล้วเปลี่ยนเป็นทางวิ่งยกระดับเข้าสู่สี่แยกท่าพระ ซึ่งมีสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ แล้ววิ่งไปตามถนนเพชรเกษม ผ่านบางไผ่ บางหว้า ภาษีเจริญ บางแค สิ้นสุดที่ถนนกาญจนาภิเษก รวมทางวิ่งยกระดับประมาณ 9 กิโลเมตร มี 7 สถานี

ช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน-สถานีท่าพระ ภายใน 36 เดือน หรือภายในเดือน มีนาคม 2563 ระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร เป็นทางวิ่งยกระดับมี 8 สถานี เริ่มจากแยกเตาปูนซึ่งมีสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เข้าสู่ถนนประชาราษฎร์สาย 2 ผ่านแยกบางโพ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเข้าสู่ถนนจรัญสนิทวงศ์ ผ่านแยกบางพลัด แยกบรมราชชนนี แยกไฟฉาย และสิ้นสุดที่แยกท่าพระ ซึ่งมีสถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง

2. เมื่อวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เพื่อการก่อสร้างทางเชื่อมต่อกับทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กับทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าแจ้งวัฒนะ) โดยมีระยะเวลาดำเนินการประมาณ 18 เดือน
3. เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2560 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ออกและเสนอขายหุ้นกู้อายุ 5 ปี และ 7 ปี จำนวนเงินรวม 5,000 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.65 ต่อปี และร้อยละ 3.10 ต่อปี ตามลำดับ เพื่อนำเงินมาใช้ในการลงทุนและเป็นทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจ

4. เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2560 บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้เข้าทำสัญญาแปลงหนี้ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมโดยการเปลี่ยนตัวเจ้าหนี้ จากเจ้าหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าเป็นเจ้าหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคาร วงเงินทั้งสิ้น 13,619 ล้านบาท ซึ่งเป็นจำนวนเท่ากับที่บริษัทมีภาระผูกพันอยู่เดิม ไม่ได้เพิ่มขึ้น และการแปลงหนี้ดังกล่าวไม่กระทบต่ออัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นตามข้อกำหนด เนื่องจากเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน

#### สรุปผลการดำเนินงานของบริษัท

ในปี 2560 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 3,123 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 517 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.8 โดยในส่วนของรายได้ บริษัทมีรายได้รวม จำนวน 15,393 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 2,160 ล้านบาท หรือร้อยละ 16.3 โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้ทั้ง 3 ธุรกิจหลัก ปัจจัยสำคัญมาจากรายได้ของโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (SOE) และรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ซึ่งทั้งสองโครงการเปิดให้บริการเมื่อเดือนสิงหาคม 2559 ทำให้ที่แล้วรับรู้รายได้เพียง 5 เดือน ขณะที่ในปี 2560 รับรู้รายได้เต็มปี รายได้ส่วนหนึ่งจำนวน 118 ล้านบาท เป็นการบันทึกดอกเบี้ยรับของลูกหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมที่ได้รับจาก รฟม. โดยดอกเบี้ยรับดังกล่าวเป็นจำนวนเท่ากับดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม ซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน

ในด้านต้นทุนการให้บริการ จำนวน 9,206 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,212 ล้านบาท หรือร้อยละ 15.2 ตามโครงการที่เปิดให้บริการเพิ่ม

ในส่วนของค่าใช้จ่ายทางการเงิน จำนวน 1,611 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปีก่อนแล้วเพิ่มขึ้น 185 ล้านบาท หรือร้อยละ 13 สาระสำคัญจากการบันทึกดอกเบี้ยจ่าย จำนวน 118 ล้านบาท ของเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม ซึ่ง รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน โดยดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกนี้เป็นจำนวนเท่ากับการบันทึกดอกเบี้ยรับข้างต้น ส่วนที่เหลือจำนวน 67 ล้านบาท มาจากการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจ่ายของเงินกู้เพื่อการก่อสร้างโครงการ SOE ที่บันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนทั้งจำนวน ภายหลังจากการเปิดให้บริการ ซึ่งในปี 2559 ดอกเบี้ยส่วนหนึ่งยังคงบันทึกเป็นต้นทุนงานตามมาตรฐานบัญชี ขณะเดียวกันในปี 2559 มีค่าธรรมเนียมทางการเงินจากการชำระคืนหนี้ก่อนกำหนดบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในคราวเดียว จำนวน 212 ล้านบาท แต่ไม่มีค่าใช้จ่ายลักษณะดังกล่าวแล้วในปี

## ผลการดำเนินงานตามส่วนงาน

### 1. ธุรกิจทางพิเศษ

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 9,957 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 656 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.1 จำนวน 612 ล้านบาทของรายได้ค่าผ่านทางที่เพิ่มขึ้นเป็นรายได้จากทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกที่เปิดให้บริการเมื่อเดือน สิงหาคม 2559 ซึ่งรายได้ค่าผ่านทางของทางพิเศษสายนี้เป็นของบริษัททั้งหมด ในปี 2560 SOE มีปริมาณจราจรเฉลี่ยวันละ 50,000 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 62.6 เมื่อเทียบกับเดือนแรกที่เปิดให้บริการ ในส่วนทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2 รายได้ใกล้เคียงกับปีก่อน สำหรับทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด รายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 60 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.5 เนื่องจากการขยายตัวของชุมชนในเขตปริมณฑล เป็นผลให้มีเที่ยวการเดินทางเพิ่มขึ้น

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทาง ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วและค่าทดแทนการจัดหาพื้นที่ก่อสร้างทางด่วน สำหรับปี 2560 มีจำนวน 5,430 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 447 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 ซึ่งสาระสำคัญมาจากการเปิดให้บริการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก

### 2. ธุรกิจระบบราง

บริษัทมีรายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 4,521 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 1,291 ล้านบาท หรือร้อยละ 40 จำนวน 1,095 ล้านบาทที่เพิ่มขึ้นเป็นรายได้จากการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงซึ่งเปิดให้บริการเมื่อเดือน สิงหาคม 2559 ในส่วนของรายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้นจากปีก่อน 196 ล้านบาท หรือร้อยละ 7.9 เป็นผลมาจากการเชื่อมต่อของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเมื่อเดือน สิงหาคม 2560 ทำให้ผู้โดยสารมีความสะดวกและประหยัดเวลาในการเดินทาง ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารของทั้งสองโครงการเพิ่มขึ้น โดยในเดือน กันยายน 2560 (1 เดือนหลังการเชื่อมต่อ) มีปริมาณผู้โดยสารของสายสีน้ำเงินเฉลี่ยวันละ 319,800 เที่ยว เพิ่มขึ้นร้อยละ 13.4 จากเดือนกรกฎาคม 2560 (1 เดือนก่อนการเชื่อมต่อ)

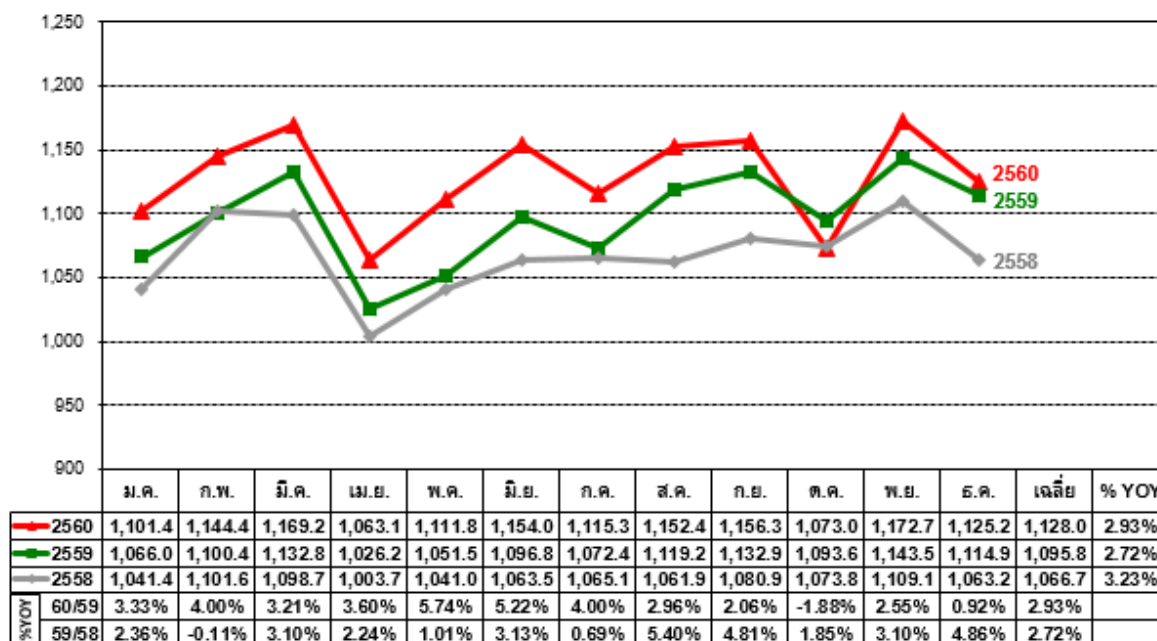
ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สำหรับปี 2560 มีจำนวน 3,560 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 792 ล้านบาท หรือร้อยละ 28.6 จากต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงรวมถึงต้นทุนค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสาร ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่เพิ่มขึ้น

### 3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัทมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในปี 2560 จำนวน 675 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 102 ล้านบาท หรือร้อยละ 17.8 สาระสำคัญมาจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจระบบราง และเป็นการเพิ่มขึ้นมากในส่วนของรายได้จากการโฆษณาประชาสัมพันธ์และรายได้จากพื้นที่ร้านค้าปลีก ซึ่งทางบริษัทยังได้มีการปรับปรุงรูปแบบสื่อโฆษณาและร้านค้าปลีกให้ทันสมัยสอดคล้องกับวิถีชีวิตของคนรุ่นใหม่ซึ่งเป็นกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2  
และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

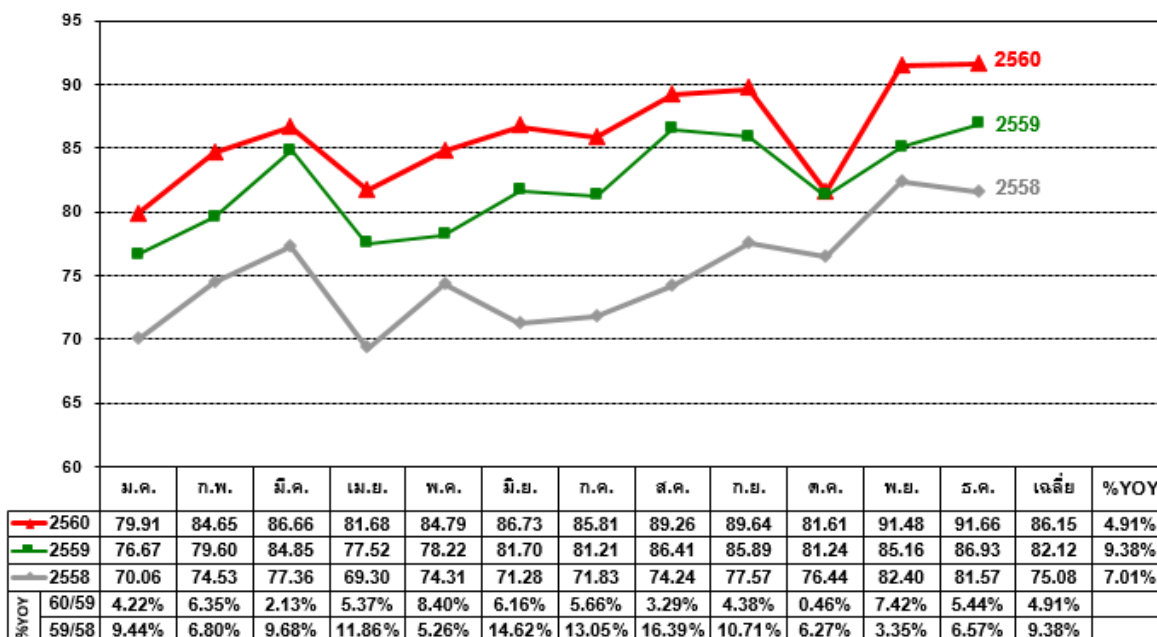
(พันเที่ยว/วัน)



หมายเหตุ : ทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เปิดให้บริการวันที่ 22 สิงหาคม 2558

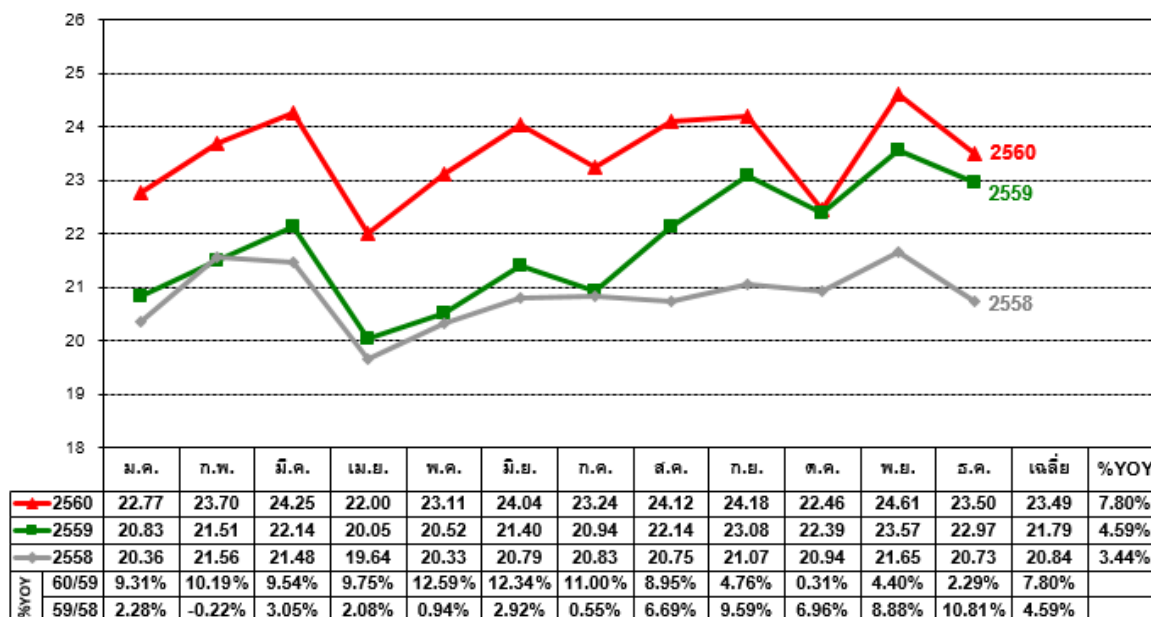
ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

(พันเที่ยว/วัน)



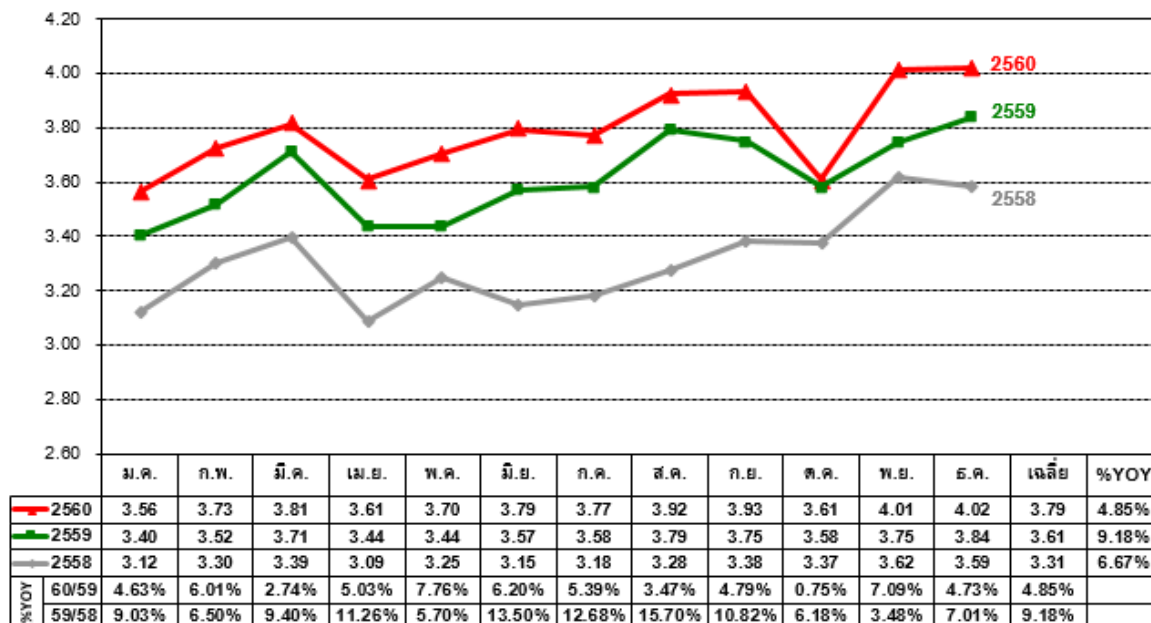
รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนชั้นที่ 1 และชั้นที่ 2  
และทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร

(ล้านบาท/วัน)



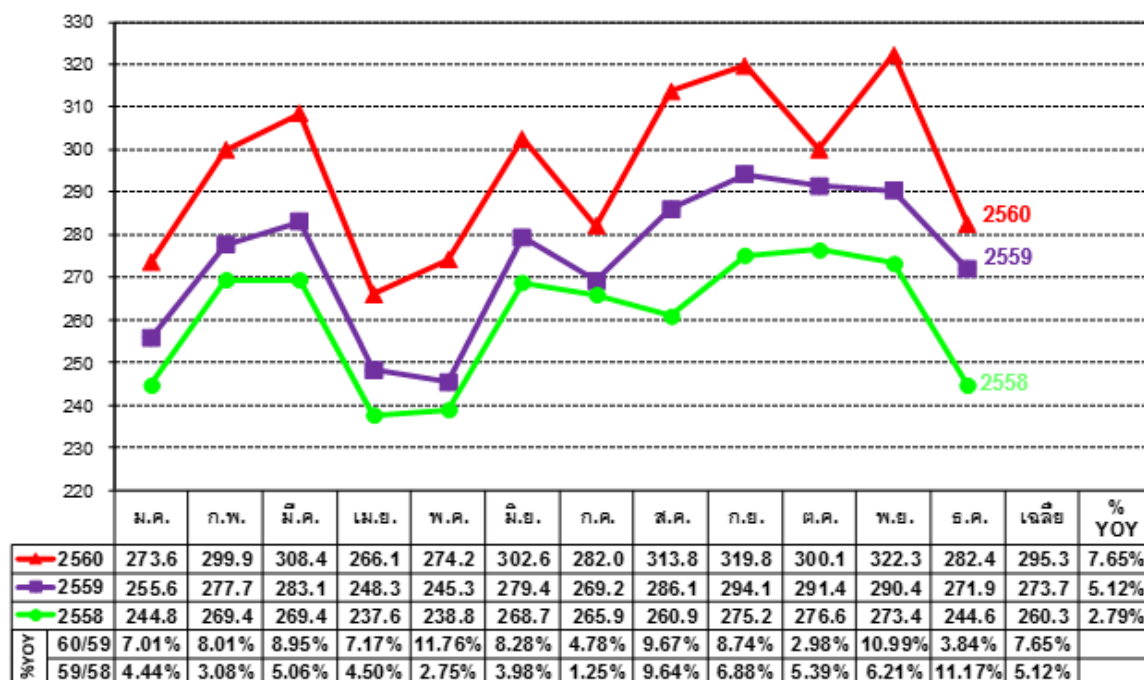
รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน ทางด่วนสายบางปะอิน-ปากเกร็ด

(ล้านบาท/วัน)



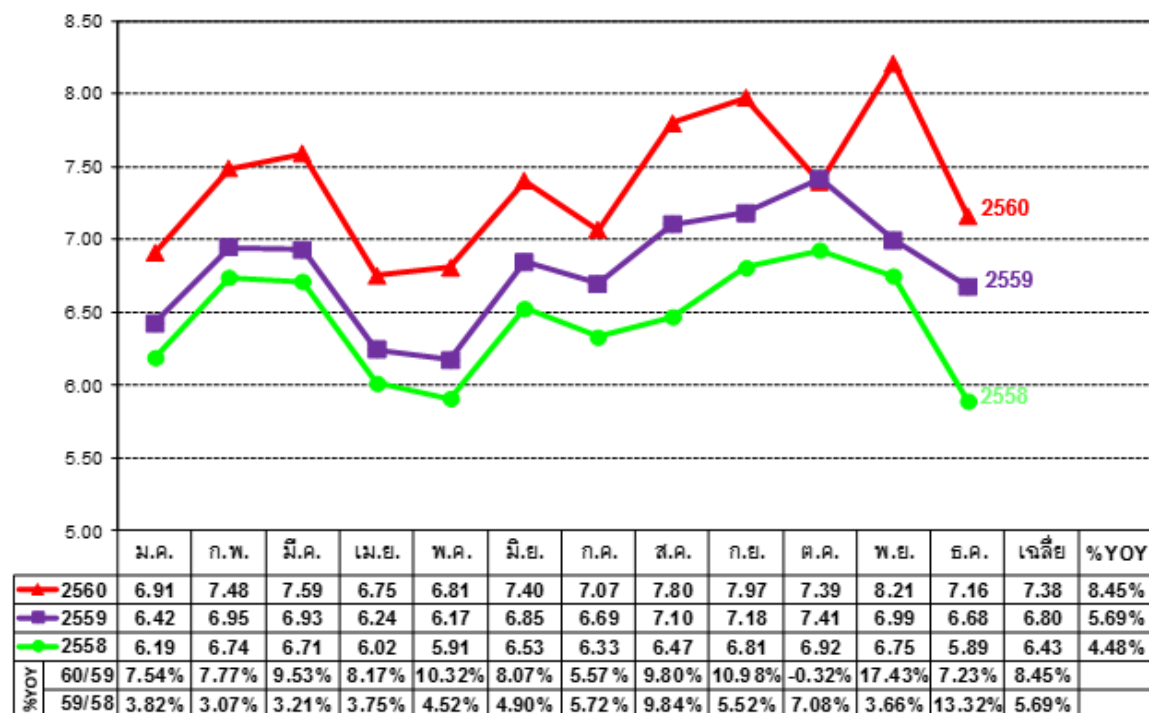
### จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(พันเที่ยว/วัน)



### รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

(ล้านบาท/วัน)



## ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 98,919 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16,133 ล้านบาท หรือร้อยละ 19.5 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2559 มีหนี้สินรวม จำนวน 67,740 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14,737 ล้านบาท หรือร้อยละ 27.8 เมื่อเทียบกับสิ้นปีที่ผ่านมา ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 31,179 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,396 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.7 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2559

## กระแสเงินสด

สำหรับปี 2560 บริษัทและบริษัทย่อย มีกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน จำนวน 7,150 ล้านบาท มีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 2,799 ล้านบาท มาจาก (1) จ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงสุทธิ จำนวน 8,020 ล้านบาท (2) ลงทุนในบริษัทอื่น จำนวน 417 ล้านบาท (3) ลงทุนในโครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร จำนวน 130 ล้านบาท (4) ซื้ออุปกรณ์และสินทรัพย์อื่นสุทธิ จำนวน 108 ล้านบาท (5) รับเงินจากการขายเงินลงทุนชั่วคราวและดอกเบี๋ยรับ จำนวน 5,325 ล้านบาท และ (6) รับเงินปันผล จำนวน 551 ล้านบาท ในส่วนของกิจกรรมจัดหาเงิน มีกระแสเงินสดใช้ไป จำนวน 2,501 ล้านบาท จากการ (1) จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาว จำนวน 4,624 ล้านบาท (2) จ่ายดอกเบี๋ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1,543 ล้านบาท (3) จ่ายเงินปันผล จำนวน 1,834 ล้านบาท (4) รับเงินจากการออกหุ้นกู้ จำนวน 5,000 ล้านบาท และ (5) รับเงินกู้ยืมระยะยาว จำนวน 500 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทและบริษัทย่อย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด 2,627 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสิ้นปีก่อน 1,850 ล้านบาท

## วิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ \*

สำหรับปี 2560 บริษัทมีอัตรากำไรสุทธิร้อยละ 20.45 อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นร้อยละ 10.31 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ร้อยละ 3.75 อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1.75 เท่า และอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี๋ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1.38 เท่า

\* ผลการดำเนินงานคำนวณจากงบการเงินรวม มีองค์ประกอบจากผลการดำเนินงานของธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ ธุรกิจบริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ ธุรกิจผลิตและจำหน่ายน้ำประปา และธุรกิจผลิตไฟฟ้า จึงไม่สามารถเปรียบเทียบกับตัวเลขอ้างอิงในอุตสาหกรรมที่เหมาะสมได้

ไม่รวมรายการที่เกี่ยวข้องกับการแปลงหนี้ค่างานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรมซึ่งเป็นหนี้ที่ รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบทยอยชำระคืนเงินต้นและดอกเบี๋ยตามข้อกำหนดของสัญญาสัมปทาน