

## เหตุการณ์สำคัญ

### BEM ติดทำเนียบหุ้น ESG100

BEM ได้รับคัดเลือกจากสถาบันไทยพัฒน์ให้เป็นหนึ่งในบริษัทกลุ่มหลักทรัพย์ ESG100 อย่างต่อเนื่องในปีนี้ โดยเป็นบริษัทที่มีการดำเนินงานโดดเด่นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (Environmental, Social and Governance: ESG) ในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ (Transportation & Logistics) จากการประเมิน 888 หลักทรัพย์จดทะเบียน

### BEM ขยายเวลาจำหน่ายเที่ยวโดยสารรถไฟฟ้า

BEM ร่วมส่งเสริมการใช้บริการรถไฟฟ้าและสนับสนุนนโยบายภาครัฐในการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนจากผลกระทบภาวะเงินเฟ้อ และการปรับขึ้นราคาน้ำมันจากสถานการณ์โลกในปัจจุบัน โดยการขยายเวลาจำหน่ายเที่ยวโดยสาร (Pass) 30 วัน เพื่อใช้เดินทางในระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (MRT สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (MRT สายสีม่วง) ในราคาจำหน่ายเดิมไปจนถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2567

### BEM จ่ายเงินปันผล

เมื่อวันที่ 18 เมษายน 2566 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลจากผลประกอบการปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.12 บาท คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 1,834 ล้านบาท ซึ่งบริษัทได้จ่ายเงินปันผลเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2566

### BEM ออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน มูลค่า 6,500 ล้านบาท

ในเดือนเมษายน 2566 BEM ได้ออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน (Sustainability Debentures) มูลค่าเสนอขายรวม 6,500 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเป้าหมายเดิมที่ 5,500 ล้านบาท เนื่องจากการตอบรับจากนักลงทุนเป็นอย่างดี มียอดจองมากกว่า 1.6 เท่า โดยหุ้นกู้ที่ออกครั้งนี้มีจำนวน 4 ชุด อายุ 3 - 12 ปี อัตราดอกเบี้ยคงที่ระหว่างร้อยละ 2.79 ถึงร้อยละ 4.07 ต่อปี

## สรุปสาระสำคัญในไตรมาสที่ 2 ปี 2566

แนวโน้มของรายได้มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องตามการฟื้นตัวของการเดินทางหลังสถานการณ์โควิด-19 คลี่คลาย รายได้ทั้งในส่วนทางพิเศษและรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นจากปริมาณการเดินทางของผู้ใช้ทางและผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรายได้ค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นจากผลบวกของการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ซึ่งจะส่งต่อผู้โดยสารเข้าสู่สายสีน้ำเงินที่จุดเชื่อมต่อสถานีลาดพร้าว ทั้งนี้รถไฟฟ้าสายสีเหลืองได้เปิดทดลองใช้ทั้งสายทางเมื่อกลางเดือนมิถุนายน ดังนั้นการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารจะเห็นชัดเจนในไตรมาสที่ 3

### กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทในไตรมาสที่ 2 ปี 2566 มีจำนวน 901 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 267 ล้านบาท หรือร้อยละ 42 สาเหตุจากรายได้หลักของบริษัทเพิ่มขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ

### รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการ จำนวน 3,907 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 645 ล้านบาท หรือร้อยละ 20

รายได้จากการ ให้บริการ	=	รายได้จากธุรกิจ ทางพิเศษ	รายได้จากธุรกิจ ระบบราง	รายได้จากธุรกิจ พัฒนาเชิงพาณิชย์
3,907 ล้านบาท		2,131 ล้านบาท	1,499 ล้านบาท	277 ล้านบาท
▲ 20% YoY		▲ 10% YoY	▲ 35% YoY	▲ 34% YoY

### ต้นทุนการให้บริการ

ต้นทุนการให้บริการ จำนวน 2,333 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 282 ล้านบาท หรือร้อยละ 14 และค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารจำนวน 321 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 15 ล้านบาท หรือร้อยละ 5 สอดคล้องกับทิศทางของรายได้ที่เพิ่มขึ้น

### ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 567 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 42 ล้านบาท หรือร้อยละ 8 มีสาเหตุจากดอกเบี้ยหุ้นกู้ที่ออกใหม่ และดอกเบี้ยจากสินเชื่อที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวเพิ่มขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยในท้องตลาด ปัจจุบันบริษัทมีสัดส่วนของหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 82 และอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 18

สำหรับงวดหกเดือนปี 2566 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 1,650 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 680 ล้านบาท หรือร้อยละ 70 สาเหตุจากปริมาณจราจรและปริมาณผู้โดยสารที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้รายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้น ในส่วนของต้นทุนการให้บริการรวมค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารจำนวน 5,297 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 768 ล้านบาท หรือร้อยละ 17 และต้นทุนทางการเงิน จำนวน 1,102 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 65 ล้านบาท หรือร้อยละ 6

## ผลการดำเนินงานรวม

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ไตรมาสที่ 2		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	งวด 6 เดือน		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
	ปี 2566	ปี 2565		ปี 2566	ปี 2565	
รายได้จากการให้บริการ	3,907	3,262	20	8,006	6,356	26
ต้นทุนการให้บริการ	(2,333)	(2,051)	14	(4,672)	(3,957)	18
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>1,574</b>	<b>1,211</b>	<b>30</b>	<b>3,334</b>	<b>2,399</b>	<b>39</b>
รายได้อื่น	352	338	4	361	356	1
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	39	45	-13	80	92	-13
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	1,965	1,594	23	3,775	2,847	33
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	(321)	(306)	5	(625)	(572)	9
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,644	1,288	28	3,150	2,275	38
ต้นทุนทางการเงิน	(567)	(525)	8	(1,102)	(1,037)	6
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	(34)	(57)	-40	(69)	(113)	-39
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,043	706	48	1,979	1,125	76
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(142)	(72)	97	(329)	(155)	112
<b>กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท</b>	<b>901</b>	<b>634</b>	<b>42</b>	<b>1,650</b>	<b>970</b>	<b>70</b>
กำไรสุทธิต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.06	0.04		0.11	0.06	

## ผลการดำเนินงานแยกตามส่วนงาน

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ธุรกิจทางพิเศษ			ธุรกิจระบบราง			ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		
	Q2'66	Q2'65	YoY	Q2'66	Q2'65	YoY	Q2'66	Q2'65	YoY
รายได้จากการให้บริการ	2,131	1,942	10%	1,499	1,113	35%	277	207	34%
ต้นทุนการให้บริการ	(732)	(802)	-9%	(1,500)	(1,171)	28%	(101)	(78)	29%
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>1,399</b>	<b>1,140</b>	<b>23%</b>	<b>(1)</b>	<b>(58)</b>	<b>98%</b>	<b>176</b>	<b>129</b>	<b>36%</b>

### 1. ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 2,131 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 189 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในทุกสายทาง โดยปริมาณรถที่ใช้ทางด่วนในไตรมาสนี้เฉลี่ยอยู่ที่ 1.10 ล้านเที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 7 โดยเฉพาะสายทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (ทางพิเศษประจิมรัชยา) มีอัตราการเติบโตร้อยละ 16 ซึ่งเป็นการเติบโตที่สูงกว่าสายทางอื่นสำหรับสายทางพิเศษศรีรัช ส่วนบีและส่วนดี ซึ่งเป็นสายทางที่สัมพันธ์กับการเดินทางท่องเที่ยวมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น โดยอัตราการเติบโตร้อยละ 13 และร้อยละ 11 ตามลำดับ

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษ ประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้ว จำนวน 732 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 70 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 สาระสำคัญเนื่องจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนมีค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากคู่สัญญาสูงกว่าที่ประมาณการไว้ซึ่งเป็นรายการ One Time และมีงานซ่อมบำรุงรักษาที่เลื่อนการทำงานไปในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปีนี้ ในทางกลับกันค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนเพิ่มขึ้นจำนวน 44 ล้านบาท หรือร้อยละ 20 ซึ่งสัมพันธ์กับรายได้และปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น

## 2. ธุรกิจระบบราง

รายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 1,499 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 386 ล้านบาท หรือร้อยละ 35 โดยรายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้น 302 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 52 จากปริมาณผู้โดยสารที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากการเปิดประเทศและภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัว โดยผู้ใช้บริการในไตรมาสนี้เฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 351,600 เที่ยวต่อวัน และในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 413,900 เที่ยวต่อวันเพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 2 ปี 2565 ร้อยละ 52 และ ร้อยละ 50 ตามลำดับ ในส่วนของรายได้รับจ้างเดินรถโครงการสายสีม่วงเพิ่มขึ้น 84 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 16 ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน

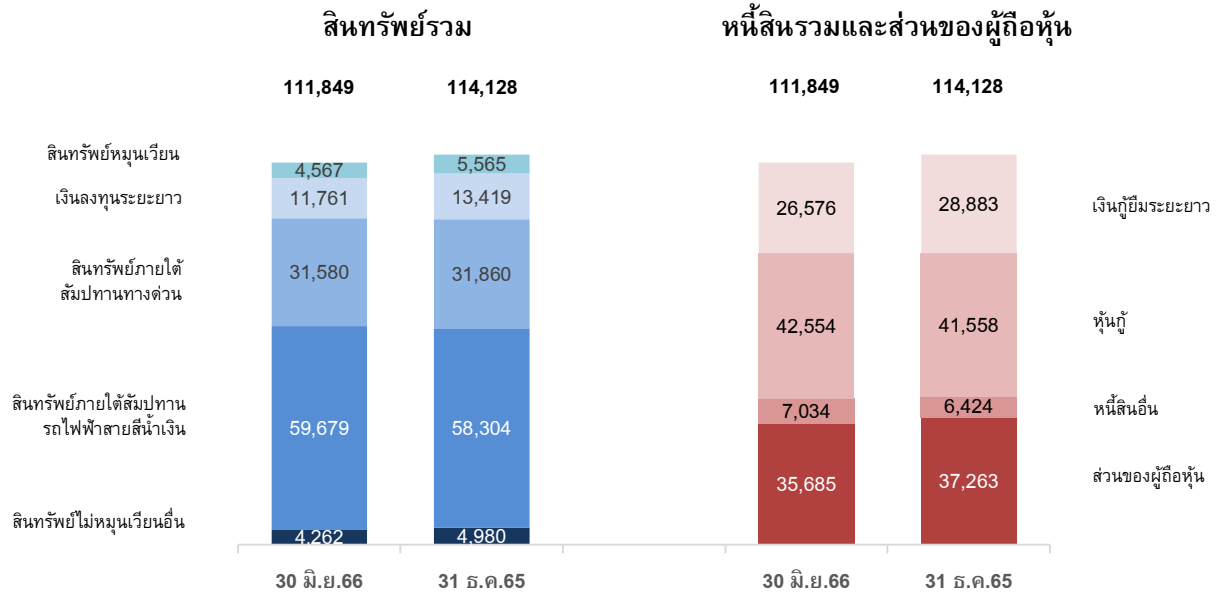
ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน จำนวน 1,500 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 329 ล้านบาท หรือร้อยละ 28 สาระสำคัญมาจากงานซ่อมบำรุงที่เลื่อนการทำงานในช่วงโควิด-19 มาเริ่มทยอยดำเนินการในปีนี้ และค่าตอบแทนให้ รฟม.เพิ่มขึ้นซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน รวมถึงค่าไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้นจากค่า Ft ซึ่งสูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

## 3. ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์มีจำนวน 277 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 70 ล้านบาท หรือร้อยละ 34 สาระสำคัญเป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้จากการให้เช่าพื้นที่สื่อโฆษณาและให้เช่าพื้นที่ร้านค้าปลีกใน Metro Mall ในส่วนต้นทุนของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 101 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 23 ล้านบาท หรือร้อยละ 29 ตามการเพิ่มขึ้นของรายได้

ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)



ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 111,849 ล้านบาท ลดลง จำนวน 2,279 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2565 สาเหตุหลักมาจากการปรับมูลค่าธุรกรรมของสินทรัพย์ทางการเงินที่เป็นตราสารทุนที่อยู่ในตลาดหลักทรัพย์ ในส่วนของสินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่ รฟม. ตามสัญญาสัมปทาน หนี้สินรวม จำนวน 76,164 ล้านบาท ลดลง จำนวน 701 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 สาเหตุหลักมาจากการจ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 35,685 ล้านบาท ลดลง จำนวน 1,578 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 แม้ว่าบริษัทมีผลกำไรในงวดหกเดือนนี้จำนวน 1,650 ล้านบาท แต่ขณะเดียวกันมีการจ่ายเงินปันผล จำนวน 1,834 ล้านบาท และการปรับมูลค่าธุรกรรมของสินทรัพย์ทางการเงินให้เป็นราคาตลาดตามหลักการบัญชี ลดลง จำนวน 1,394 ล้านบาท

## กระแสเงินสด

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	งวด 6 เดือน	
	ปี 2566	ปี 2565
เงินสดสุทธิกิจกรรมดำเนินงาน	3,209	2,294
เงินสดสุทธิกิจกรรมลงทุน	(153)	374
เงินสดสุทธิกิจกรรมจัดหาเงิน	(3,771)	(2,544)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(715)	124

สำหรับงวดหกเดือน ปี 2566 เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 3,209 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน จากกำไรสุทธิที่เพิ่มสูงขึ้น

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 153 ล้านบาท เป็นการจ่ายลงทุนสำหรับปรับปรุงทางด่วนและอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 681 ล้านบาท ซื้อสินทรัพย์ถาวรสุทธิ จำนวน 29 ล้านบาท ขณะที่มีการรับเงินปันผลและดอกเบี้ยรับ จำนวน 342 ล้านบาท รวมถึงรับเงินจากการถอนเงินลงทุนสุทธิ จำนวน 215 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 3,771 ล้านบาท เป็นการจ่ายเงินกู้ยืมและหนี้สินตามสัญญาเช่าสุทธิ จำนวน 1,825 ล้านบาท จ่ายเงินปันผล จำนวน 1,834 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1,112 ล้านบาท ขณะที่รับเงินจากการออกหุ้นกู้สุทธิ จำนวน 1,000 ล้านบาท

## อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

รายการ	หน่วย	ไตรมาสที่ 2	
		ปี 2566	ปี 2565
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	21.15	17.61
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)*	ร้อยละ	8.48	3.90
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)*	ร้อยละ	2.89	1.37
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	2.00	1.89
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	1.76	1.66

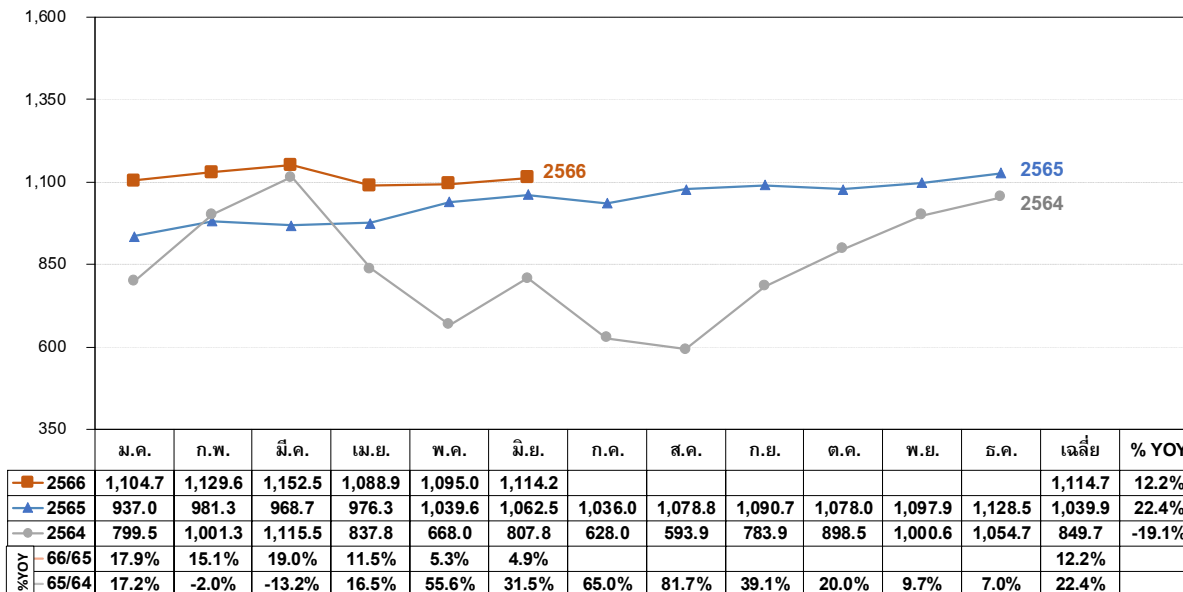
\* คำนวณจากกำไรสุทธิ Annualized

โดยภาพรวมอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทปรับตัวดีขึ้นกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของรายได้และกำไรสุทธิ โดยในปีปัจจุบันอัตราส่วนดังกล่าวอยู่ในระดับใกล้เคียงปี 2562 (ก่อนเกิดสถานการณ์โควิด-19) ขณะเดียวกันเพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากปีก่อนการคำนวณกำไรสุทธิ Annualized ได้รวมช่วงเวลาของไตรมาสที่ 3 - 4 ปี 2565 ซึ่งได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 รุนแรงที่สุดไว้ สำหรับอัตราส่วน Net IBD/E เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนเล็กน้อยและยังคงต่ำกว่าสัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

### ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน

#### ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยา

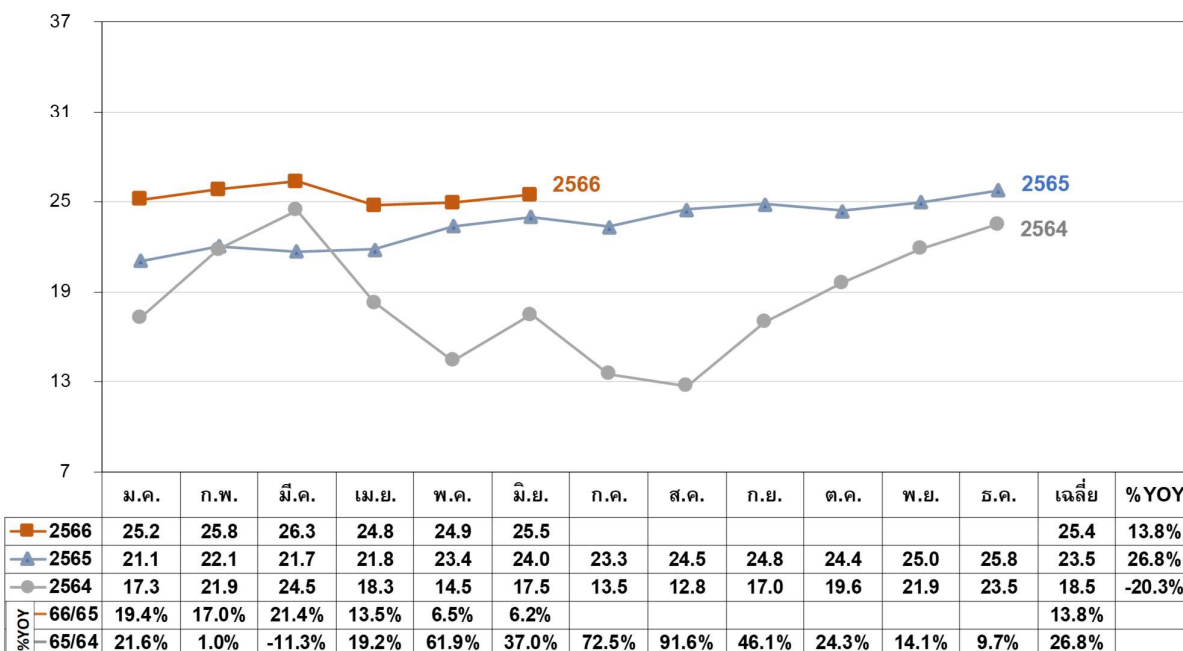
(พันเที่ยว/วัน)



### รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน

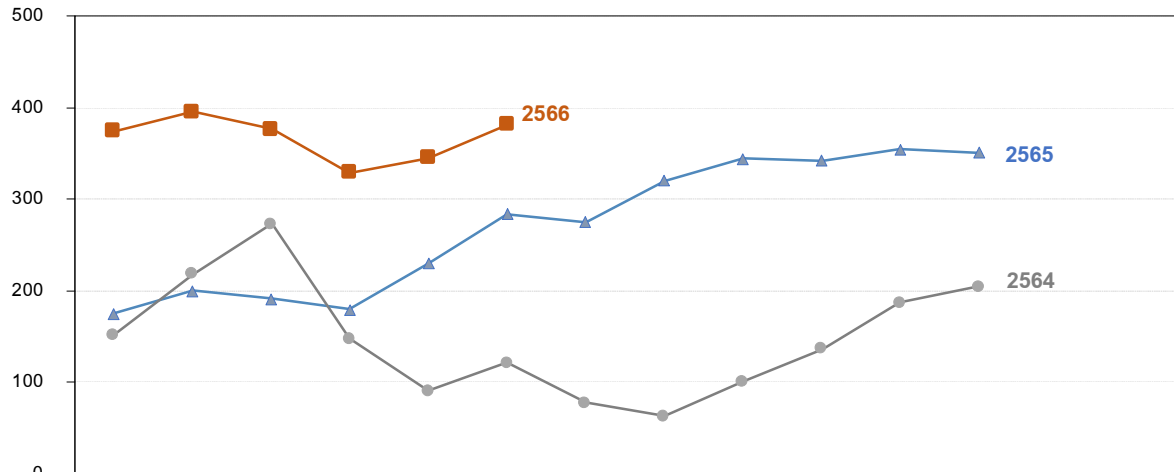
#### ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยา

(ล้านบาท/วัน)



### จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

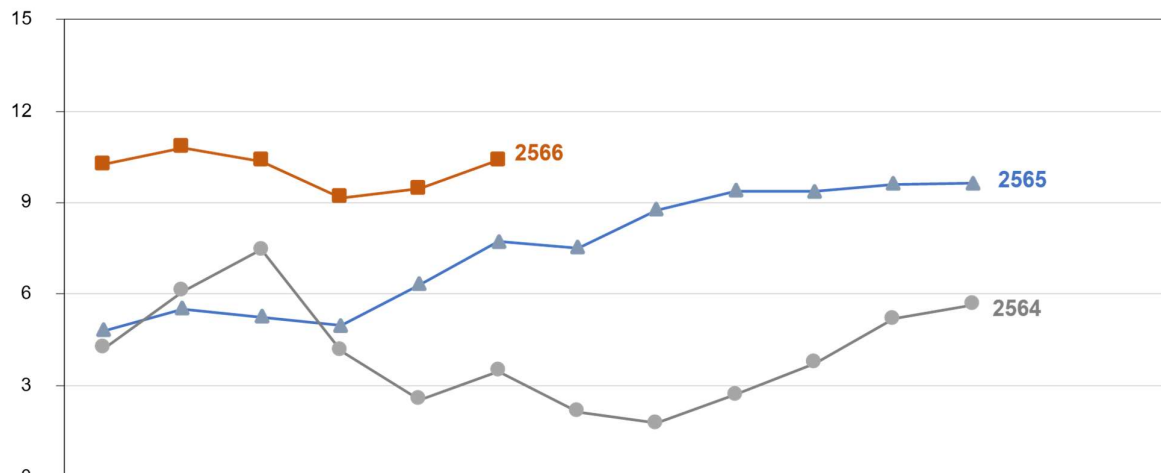
(พันเที่ยว/วัน)



	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
2566	374.0	395.3	376.2	329.0	345.0	381.1							366.4	75.0%
2565	174.6	199.4	190.5	179.3	229.7	283.3	274.6	320.2	344.2	341.8	354.4	351.1	270.6	84.5%
2564	151.2	217.6	272.6	146.9	90.3	120.9	77.2	62.4	100.1	135.9	186.8	203.7	146.7	-43.7%
%YOY	66/65	114.2%	98.2%	97.4%	83.5%	50.2%	34.5%							75.0%
	65/64	15.4%	-8.4%	-30.1%	22.1%	154.2%	134.3%	255.7%	413.1%	243.8%	151.5%	89.7%	72.4%	84.5%

### รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

(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
2566	10.2	10.8	10.4	9.2	9.4	10.4							10.0	74.5%
2565	4.8	5.5	5.2	5.0	6.3	7.7	7.5	8.8	9.4	9.4	9.6	9.6	7.4	81.3%
2564	4.2	6.1	7.5	4.2	2.6	3.5	2.2	1.8	2.7	3.7	5.2	5.6	4.1	-42.8%
%YOY	66/65	112.6%	95.6%	97.2%	84.5%	49.4%	34.5%							74.5%
	65/64	13.4%	-9.6%	-29.6%	19.6%	146.7%	120.9%	246.6%	397.4%	247.1%	150.0%	85.3%	70.5%	81.3%