

---

# คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ ไตรมาสที่ 1 ประจำปี 2569

---



## 1. ภาพรวมของการดำเนินงานธุรกิจ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประกอบธุรกิจในการให้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการให้บริการข้างต้น โดยการรับสัมปทานจากหน่วยงานภาครัฐ ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อย มีสัญญาสัมปทานการให้บริการทางพิเศษ กับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 3 สัญญา ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ทางพิเศษประจิมรัชยาและทางพิเศษอุดรรัถยา มีสัญญาสัมปทานการให้บริการรถไฟฟ้ากับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย 3 สัญญา ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-แยกร่มเกล้า (สายสีส้ม)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม อยู่ระหว่างการก่อสร้างคาดว่าจะเปิดให้บริการส่วนตะวันออก ช่วงสถานีศูนย์วัฒนธรรมฯ-สถานีแยกร่มเกล้าต้นปี 2571 และส่วนตะวันตก ช่วงสถานีบางขุนนนท์-สถานีศูนย์วัฒนธรรมฯในปี 2573 ซึ่งจะเป็นการเปิดให้บริการครบทั้งสาย

รายได้จากการให้บริการเป็นรายได้หลักของบริษัท คิดเป็นร้อยละ 99 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ รายได้จากทางพิเศษ (ร้อยละ 53) รายได้จากระบบราง (ร้อยละ 41) และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (ร้อยละ 5) ที่เหลือเป็นรายได้อื่นซึ่งส่วนใหญ่คือดอกเบี้ยรับ

### ภาพรวมเศรษฐกิจและภาคการท่องเที่ยวที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัท

ภาพรวมของสภาพเศรษฐกิจโลกในปี 2569 มีแนวโน้มชะลอตัวจากปีก่อนหน้าจากปัจจัยสงครามระหว่างประเทศ ผลกระทบจากการขาดแคลนน้ำมันจากปัญหาด้านการขนส่งทางทะเล ส่งผลให้แนวโน้มของต้นทุนด้านพลังงานสูงขึ้น โดยเฉพาะราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นตั้งแต่ช่วงปลายไตรมาสที่ 1 ประกอบกับแนวโน้มต้นทุนในการขนส่งและต้นทุนในการผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคที่สูงขึ้น ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจภายในประเทศ เกิดภาวะชะลอตัวทั้งภาคธุรกิจและการท่องเที่ยว แม้ว่าปริมาณนักท่องเที่ยวจะชะลอตัวอย่างไรก็ตามกรุงเทพฯและปริมณฑลซึ่งเป็นย่านศูนย์กลางธุรกิจยังคงมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจ มีการเดินทางประชาชนยังคงต้องเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ ซึ่งผลกระทบจากต้นทุนการเดินทางที่สูงขึ้นอาจทำให้พฤติกรรมการเดินทางเปลี่ยนแปลงไป เช่น เลือกเดินทางด้วยขนส่งสาธารณะหรือรถไฟฟ้ามากขึ้น หรือเลือกใช้รถยนต์ไฟฟ้า แทนรถที่ใช้น้ำมัน หรือวางแผนการเดินทางเพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการจราจรติดขัดโดยการใช้บริการทางพิเศษ ซึ่งบริษัทมีทั้งทางพิเศษและรถไฟฟ้าไว้เป็นทางเลือกในการเดินทางของคนเมือง

## 2. สรุปสาระสำคัญและผลประกอบการในไตรมาสที่ 1 ปี 2569

ปริมาณการเดินทางในกรุงเทพฯและปริมณฑลในไตรมาสนี้ ยังอยู่ในระดับสูงจากการเดินทางเพื่อทำงานและ กิจกรรมเศรษฐกิจที่ยังหนาแน่น ปัจจัยจากสงครามตะวันออกกลางช่วงปลายไตรมาสยังไม่ส่งผลกระทบต่อ รายได้และค่าใช้จ่ายของบริษัท แต่เริ่มเห็นการชะลอตัวของปริมาณการเดินทาง การเดินทางโดยรถส่วนตัว ยังเป็นรูปแบบหลักของคนเมืองจำนวนมาก ส่งผลให้ปริมาณรถบนทางพิเศษยังมีการเติบโตจากปีก่อน ส่วนการเดินทางในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีอัตราการเติบโตที่สูงกว่า เนื่องจากโครงข่ายรถไฟฟ้าดีขึ้น และสายสีน้ำเงินเป็นสายวงกลมที่มีการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ ส่งผลให้รายได้ค่าผ่านทางและรายได้ ค่าโดยสารในไตรมาสนี้สูงกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

### กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 มีจำนวน 875 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อย เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยรายได้จากธุรกิจหลัก จำนวน 4,283 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 24 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 จากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าผ่านทางและรายได้โดยสาร ซึ่งมาจากจำนวนผู้ใช้ทางและ ผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ลดลง ในภาพรวมต้นทุนการให้บริการเพิ่มขึ้นจากค่าตัดจำหน่าย ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด ขณะที่ค่าใช้จ่าย ในการขายและบริหารรวมถึงต้นทุนทางการเงินลดลง

### ผลการดำเนินงานรวม

รายการ	(หน่วย : ล้านบาท)			
	ไตรมาสที่ 1		เปลี่ยนแปลง	
	ปี 2569	ปี 2568	จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการ	4,283	4,259	24	1%
ต้นทุนการให้บริการ	(2,386)	(2,327)	59	3%
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>1,897</b>	<b>1,932</b>	<b>(35)</b>	<b>-2%</b>
รายได้อื่น	11	15	(4)	-27%
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	5	18	(13)	-72%
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	1,913	1,965	(52)	-3%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	(277)	(294)	(17)	-6%
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,636	1,671	(35)	-2%
ต้นทุนทางการเงิน	(541)	(567)	(26)	-5%
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	(5)	(14)	(9)	-64%
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,090	1,090	-	-
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(215)	(219)	(4)	-2%
<b>กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท</b>	<b>875</b>	<b>871</b>	<b>4</b>	<b>0.5%</b>
กำไรสุทธิต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.06	0.06		

## รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการ จำนวน 4,283 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 24 ล้านบาท หรือร้อยละ 1

รายได้จากการให้บริการ	=	รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	รายได้จากธุรกิจระบบราง	รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์
4,283 ล้านบาท		2,275 ล้านบาท	1,784 ล้านบาท	224 ล้านบาท
▲ 1% YoY		▲ 1% YoY	▲ 2% YoY	▼ -15% YoY

## รายได้อื่น

รายได้อื่น จำนวน 11 ล้านบาท ประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น ๆ ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 4 ล้านบาท หรือร้อยละ 27 สาเหตุสำคัญจากการลดลงของกำไรจากการ Mark to Market ของมูลค่าเงินลงทุนในกองทุนรวม ซึ่งเป็นไปตามสถานะตลาดทุนในปัจจุบัน

## ต้นทุนการให้บริการ

ต้นทุนการให้บริการ จำนวน 2,386 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 59 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์งานก่อสร้างทางด่วนและค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานตามผลการทบทวนประมาณการปริมาณผู้โดยสาร

## ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร จำนวน 277 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 17 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 สาเหตุหลักจากค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์รวมถึงการจัดกิจกรรมร่วมกับลูกค้าสื่อโฆษณา ลดลง

## ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 541 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 26 ล้านบาท หรือร้อยละ 5 สาเหตุหลักมาจากการบริหารจัดการหนี้ที่มีประสิทธิภาพรวมถึงอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลง ส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินลดลง ในปัจจุบันบริษัทมีสัดส่วนของหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 63 และอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 37

### 3. ผลการดำเนินงานแยกตามส่วนงาน

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ธุรกิจทางพิเศษ			ธุรกิจระบบราง			ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		
	Q1'69	Q1'68	+/- (%)	Q1'69	Q1'68	+/- (%)	Q1'69	Q1'68	+/- (%)
รายได้จากการให้บริการ	2,275	2,245	1%	1,784	1,749	2%	224	265	-15%
ต้นทุนการให้บริการ	(785)	(730)	8%	(1,497)	(1,491)	0.4%	(104)	(106)	-2%
กำไรขั้นต้น	1,490	1,515	-2%	287	258	11%	120	159	-25%

#### ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 2,275 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 30 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 จากจำนวนผู้ใช้ทางที่เพิ่มขึ้น สาเหตุหลักจาก 1) การเปิดให้บริการทางด่วนมอเตอร์เวย์ M82 (บางขุนเทียน-บ้านแพ้ว) ในช่วงปลายปี 2568 ซึ่งเชื่อมต่อกับโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกฯ ส่งผลให้ผู้ใช้ทางบนทางพิเศษเฉลิมมหานครเพิ่มขึ้น และ 2) การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้ทาง โดยหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่งผลให้ผู้ใช้ทางบางส่วนเลือกใช้สายทางในเมือง คือ ทางพิเศษศรีรัช ส่วนปีมากขึ้น โดยปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษในไตรมาสนี้เฉลี่ยอยู่ที่ 1.13 ล้านเที่ยวต่อวัน ขณะที่ไตรมาสเดียวกันของปีก่อนมีปริมาณรถเฉลี่ยอยู่ที่ 1.11 ล้านเที่ยวต่อวัน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษ ประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วรวมจำนวน 785 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 55 ล้านบาท หรือร้อยละ 8 สาเหตุสำคัญจาก 1) ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนเพิ่มขึ้นจากการทบทวนประมาณการปริมาณรถ และ 2) ค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากคู่สัญญาสูงกว่าที่ประมาณการไว้

#### ธุรกิจระบบราง

รายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 1,784 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 35 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 โดยรายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เพิ่มขึ้น 30 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3 จากปริมาณผู้โดยสารที่มีการเติบโต โดยผู้ใช้บริการในไตรมาสนี้เฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 447,000 เที่ยวต่อวัน และในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 506,000 เที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 2 และร้อยละ 3 ตามลำดับ

สำหรับรายได้รับจ้างเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เพิ่มขึ้น 5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1 ซึ่งเป็นไปตามแผนการชำระเงินค่าจ้างบริการที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน จำนวน 1,497 ล้านบาท มีจำนวนใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยรายจ่ายที่มีสาระสำคัญในไตรมาสนี้ คือ ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานที่เพิ่มขึ้นจากการทบทวนประมาณการปริมาณผู้โดยสาร

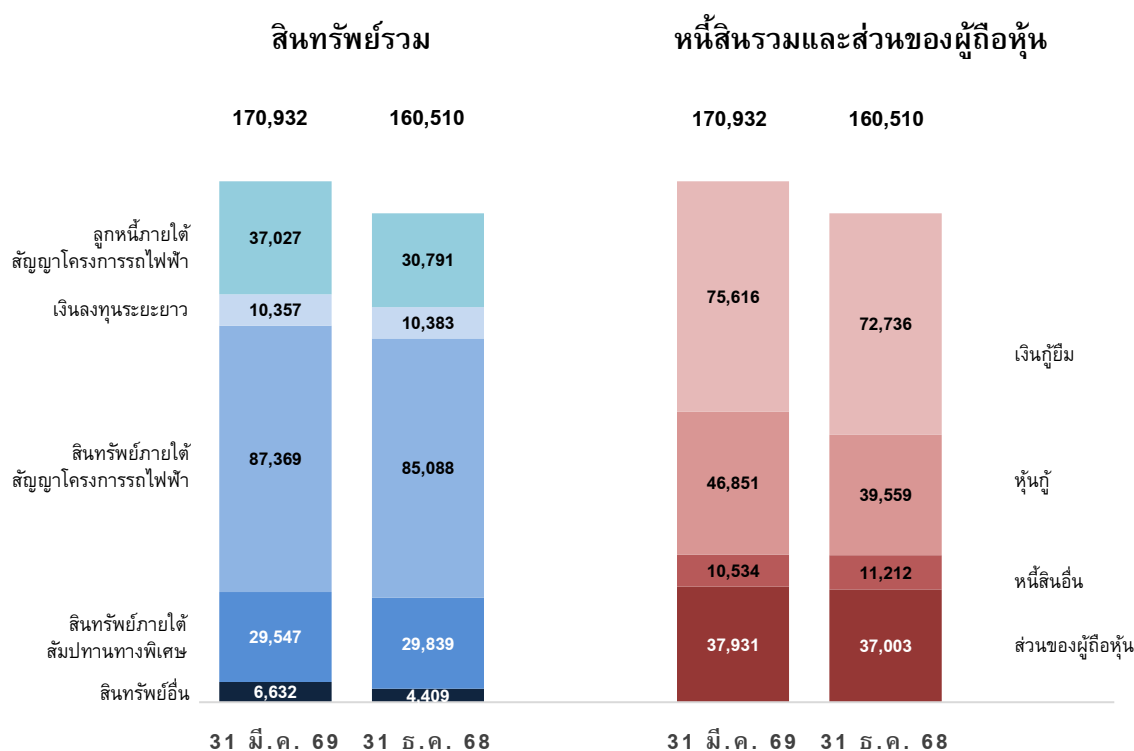
### ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์มีจำนวน 224 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 41 ล้านบาท หรือร้อยละ 15 สาเหตุสำคัญมาจากการลดลงของรายได้สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่ชะลอตัวส่งผลให้การใช้จ่ายเงินด้านสื่อโฆษณา การจัดงานและกิจกรรมต่างๆ ของลูกค้าน้อยลง เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

ในส่วนต้นทุนของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 104 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 2 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 ซึ่งต้นทุนของธุรกิจเชิงพาณิชย์ที่สำคัญประกอบด้วย ค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนติดตั้งอุปกรณ์และสื่อโฆษณาในพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งส่วนสถานีรถไฟฟ้าและบนทางพิเศษ และต้นทุนการบริหารการผลิตสื่อโฆษณา

## 4. ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)



ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 170,932 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 10,422 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2568 สาเหตุหลักมาจาก 1) การเพิ่มขึ้นของลูกหนี้รฟม. ค่าก่อสร้างงานโยธา (Civil) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตก 2) งานระหว่างก่อสร้างของงานจัดหาระบบรถไฟฟ้า งานเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง (M&E) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และ 3) สินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่รฟม. ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

หนี้สินรวม จำนวน 133,001 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 9,494 ล้านบาท หรือร้อยละ 8 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมเพื่อลงทุนในงานก่อสร้างงาน Civil และ M&E ตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนเพื่อนำไปลงทุนและทดแทนเงินลงทุนในโครงการขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 37,931 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 928 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นจากผลกำไรในไตรมาส 1 ปี 2569 จำนวน 875 ล้านบาท และกำไรจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินตามหลักการบัญชีสุทธิตั้งจำนวน 53 ล้านบาท

## 5. กระแสเงินสด

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ไตรมาสที่ 1	
	ปี 2569	ปี 2568
เงินสดสุทธิกิจกรรมดำเนินงาน	(5,951)	(1,690)
เงินสดสุทธิกิจกรรมลงทุน	(1,551)	(1,561)
เงินสดสุทธิกิจกรรมจัดหาเงิน	9,690	2,942
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	2,188	(309)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	1,919	1,672
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	4,107	1,363

บริษัทได้เริ่มงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ปี 2567 เป็นต้นมา โดยในส่วนของค่างานโยธาช่วงตะวันตก รฟม. จะจ่ายชำระคืนภายใน 6 ปี เริ่มตั้งแต่ต้นปีที่ 3 นับจากวันที่เริ่มก่อสร้าง ซึ่งในไตรมาสนี้ได้มีการบันทึกบัญชีลูกหนี้ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเพิ่มขึ้น จำนวน 6,648 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานเท่ากับ 5,951 ล้านบาท หากไม่นับรวมรายการดังกล่าว บริษัทมีเงินได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 697 ล้านบาท และหากไม่นับรวมการจ่ายค่าตอบแทน รฟม. ในไตรมาสนี้จำนวน 1,169 ล้านบาท บริษัทมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 1,866 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 1,551 ล้านบาท สำคัญสำคัญเป็นการจ่ายลงทุนในงานระหว่างก่อสร้างของงาน M&E โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม จำนวน 1,299 ล้านบาท รวมถึงการจ่ายลงทุนสำหรับอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินและปรับปรุงทางพิเศษ จำนวน 252 ล้านบาท

เงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 9,690 ล้านบาท เป็นการรับเงินจากการออกหุ้นกู้สุทธิ จำนวน 7,300 ล้านบาท และรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินสุทธิ จำนวน 2,822 ล้านบาท ในขณะที่จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 432 ล้านบาท

## 6. การพัฒนาอย่างยั่งยืนและรางวัลที่ได้รับ

### ผลประเมินสำนักงานสีเขียว Green Office ระดับดีเยี่ยม

BEM ได้รับการประเมิน “สำนักงานสีเขียว Green Office” ระดับประเทศ ประจำปี 2568 ในระดับ “ดีเยี่ยม” จากกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม ซึ่งแสดงถึงวิสัยทัศน์พันธกิจของบริษัทที่ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาอย่างยั่งยืนทางด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ทาง BEM ได้กำหนดนโยบายสิ่งแวดล้อมให้สอดคล้องกับแนวทางการดำเนินโครงการสำนักงานสีเขียว เพื่อพัฒนาระบบจัดการด้านสิ่งแวดล้อมควบคู่กับการจัดการของเสียและมลพิษ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวมทั้งส่งเสริมการใช้พลังงานและทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

### ออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน ครั้งที่ 1/2569

เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2569 BEM ได้ออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืน (Sustainability Debentures) ครั้งที่ 1/2569 จำนวน 5 ชุด มูลค่าเสนอขายรวม 8,000 ล้านบาท ซึ่งได้รับการตอบรับจากนักลงทุนเป็นอย่างดี ด้วยยอดจองกว่า 2.6 เท่า โดยหุ้นกู้ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือจากบริษัท ฟิทช์ เรตติ้งส์ (ประเทศไทย) ที่ระดับ A(th)

### รางวัล Thailand Energy Awards 2025

BEM ได้รับรางวัล Thailand Energy Awards 2025 ซึ่งจัดขึ้นโดยกระทรวงพลังงาน เพื่อเชิดชูองค์กรที่มีผลงานโดดเด่นด้านการอนุรักษ์พลังงานและการพัฒนาพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นรางวัลด้านพลังงานระดับประเทศสำหรับองค์กรที่มีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการพลังงานอย่างเป็นระบบ มีการพัฒนาและดำเนินโครงการที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน ควบคู่กับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

## 7. เหตุการณ์สำคัญในระหว่างไตรมาสที่ 1 ประจำปี 2569

**ความคืบหน้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)**

ปัจจุบันอยู่ในสัญญาร่วมลงทุนระยะที่ 1 คือ การออกแบบและก่อสร้าง โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันออก (สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - สถานีแยกร่มเกล้า)

บริษัทฯมีหน้าที่ออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้งและทดสอบการทำงานของอุปกรณ์ระบบรถไฟฟ้าภายในระยะเวลา 3 ปี 6 เดือน นับจากวันที่แจ้งให้เริ่มงาน คือ ตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม 2567 เป็นต้นไป คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการในต้นปี 2571

2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตก (สถานีบางขุนนนท์ - สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย)

บริษัทฯมีหน้าที่ออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้งและทดสอบการทำงานของอุปกรณ์ระบบรถไฟฟ้า ภายในระยะเวลา 6 ปี นับจากวันที่แจ้งให้เริ่มงานคือ ตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม 2567 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ภาพรวมความคืบหน้าของการก่อสร้างงานโยธาและระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ณ สิ้นเดือน มีนาคม 2569 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 30

**ความคืบหน้าของการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน**

บริษัทฯได้ว่าจ้างบริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) ในการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมจำนวน 21 ขบวนและปรับปรุงระบบไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล วงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่มประมาณ 7,200 ล้านบาท และคาดการณ์ว่าจะได้รับขบวนรถไฟฟ้าและให้บริการตามแผนงานในปี 2571 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก และเพิ่มความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารที่หนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยความคืบหน้าของการจัดหาขบวนรถไฟฟ้า ณ สิ้นเดือน มีนาคม 2569 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 39

## 8. อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

รายการ	หน่วย	ไตรมาสที่ 1	
		ปี 2569	ปี 2568
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	20.38	20.38
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)*	ร้อยละ	10.18	10.09
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)*	ร้อยละ	2.99	3.25
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	2.58	2.29
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	2.17	1.97

\* คำนวณจากกำไรสุทธิ Annualized

อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไรไม่เปลี่ยนแปลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ส่วนอัตราผลตอบแทนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ในขณะที่อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ลดลงจากส่วนของสินทรัพย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่เพิ่มขึ้น ซึ่งยังอยู่ในระหว่างก่อสร้างจึงยังไม่ก่อให้เกิดรายได้ในระหว่างปี แม้ว่าอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นและอัตราส่วน Net IBD/E ปรับตัวสูงขึ้น จากหนี้สินที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนโครงการ อย่างไรก็ตามอัตราส่วน Net IBD/E ยังคงต่ำกว่าเงื่อนไขตามสัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

## 9. ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลต่อฐานะการเงินหรือการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต

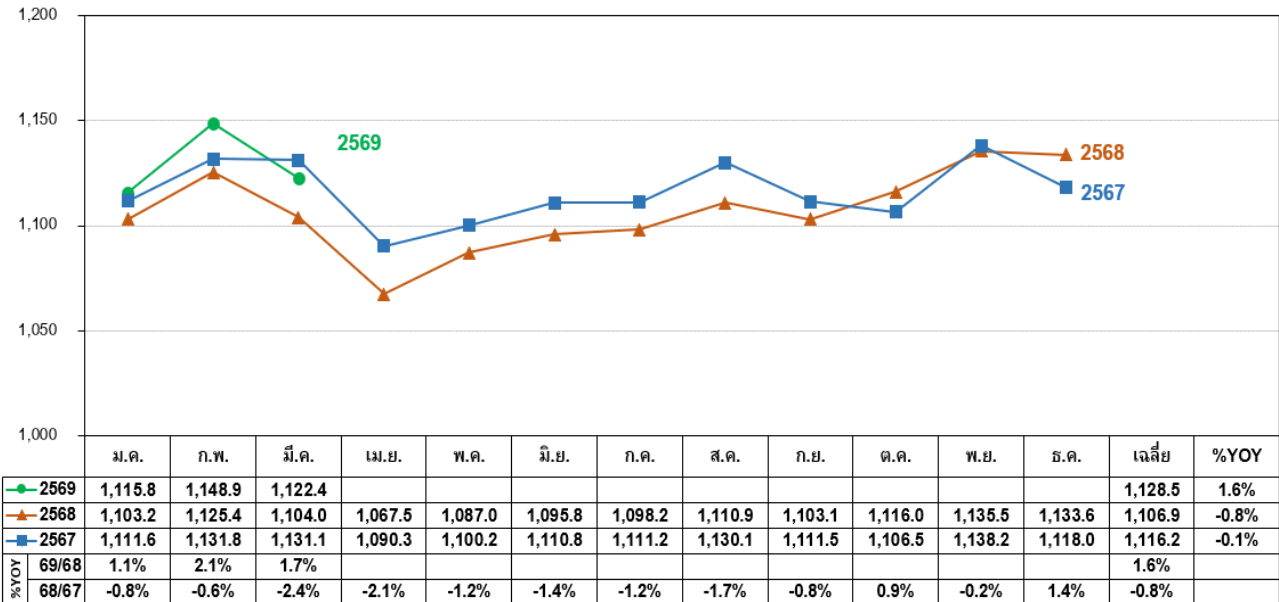
ด้วยจุดแข็งของลักษณะทางกายภาพของสายทางการให้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้าของบริษัทมีลักษณะเป็นวงกลม อยู่ใจกลางย่านธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ทำให้รายได้จากการให้บริการมีความมั่นคง รวมถึงการบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ผลประกอบการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่อัตรากำไรเติบโตของผลประกอบการของบริษัทนั้น มีความสัมพันธ์อย่างมากกับการเติบโตของเศรษฐกิจ กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นทำให้มีปริมาณการเดินทางที่มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้รายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ภาระหนี้จำนวนมากจากการลงทุน ดอกเบี้ยจึงเป็นรายจ่ายที่มีนัยสำคัญ บริษัทจึงได้มีการบริหารความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยการจัดสัดส่วนหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว และหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ที่มีความเหมาะสม ในส่วนของฐานะการเงิน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มและจัดหาขบวนรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มเติม ซึ่งในช่วงระยะเวลาดังกล่าว บริษัทจะมีภาระหนี้เพิ่มขึ้นจำนวนมาก ซึ่งเป็นลักษณะปกติของการลงทุนโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ และภาระหนี้ดังกล่าวจะทยอยลดลงภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ

สำหรับเหตุการณ์ที่สัมพันธ์กับการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ อาทิเช่น (1) การเกิดภัยธรรมชาติ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายในสินทรัพย์ที่อยู่ในความดูแลของบริษัท การพังทลายของสิ่งก่อสร้างที่ส่งผลต่อการกีดขวางเส้นทางจราจร หรือการหยุดการทำงาน เพื่อรักษาความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางและผู้โดยสาร (2) การเกิดโรคระบาดต่างๆ ก็มีผลทำให้พฤติกรรมการเดินทางของประชาชนเปลี่ยนแปลงไป และ (3) การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขสัดส่วนค่าตอบแทนหรือการขยายระยะเวลาสัญญาสัมปทานจากภาครัฐ รวมถึงโครงการก่อสร้างและการบริหารจัดการระบบคมนาคมใหม่ๆ ที่บริษัทจะได้รับในอนาคต มีผลต่อการเติบโตของผลประกอบการของบริษัท

### ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน

#### ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยา

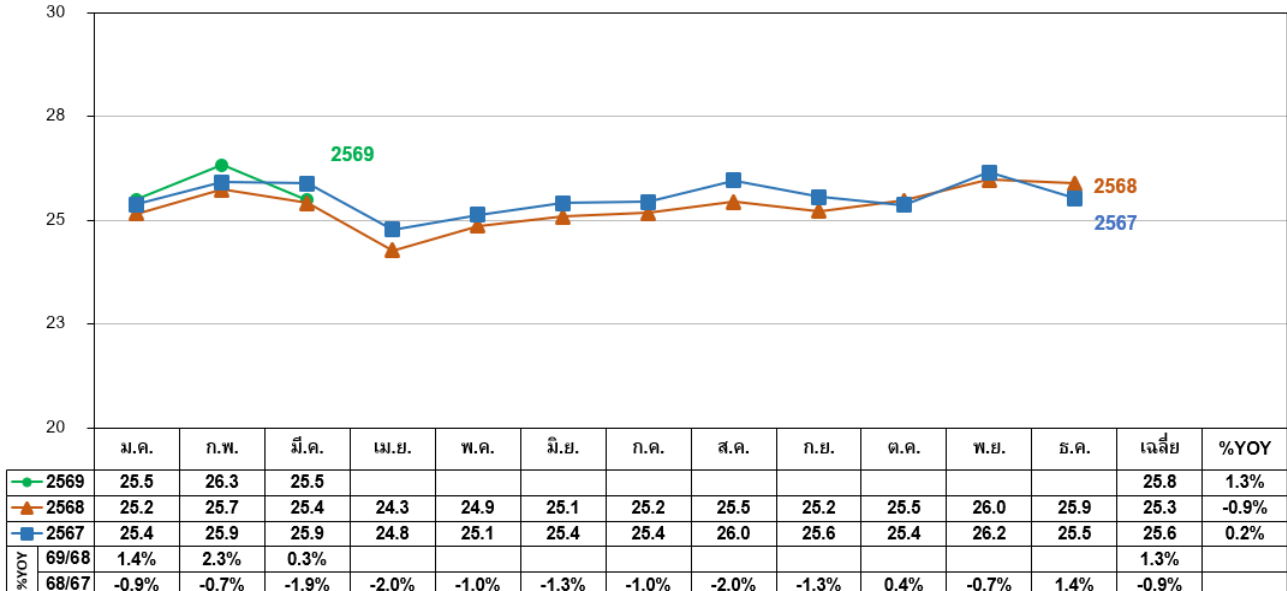
(พันเที่ยว/วัน)



### รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน

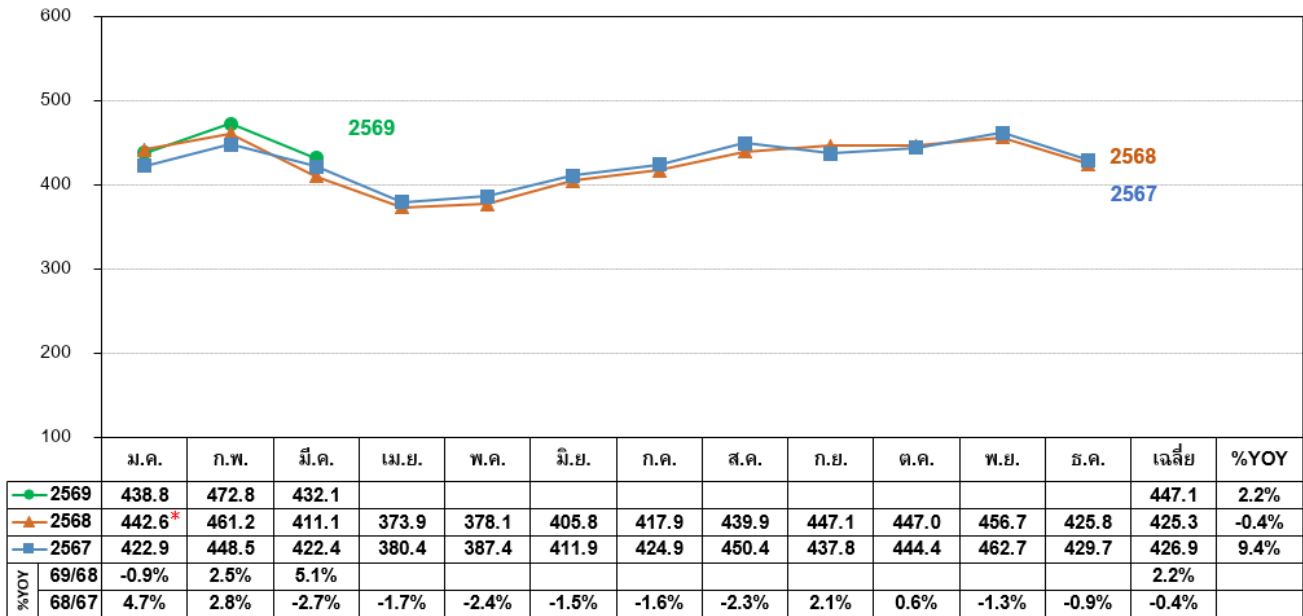
#### ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยา

(ล้านบาท/วัน)



จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน  
รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

(พันเที่ยว/วัน)



\* จำนวนผู้โดยสารในเดือนมกราคม 2568 เฉลี่ยช่วงที่มีการใช้นโยบายโดยสารรถไฟฟ้าและรถโดยสารฟรี 7 วัน (25 - 31 มกราคม 2568) เท่ากับ 624.7 พันเที่ยว/วัน

รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน  
รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

(ล้านบาท/วัน)

