

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ ไตรมาสที่ 2 ประจำปี 2569

1. ภาพรวมของการดำเนินธุรกิจ

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 96 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ รายได้จากทางพิเศษ (ร้อยละ 50) รายได้จากระบบราง (ร้อยละ 40) และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (ร้อยละ 6) ที่เหลือเป็นรายได้อื่นซึ่งส่วนใหญ่ คือ เงินปันผลรับจากการลงทุน

ภาพรวมเศรษฐกิจและภาคการท่องเที่ยวที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัท

ภาวะเศรษฐกิจไทยครั้งแรกของปี 2569 ยังคงเผชิญความไม่แน่นอนจากเศรษฐกิจโลก ความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ ภาคเศรษฐกิจยังมีความเปราะบางจากความเสี่ยงจากเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว กำลังซื้อของประชาชนฟื้นตัวไม่ทั่วถึง ส่งผลให้พฤติกรรมการเดินทางของประชาชนเปลี่ยนไปสู่การเดินทางที่คุ้มค่าและวางแผนมากขึ้น อย่างไรก็ตามกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังคงเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของไทย โดยครั้งแรกของปี กิจกรรมทางเศรษฐกิจมีแนวโน้มขยายตัว การเดินทางมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยการเดินทางเข้าสู่ย่านธุรกิจ (CBD) และศูนย์การค้ากลับมาคึกคักจากการทำงานในสำนักงาน การจัดประชุมและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้ปริมาณการใช้รถยนต์และระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะช่วงวันทำงาน ขณะที่การเดินทางในช่วงวันหยุด ยังได้รับแรงหนุนจากการท่องเที่ยวและการใช้จ่ายใช้สอยจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางบนทางพิเศษและรถไฟฟ้าที่บริษัทบริหารอยู่ยังมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

2. สรุปสาระสำคัญและผลประกอบการในไตรมาสที่ 2 ปี 2569

ในไตรมาสนี้ ภาพรวมการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังคงมีระดับใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยได้รับแรงสนับสนุนจากการเดินทางเพื่อทำงานและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ยังดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่เกิดขึ้นในช่วงปลายไตรมาสแรก รวมถึงต้นทุนด้านพลังงานที่สูงขึ้น จะส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนบ้าง แต่การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลยังคงเป็นทางเลือกหลักของประชาชนในเขตเมือง เป็นผลให้ปริมาณการจราจรบนทางพิเศษยังใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ขณะที่การใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องเนื่องจากเป็นรถไฟฟ้าสายวงกลม (Circle Line) ของกรุงเทพฯ ที่เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายอื่นๆ เมื่อมีการพัฒนาโครงข่ายระบบรางที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงกันมากขึ้น ก็ยังส่งผลให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับควบคุมค่าใช้จ่ายรวมถึงการบริหารต้นทุนทางการเงิน ส่งผลให้ภาพรวมของผลการดำเนินงานเพิ่มขึ้น

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทในไตรมาสที่ 2 ปี 2569 มีจำนวน 1,012 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 19 ล้านบาทหรือร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยรายได้จากธุรกิจหลักจำนวน 3,982 ล้านบาท ใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ในส่วนต้นทุนการให้บริการเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากค่าตัดจำหน่าย ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่ใช่เงินสด ขณะที่ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารรวมถึงต้นทุนทางการเงินลดลง ทำให้โดยภาพรวมผลดำเนินงานยังคงมีการเติบโต

สำหรับงวดหกเดือนแรกปี 2569 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 1,887 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 23 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 สาเหตุหลักมาจากการบริหารรายจ่ายทั้งหมดของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร และต้นทุนทางการเงินได้เป็นอย่างดี ในขณะที่รายได้จากการให้บริการโดยภาพรวมยังคงใกล้เคียงกับงวดเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ลดลงจากสถานการณ์ความไม่แน่นอนทางการเมืองและเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นในหลายประเทศทั่วโลก

ผลการดำเนินงานรวม

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ไตรมาสที่ 2		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	งวด 6 เดือน		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
	ปี 2569	ปี 2568		ปี 2569	ปี 2568	
รายได้จากการให้บริการ	3,982	3,997	-0.4%	8,264	8,256	0.1%
ต้นทุนการให้บริการ	(2,319)	(2,315)	0.2%	(4,704)	(4,642)	1%
กำไรขั้นต้น	1,663	1,682	-1%	3,560	3,614	-1%
รายได้อื่น	350	359	-3%	361	374	-3%
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	3	15	-80%	8	33	-76%
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	2,016	2,056	-2%	3,929	4,021	-2%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	(318)	(328)	-3%	(595)	(622)	-4%
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,698	1,728	-2%	3,334	3,399	-2%
ต้นทุนทางการเงิน	(510)	(561)	-9%	(1,051)	(1,128)	-7%
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	(2)	(12)	-83%	(7)	(26)	-73%
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,186	1,155	3%	2,276	2,245	1%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(174)	(162)	7%	(389)	(381)	2%
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	1,012	993	2%	1,887	1,864	1%
กำไรสุทธิต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.07	0.07		0.13	0.12	

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการ จำนวน 3,982 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 15 ล้านบาทหรือร้อยละ 0.4

รายได้จากการ ให้บริการ	=	รายได้จากธุรกิจ ทางพิเศษ	รายได้จากธุรกิจ ระบบราง	รายได้จากธุรกิจ พัฒนาเชิงพาณิชย์
3,982 ล้านบาท		2,071 ล้านบาท	1,672 ล้านบาท	239 ล้านบาท
▼ -0.4% YoY		▼ -1% YoY	▲ 3% YoY	▼ -18% YoY

รายได้อื่น

รายได้อื่น จำนวน 350 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินปันผลรับ ดอกเบี้ยรับและอื่น ๆ ซึ่งลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 9 ล้านบาทหรือร้อยละ 3 สาเหตุสำคัญจากไตรมาสที่ 2 ปี 2568 บริษัทได้รับเงินชดเชยความเสียหายจากอุบัติเหตุเพลิงไหม้ ขณะที่ไตรมาสนี้ไม่มีรายการลักษณะดังกล่าว

ต้นทุนการให้บริการ

ต้นทุนการให้บริการ จำนวน 2,319 ล้านบาท โดยภาพรวมมีจำนวนใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยต้นทุนการให้บริการที่สำคัญประกอบด้วย ต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการบริหารทางพิเศษและระบบรถไฟฟ้า ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนและค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ภายใต้สัญญาสัมปทาน

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร จำนวน 318 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 10 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 สาเหตุหลักจากค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์รวมถึงการจัดกิจกรรมร่วมกับลูกค้าสื่อโฆษณา ลดลง

ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 510 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 51 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 สาเหตุหลักมาจากการบริหารจัดการหนี้ที่มีประสิทธิภาพรวมถึงอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลง ส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินลดลง ในปัจจุบันบริษัทมีสัดส่วนของหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 57 และอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 43

3. ผลการดำเนินงานแยกตามส่วนงาน

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ธุรกิจทางพิเศษ			ธุรกิจระบบราง			ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		
	Q2'69	Q2'68	+/- (%)	Q2'69	Q2'68	+/- (%)	Q2'69	Q2'68	+/- (%)
รายได้จากการให้บริการ	2,071	2,084	-1%	1,672	1,623	3%	239	290	-18%
ต้นทุนการให้บริการ	(762)	(748)	2%	(1,457)	(1,461)	-0.3%	(100)	(106)	-6%
กำไรขั้นต้น	1,309	1,336	-2%	215	162	33%	139	184	-24%

ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 2,071 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 13 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 โดยปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษในไตรมาสนี้เฉลี่ยอยู่ที่ 1.08 ล้านเที่ยวต่อวัน ซึ่งมีจำนวนใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ภาพรวมของปริมาณรถยังคงทรงตัวเนื่องจากได้แรงหนุนเชิงบวกจาก (1) พฤติกรรมการใช้ชีวิตของประชาชนยังคงต้องเดินทางไปยังสถานที่ทำงาน สถานที่ราชการและศูนย์การค้าในเมือง (2) หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีจราจรติดขัดจากการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ อาทิเช่น การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม สายสีม่วงใต้ (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) และการปิดเบี่ยงสะพานเป็นต้น ซึ่งเข้ามาช่วยชดเชยผลกระทบเชิงลบจาก (3) ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นในปลายไตรมาสแรกและราคายังคงผันผวนในช่วงไตรมาสที่ 2 และ (4) ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาประเทศไทยลดลง

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษ ประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วรวมจำนวน 762 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 14 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 สาเหตุสำคัญจากค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน เพิ่มขึ้นจากการทบทวนประมาณการปริมาณรถ และจากการลงทุนเพิ่มเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางพิเศษ

ธุรกิจระบบราง

รายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 1,672 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 49 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 โดยรายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เพิ่มขึ้น 29 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3 จากปริมาณผู้โดยสารที่มีการเติบโต โดยผู้ใช้บริการในไตรมาสนี้เฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 393,900 เที่ยวต่อวัน และในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 461,500 เที่ยวต่อวัน เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 2 และร้อยละ 1 ตามลำดับ

สำหรับรายได้รับจ้างเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เพิ่มขึ้น 20 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3 ซึ่งเป็นไปตามแผนการชำระเงินค่าจ้างบริการที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน จำนวน 1,457 ล้านบาท มีจำนวนใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุสำคัญ คือ ค่าไฟฟ้าที่ลดลงจากการบริหารจัดการใช้ไฟฟ้าที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงค่า Ft ที่ลดลง ประกอบกับการลดลงของค่าซ่อมบำรุงรายปี ในขณะที่ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานที่เพิ่มขึ้นจากการทบทวนประมาณการปริมาณผู้โดยสาร

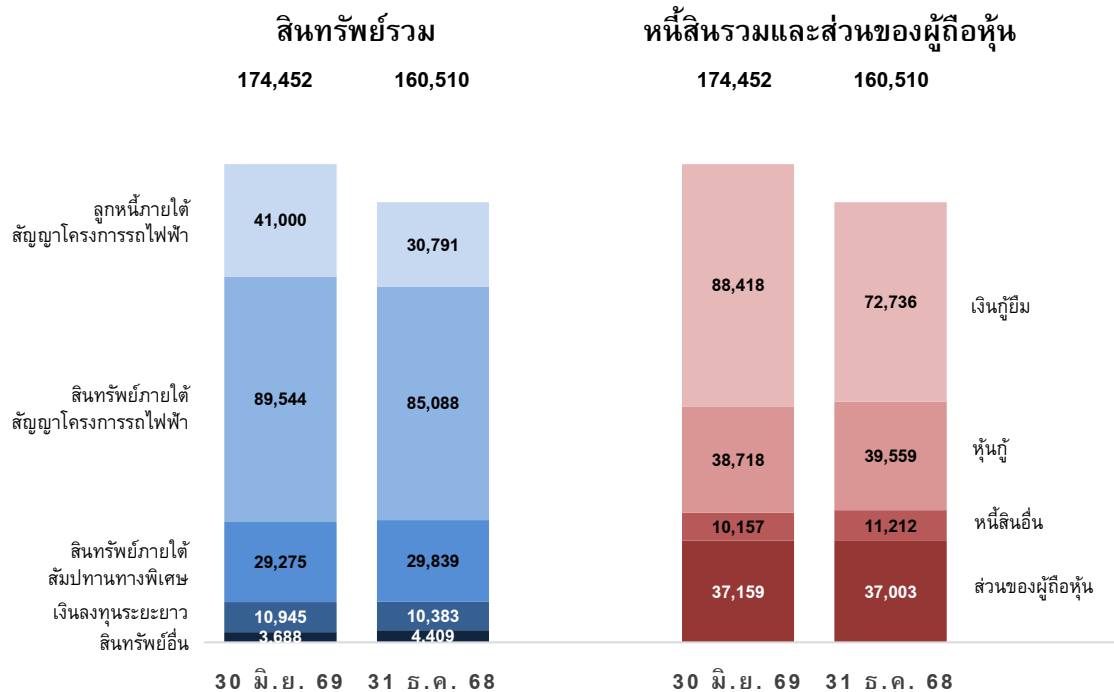
ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์มีจำนวน 239 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 51 ล้านบาท หรือร้อยละ 18 สาเหตุสำคัญมาจากการลดลงของรายได้สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่ชะลอตัวส่งผลให้การใช้จ่ายเงินด้านสื่อโฆษณา การจัดงานและกิจกรรมต่างๆ ของลูกค้าน้อยลงเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

ในส่วนต้นทุนของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 100 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 6 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 ซึ่งต้นทุนของธุรกิจเชิงพาณิชย์ที่สำคัญประกอบด้วย ค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนติดตั้งอุปกรณ์และสื่อโฆษณาในพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งส่วนสถานีรถไฟฟ้าและบนทางพิเศษ และต้นทุนการบริหารการผลิตสื่อโฆษณา

4. ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)



ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 174,452 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 13,942 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2568 สาเหตุหลักมาจาก 1) การเพิ่มขึ้นของลูกหนี้รฟม. ค่าก่อสร้างงานโยธา (Civil) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตก 2) งานระหว่างก่อสร้างของงานจัดหาระบบรถไฟฟ้า งานเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง (M&E) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และ 3) สินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแกรฟม. ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

หนี้สินรวม จำนวน 137,293 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 13,786 ล้านบาท หรือร้อยละ 11 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมเพื่อลงทุนในงานก่อสร้างงาน Civil และ M&E ตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 37,159 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 156 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.4 สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นจากผลกำไรสำหรับงวดหกเดือนนี้จำนวน 1,887 ล้านบาท และจากการปรับเพิ่มมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินตามหลักการบัญชีสุทธิตามจำนวน 516 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทมีจ่ายเงินปันผล จำนวน 2,247 ล้านบาท

5. กระแสเงินสด

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ไตรมาสที่ 2	
	ปี 2569	ปี 2568
เงินสดสุทธิกิจกรรมดำเนินงาน	(9,609)	(3,378)
เงินสดสุทธิกิจกรรมลงทุน	(2,222)	(4,532)
เงินสดสุทธิกิจกรรมจัดหาเงิน	11,393	7,682
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	(438)	(228)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	1,919	1,672
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	1,481	1,444

บริษัทได้เริ่มงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ปี 2567 เป็นต้นมา โดยในส่วนของการดำเนินงานโยธาช่วงตะวันตก รฟม.จะจ่ายชำระคืนภายใน 6 ปี เริ่มตั้งแต่ต้นปีที่ 3 นับจากวันที่เริ่มก่อสร้าง ซึ่งในงวดหกเดือนนี้ได้มีการบันทึกบัญชีลูกหนี้ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเพิ่มขึ้น จำนวน 11,034 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานเท่ากับ 9,609 ล้านบาท หากไม่นับรวมรายการดังกล่าว บริษัทมีเงินได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 1,425 ล้านบาท และหากไม่นับรวมการจ่ายค่าตอบแทน รฟม. รายปี ในรอบหกเดือนที่ผ่านมา จำนวน 2,338 ล้านบาท บริษัทมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 3,763 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 2,222 ล้านบาท สำคัญสำคัญเป็นการจ่ายลงทุนในงานระหว่างก่อสร้างของงาน M&E โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม จำนวน 2,075 ล้านบาท รวมถึงการจ่ายลงทุนสำหรับอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินและปรับปรุงทางพิเศษ จำนวน 538 ล้านบาท ในขณะที่ได้รับเงินปันผล จำนวน 341 ล้านบาท และรับเงินจากการถอนเงินลงทุนสุทธิ จำนวน 50 ล้านบาท

เงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 11,393 ล้านบาท เป็นการรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินสุทธิจำนวน 15,581 ล้านบาท ในขณะที่จ่ายเงินปันผล จำนวน 2,247 ล้านบาท จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1,106 ล้านบาท และจ่ายเงินจากการไถ่ถอนหุ้นกู้สุทธิ จำนวน 835 ล้านบาท

6. การพัฒนาอย่างยั่งยืนและรางวัลที่ได้รับ

ร่วมกับ TNN จัดงาน Life x Energy : ชีวิตกับพลังงาน 2026

เมื่อเดือนพฤษภาคม 2569 BEM ร่วมกับ Thai News Network (TNN) จัดงานสัมมนา “Life x Energy : ชีวิตกับพลังงาน 2026” โดยเป็นเวทีแลกเปลี่ยนมุมมองด้านพลังงาน เทคโนโลยี และธุรกิจเพื่อความยั่งยืน พร้อมเชื่อมโยงประเด็นการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) และภัยพิบัติที่ทวีความรุนแรง ซึ่งมุ่งเน้นไปที่การรับมือวิกฤตโลกร้อน เศรษฐกิจที่ผันผวน และการเปลี่ยนผ่านสู่พลังงานสะอาด

มอบอาคารสาธารณประโยชน์ส่งเสริมสุขภาพ

เมื่อเดือนพฤษภาคม 2569 BEM มอบอาคารสำเร็จรูปอเนกประสงค์เพื่อสาธารณประโยชน์แก่กรุงเทพมหานคร สวนลุมพินี ส่งเสริมคุณภาพชีวิตและมอบความสุขให้คนเมือง สำหรับเป็นศูนย์กลางในการจัดกิจกรรมสร้างสรรค์เพื่อสุขภาพ ตามนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคมของ BEM ที่มุ่งมั่นดำเนินธุรกิจควบคู่กับการดูแลสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม ผ่านการสนับสนุนโครงการที่สร้างประโยชน์ต่อสาธารณะอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

ผลประเมินสำนักงานสีเขียว Green Office ระดับดีเยี่ยม

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

รางวัล Thailand Energy Awards 2025

BEM ได้รับรางวัล Thailand Energy Awards 2025 ซึ่งจัดขึ้นโดยกระทรวงพลังงาน เพื่อเชิดชูองค์กรที่มีผลงานโดดเด่นด้านการอนุรักษ์พลังงานและการพัฒนาพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นรางวัลด้านพลังงานระดับประเทศสำหรับองค์กรที่มีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการพลังงานอย่างเป็นระบบ มีการพัฒนาและดำเนินโครงการที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน ควบคู่กับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

7. เหตุการณ์สำคัญในระหว่างไตรมาสที่ 2 ประจำปี 2569

จ่ายเงินปันผล

เมื่อเดือนเมษายน 2569 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2569 มีมติอนุมัติให้บริษัทจ่ายเงินปันผลจากผลประกอบการของปี 2568 แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท คิดเป็นเงินทั้งสิ้น 2,247 ล้านบาท ซึ่งบริษัทได้จ่ายเงินปันผลแล้วเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2569

ความคืบหน้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

ปัจจุบันอยู่ในสัญญาร่วมลงทุนระยะที่ 1 คือ การออกแบบและก่อสร้าง โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันออก (สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - สถานีแยกร่มเกล้า)

บริษัทมีหน้าที่ออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้งและทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าภายในระยะเวลา 3 ปี 6 เดือน นับจากวันที่แจ้งให้เริ่มงาน คือ ตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม 2567 เป็นต้นไป คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการในต้นปี 2571

2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตก (สถานีบางขุนนนท์ - สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย)

บริษัทมีหน้าที่ออกแบบและก่อสร้างงานโยธา และออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้งและทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ภายในระยะเวลา 6 ปี นับจากวันที่แจ้งให้เริ่มงานคือ ตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม 2567 เป็นต้นไป

ทั้งนี้ภาพรวมความคืบหน้าของการก่อสร้างงานโยธาและระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2569 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 37

ความคืบหน้าของการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

บริษัทได้จ้างบริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) ในการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมจำนวน 21 ขบวนและปรับปรุงระบบไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องในโครงการรถไฟฟ้าหมอชิตสายเฉลิมรัชมงคล วงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่มประมาณ 7,200 ล้านบาท และคาดการณ์ว่าจะได้รับขบวนรถไฟฟ้าและให้บริการตามแผนงานในปี 2571 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก และเพิ่มความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารที่หนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยความคืบหน้าของการจัดหาขบวนรถไฟฟ้า ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2569 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 43

8. อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

รายการ	หน่วย	ไตรมาสที่ 2	
		ปี 2569	ปี 2568
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	23.36	22.80
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)*	ร้อยละ	10.58	10.62
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)*	ร้อยละ	2.97	3.25
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	2.63	2.56
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	2.29	2.22

* คำนวณจากกำไรสุทธิ Annualized

อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไรสูงขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของกำไรสุทธิ ส่วนอัตราผลตอบแทนของผู้ถือหุ้นใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ลดลงจากส่วนของสินทรัพย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่เพิ่มขึ้น ซึ่งยังอยู่ในระหว่างก่อสร้างจึงยังไม่ก่อให้เกิดรายได้ในระหว่างปี แม้ว่าอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นและอัตราส่วน Net IBD/E ปรับตัวสูงขึ้น จากหนี้สินที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนโครงการ อย่างไรก็ตามอัตราส่วน Net IBD/E ยังคงต่ำกว่าเงื่อนไขตามสัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

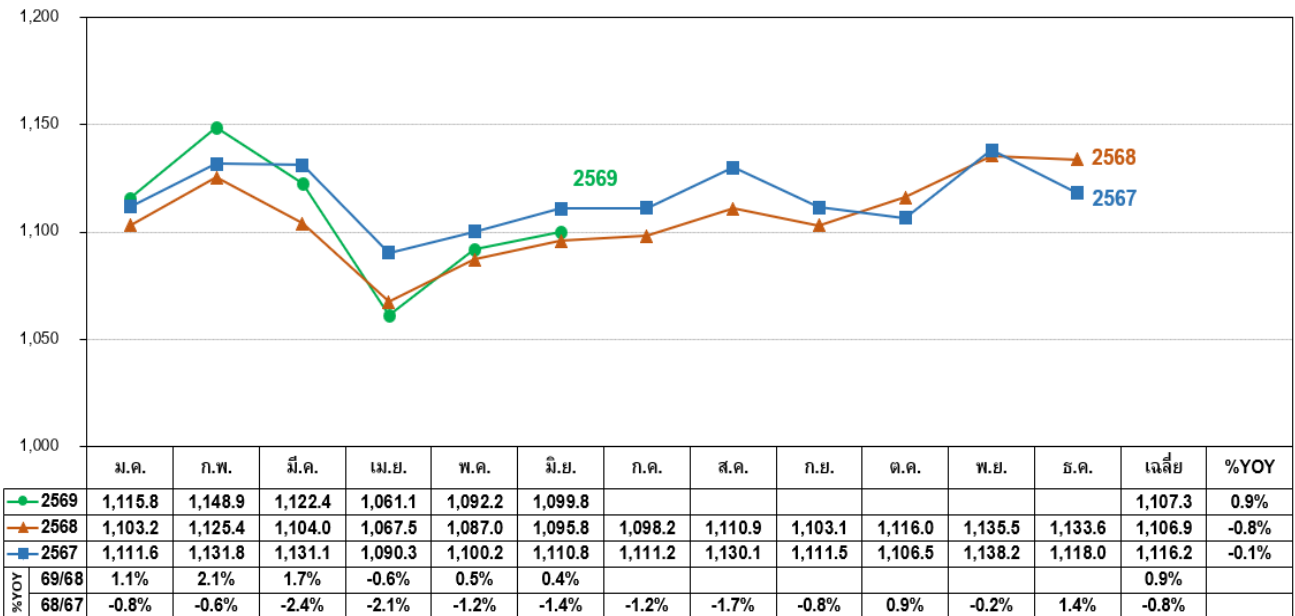
9. ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลต่อฐานะการเงินหรือการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต

ด้วยจุดแข็งของลักษณะทางกายภาพของสายทางการให้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้าของบริษัทมีลักษณะเป็นวงกลม อยู่ใจกลางย่านธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ทำให้รายได้จากการให้บริการมีความมั่นคง รวมถึงการบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ผลประกอบการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่อัตราการเติบโตของผลประกอบการของบริษัทนั้น มีความสัมพันธ์อย่างมากกับการเติบโตของเศรษฐกิจ กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นทำให้มีปริมาณการเดินทางที่มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้รายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ภาระหนี้จำนวนมากจากการลงทุน ดอกเบี้ยจึงเป็นรายจ่ายที่มีนัยสำคัญ บริษัทจึงได้มีการบริหารความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยการจัดสัดส่วนหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว และหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ ให้มีความเหมาะสม ในส่วนของฐานะการเงิน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มและจัดหาขบวนรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มเติม ซึ่งในช่วงระยะเวลาดังกล่าว บริษัทจะมีภาระหนี้เพิ่มขึ้นจำนวนมาก ซึ่งเป็นลักษณะปกติของการลงทุนโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ และภาระหนี้ดังกล่าวจะทยอยลดลงภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ

สำหรับเหตุการณ์ที่สัมพันธ์กับการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ อาทิเช่น (1) การเกิดภัยธรรมชาติ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินทรัพย์ที่อยู่ในความดูแลของบริษัท รวมถึงการพังทลายของสิ่งก่อสร้าง อันเนื่องมาจากเหตุขัดข้องหรืออุบัติเหตุ ส่งผลต่อประสิทธิภาพการทำงานและความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานหรือเกิดการกีดขวางเส้นทางจราจร การตัดสินใจหยุดหรือชะลอการให้บริการ เพื่อรักษาความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและผู้โดยสาร (2) การเกิดโรคระบาดต่างๆ มีผลทำให้พฤติกรรมการเดินทางของประชาชนเปลี่ยนแปลงไป และ (3) การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไข สัดส่วนค่าตอบแทนหรือการขยายระยะเวลาสัญญาสัมปทานจากภาครัฐ รวมถึงการได้รับสิทธิในการดำเนินโครงการก่อสร้างและการบริหารจัดการระบบคมนาคมในอนาคต ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน
ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยา

(พันเที่ยว/วัน)



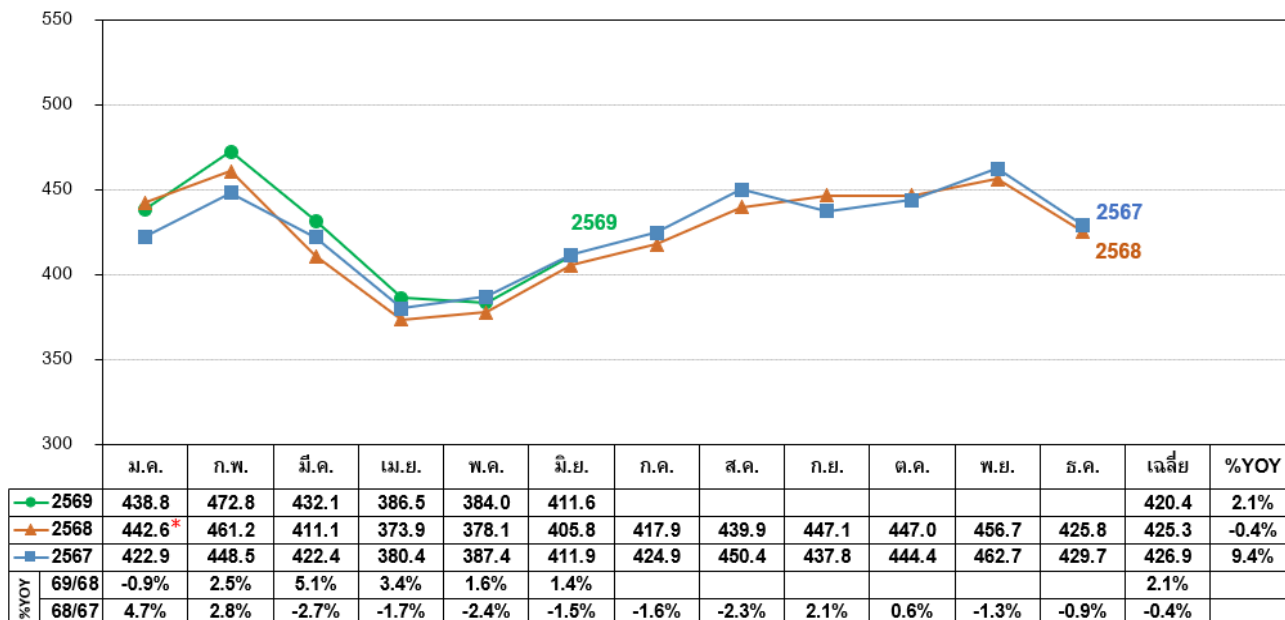
รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน
ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยา

(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)

