คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
ไตรมาสที่ 3 ประจำปี 2569



1. ภาพรวมของการดำเนินธุรกิจ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประกอบธุรกิจในการให้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวเนื่องกับการให้บริการข้างต้น โดยการรับสัมปทานจากหน่วยงานภาครัฐ ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อย มีสัญญาสัมปทานการให้บริการทางพิเศษ กับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 3 สัญญา ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนขั้นที่ 2) ทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยา มีสัญญาสัมปทานการให้บริการรถไฟฟ้ากับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย 3 สัญญา ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-แยกร่มเกล้า (สายสีส้ม)

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

รายได้จากการให้บริการเป็นรายได้หลักของบริษัท คิดเป็นร้อยละ 95 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ รายได้จากทางพิเศษ (ร้อยละ 50) รายได้จากระบบราง (ร้อยละ 40) และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (ร้อยละ 5) ที่เหลือเป็นรายได้อื่นซึ่งส่วนใหญ่ คือ เงินปันผลรับจากการลงทุน

ภาพรวมเศรษฐกิจและภาคการท่องเที่ยวที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัท

ตลอดเก้าเดือนที่ผ่านมา ภาวะเศรษฐกิจไทยยังคงเผชิญความไม่แน่นอนและข้อจำกัดจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก รวมถึงความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่ยังคงยืดเยื้ออยู่ในปัจจุบัน ขณะที่ภาคเศรษฐกิจในประเทศยังคงมีความเปราะบางจากกำลังซื้อของประชาชนที่ฟื้นตัวไม่ทั่วถึง ส่งผลให้พฤติกรรมการเดินทางเปลี่ยนไปสู่รูปแบบที่เน้นความคุ้มค่าและมีการวางแผนล่วงหน้ามากขึ้น อย่างไรก็ตามกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังคงเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจที่มีแนวโน้มขยายตัว ส่งผลให้การเดินทางการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการเดินทางเข้าสู่ย่านธุรกิจ (CBD) และศูนย์การค้ากลับมาคึกคักจากการทำงานในสำนักงาน การจัดประชุม และกิจกรรมทางเศรษฐกิจ แม้จะมีเหตุการณ์ภัยธรรมชาติเกิดขึ้นในหลายพื้นที่และกระทบต่อการใช้ชีวิตของประชาชน ทว่าเมื่อสถานการณ์คลี่คลายลง การเดินทางก็สามารถกลับเข้าสู่สภาวะปกติได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ปริมาณการใช้รถยนต์และระบบขนส่งสาธารณะยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในช่วงวันทำงาน ขณะที่การเดินทางในช่วงวันหยุด ได้รับแรงหนุนเพิ่มเติมจากการท่องเที่ยวและการจับจ่ายใช้สอย ผ่านมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ ปัจจัยทั้งหมดนี้ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางบนทางพิเศษและรถไฟฟ้าที่บริษัทบริหารจัดการอยู่ยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

2. สรุปสาระสำคัญและผลประกอบการในไตรมาสที่ 3 ปี 2569

ในไตรมาสนี้ ภาพรวมการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังคงใกล้เคียงกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีแรงสนับสนุนหลักจากการเดินทางเพื่อทำงานและกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ยังดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง ซึ่งช่วยชดเชยผลกระทบจากปัจจัยเชิงลบที่เกิดขึ้น เช่น สถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ยืดเยื้อ ต้นทุนด้านพลังงานที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ รวมถึงสถานการณ์ฝนตกหนักและเกิดน้ำท่วมขังบางพื้นที่ในช่วงปลายไตรมาส ที่ส่งผลกระทบให้พฤติกรรมการเดินทางของประชาชนเปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตามการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและรถไฟฟ้ายังคงเป็นทางเลือกหลักของประชาชนในเขตเมือง เป็นผลให้ปริมาณจราจรและปริมาณผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ายังคงไม่แตกต่างจากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ประกอบกับการบริหารจัดการต้นทุนการให้บริการและต้นทุนทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ภาพรวมของผลการดำเนินงานในไตรมาสนี้ปรับตัวดีขึ้น

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทในไตรมาสที่ 3 ปี 2569 มีจำนวน 1,134 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 55 ล้านบาทหรือร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยรายได้จากธุรกิจหลักจำนวน 4,327 ล้านบาท ใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้นในช่วงปลายเดือนกันยายน ในขณะที่ต้นทุนการให้บริการลดลงเล็กน้อยจากค่าซ่อมแซมและค่าบำรุงรักษา ซึ่งเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ ประกอบกับต้นทุนทางการเงินที่ลดลงอย่างมากจากการบริหารจัดการหนี้ที่มีประสิทธิภาพ เป็นปัจจัยหลักที่หนุนให้ผลดำเนินงานในภาพรวมยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

สำหรับงวดเก้าเดือนปี 2569 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 3,020 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อน จำนวน 76 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 สาเหตุหลักมาจากการบริหารรายจ่ายทั้งส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร และต้นทุนทางการเงินได้เป็นอย่างดี ในขณะที่รายได้จากการให้บริการโดยภาพรวมยังคงใกล้เคียงกับงวดเดียวกันของปีก่อน แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางที่ยืดเยื้ออยู่ในปัจจุบัน ผลักดันให้ต้นทุนด้านพลังงานสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติลดลง และเหตุการณ์อุทกภัยที่เกิดขึ้นในช่วงปลายเดือนกันยายนที่ผ่านมา

ผลการดำเนินงานรวม

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ไตรมาสที่ 3		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ	งวด 9 เดือน		เปลี่ยนแปลง ร้อยละ
	ปี 2569	ปี 2568		ปี 2569	ปี 2568	
รายได้จากการให้บริการ	4,327	4,319	0.2%	12,592	12,574	0.1%
ต้นทุนการให้บริการ	(2,383)	(2,399)	-1%	(7,088)	(7,040)	1%
กำไรขั้นต้น	**1,944**	**1,920**	**1%**	**5,504**	**5,534**	**-1%**
รายได้อื่น	239	233	3%	599	608	-1%
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	*0.3*	*11*	*-97%*	*8*	*44*	*-82%*
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	2,183	2,164	1%	6,111	6,186	-1%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	(313)	(300)	4%	(908)	(922)	-2%
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,870	1,864	0.3%	5,203	5,264	-1%
ต้นทุนทางการเงิน	(507)	(561)	-10%	(1,558)	(1,689)	-8%
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	*(0.3)*	*(9)*	*-97%*	*(7)*	*(35)*	*-80%*
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	1,363	1,294	5%	3,638	3,540	3%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(229)	(215)	7%	(618)	(596)	4%
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	**1,134**	**1,079**	**5%**	**3,020**	**2,944**	**3%**
กำไรสุทธิต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.08	0.07		0.20	0.20	

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการ จำนวน 4,327 ล้านบาท โดยภาพรวมมีจำนวนใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

รายได้จากการให้บริการ	=	รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ	รายได้จากธุรกิจระบบราง	รายได้จากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์
4,327 ล้านบาท		2,245 ล้านบาท	1,796 ล้านบาท	286 ล้านบาท
▲ 0.2% YoY		▲ 0.1% YoY	▲ 1% YoY	▼ -7% YoY

รายได้อื่น

รายได้อื่น จำนวน 239 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินปันผลรับ ดอกเบี้ยรับและอื่นๆ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 6 ล้านบาทหรือร้อยละ 3 สาระสำคัญจากการปรับปรุงมูลค่าคงเหลือของบัตรเติมเงินที่ยกเลิกการใช้งาน

ต้นทุนการให้บริการ

ต้นทุนการให้บริการ จำนวน 2,383 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 16 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 สาเหตุหลักจากการลดลงของค่าซ่อมบำรุงซึ่งเป็นไปตามแผนการซ่อมที่กำหนดไว้ โดยต้นทุนการให้บริการที่สำคัญประกอบด้วย ต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการบริหารทางพิเศษและระบบรถไฟฟ้า ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนและค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร จำนวน 313 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 13 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 สาเหตุหลักจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และค่าที่ปรึกษาอื่นเพิ่มขึ้น

ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 507 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 54 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 สาเหตุหลักมาจากการบริหารจัดการหนี้ที่มีประสิทธิภาพรวมถึงอัตราดอกเบี้ยในตลาดลดลง ส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินลดลง ในปัจจุบันบริษัทมีสัดส่วนของหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 57 และอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 43

3. ผลการดำเนินงานแยกตามส่วนงาน

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ธุรกิจทางพิเศษ			ธุรกิจระบบราง			ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		
	Q3'69	Q3'68	+/- (%)	Q3'69	Q3'68	+/- (%)	Q3'69	Q3'68	+/- (%)
รายได้จากการให้บริการ	2,245	2,242	0.1%	1,796	1,771	1%	286	306	-7%
ต้นทุนการให้บริการ	(835)	(777)	7%	(1,441)	(1,507)	-4%	(107)	(115)	-7%
กำไรขั้นต้น	**1,410**	**1,465**	**-4%**	**355**	**264**	**34%**	**179**	**191**	**-6%**

ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 2,245 ล้านบาท มีจำนวนใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษในไตรมาสนี้เฉลี่ยอยู่ที่ 1.11 ล้านเที่ยวต่อวัน ทั้งนี้ภาพรวมของปริมาณรถในไตรมาสนี้มีปัจจัยสนับสนุนหลักจาก (1) พฤติกรรมการใช้ชีวิตของประชาชนยังคงต้องเดินทางไปยังสถานที่ทำงาน สถานศึกษา สถานที่ราชการและศูนย์การค้าในเมือง (2) หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีจราจรติดขัดจากการก่อสร้างโครงการระยะยาวต่าง ๆ เช่น ปิดเบี่ยงจราจรเพื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม สายสีม่วงใต้ (ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) เป็นต้น ซึ่งช่วยชดเชยผลกระทบเชิงลบจาก (3) ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นในปลายไตรมาสแรกและยังคงมีความผันผวนอย่างต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสที่ 3 และ (4) ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาประเทศไทยลดลง สำหรับสถานการณ์ฝนตกหนักและน้ำท่วมในหลายพื้นที่ช่วงปลายเดือนกันยายน ส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมการเดินทางทั้งเชิงบวกและเชิงลบ กล่าวคือ ผู้ใช้ทางเลือกใช้ทางพิเศษมากขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงถนนแนวราบที่มีน้ำท่วมขัง ทว่าในบางพื้นที่ปริมาณจราจรกลับลดลงเนื่องจากมีน้ำท่วมสูงจนไม่สามารถเดินทางได้

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษ ประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วรวมจำนวน 835 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 58 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 สาระสำคัญจากค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนเพิ่มขึ้นจากการทบทวนประมาณการปริมาณรถ และจากการลงทุนเพิ่มเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางพิเศษ รวมถึงการเพิ่มขึ้นของค่าซ่อมบำรุงซึ่งเป็นไปตามแผนการซ่อมที่กำหนดไว้

ธุรกิจระบบราง

รายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 1,796 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 25 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 สาระสำคัญจากการเพิ่มขึ้นของรายได้รับจ้างเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง จำนวน 38 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 7 ซึ่งเป็นไปตามแผนการชำระเงินค่าจ้างบริการที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ขณะที่รายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินลดลงเล็กน้อย จำนวน 13 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1 เนื่องจากในช่วงปลายเดือนกันยายนที่มีสถานการณ์ฝนตกหนักและน้ำท่วมขังในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบกับการประกาศวันหยุดราชการกรณีพิเศษของภาครัฐ ส่งผลให้ผู้ใช้บริการในช่วงเวลาดังกล่าวลดลง อย่างไรก็ตามการเดินทางด้วยรถไฟฟ้ายังคงเป็นทางเลือกของผู้ใช้บริการในสถานการณ์ที่ราคาเชื้อเพลิงยังคงผันผวน ทำให้ปริมาณผู้ใช้บริการยังคงใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ทั้งสองประเภทวัน โดยในไตรมาสนี้เฉลี่ยทุกประเภทวันอยู่ที่ 433,100 เที่ยวต่อวัน และในวันทำการเฉลี่ยอยู่ที่ 503,600 เที่ยวต่อวัน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน จำนวน 1,441 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 66 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 สาเหตุหลักจากการลดลงของค่าซ่อมแซมและค่าบำรุงรักษารายปีซึ่งเป็นไปตามแผนการซ่อมที่กำหนดไว้

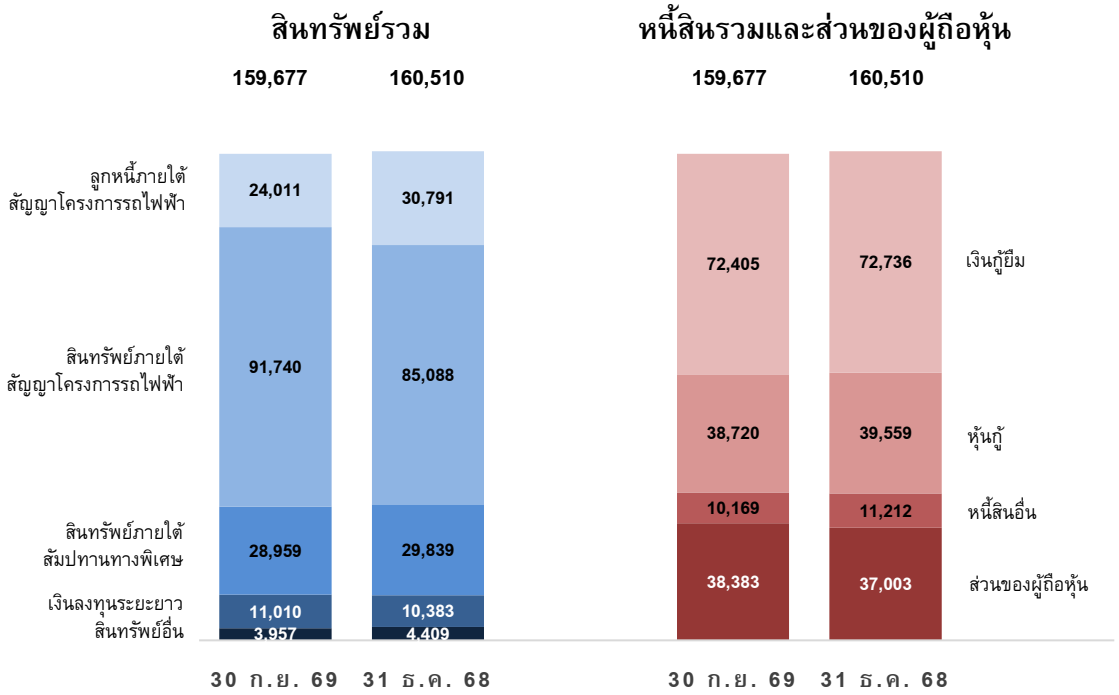
ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์มีจำนวน 286 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 20 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 สาระสำคัญมาจากการลดลงของรายได้สื่อโฆษณาประชาสัมพันธ์ เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจที่ชะลอตัวส่งผลให้การใช้จ่ายเงินด้านสื่อโฆษณา การจัดงานและกิจกรรมต่างๆ ของลูกค้าน้อยลงเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

ในส่วนต้นทุนของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 107 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 8 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 สาระสำคัญมาจากการลดลงของค่าไฟฟ้า ประกอบกับค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนลดลง สืบเนื่องมาจากการทบทวนอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับระยะเวลาของสัมปทาน

4. ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)



ณ วันที่ 30 กันยายน 2569 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 159,677 ล้านบาท ลดลงจำนวน 833 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2568 สาเหตุหลักมาจาก 1) การลดลงของลูกหนี้รฟม. ค่าก่อสร้างงานโยธา (Civil) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตก จากการได้รับเงินสนับสนุนค่างานโยธางวดแรก 2) สิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนที่ลดลงจากการตัดจำหน่าย ในขณะที่มีการเพิ่มขึ้นของ 3) สินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่รฟม. ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและ 4) งานระหว่างก่อสร้างของงานจัดหาระบบรถไฟฟ้า งานเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง (M&E) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม

หนี้สินรวม จำนวน 121,294 ล้านบาท ลดลงจำนวน 2,213 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 สาเหตุหลักมาจาก 1) การชำระเจ้าหนี้ค่าก่อสร้าง ซึ่งเป็นไปตามแผนการลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตก และ 2) การชำระคืนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินและไถ่ถอนหุ้นกู้ที่ครบกำหนด

ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 38,383 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 1,380 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นจากผลกำไรสำหรับงวดเก้าเดือนนี้จำนวน 3,020 ล้านบาท และจากการปรับเพิ่มมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินตามหลักการบัญชีสุทธิจำนวน 607 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทมีจ่ายเงินปันผล จำนวน 2,247 ล้านบาท

5. กระแสเงินสด

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	งวด 9 เดือน	
	ปี 2569	ปี 2568
เงินสดสุทธิกิจกรรมดำเนินงาน	7,918	(6,015)
เงินสดสุทธิกิจกรรมลงทุน	(3,257)	(6,814)
เงินสดสุทธิกิจกรรมจัดหาเงิน	(5,140)	12,784
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	(479)	(45)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	1,919	1,672
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	1,440	1,627

สำหรับงวดเก้าเดือน ปี 2569 บริษัทมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 7,918 ล้านบาท สาระสำคัญมาจากการรับเงินสนับสนุนค่างานโยธาช่วงตะวันตกครั้งที่ 1 จำนวน 20,329 ล้านบาท จาก รฟม. ซึ่งเป็นไปตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม โดยกำหนดให้ รฟม. ชำระคืนในส่วนค่างานโยธาช่วงตะวันตกภายใน 6 ปี เริ่มตั้งแต่ต้นปีที่ 3 นับจากวันที่เริ่มก่อสร้าง ขณะที่ระหว่างงวดเก้าเดือนมีการบันทึกบัญชีลูกหนี้ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเพิ่มขึ้น จำนวน 14,512 ล้านบาท และจ่ายค่าตอบแทน รฟม. รายปี จำนวน 3,564 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 3,257 ล้านบาท สาระสำคัญเป็นการจ่ายลงทุนในงานระหว่างก่อสร้างของงาน M&E โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม จำนวน 2,991 ล้านบาท รวมถึงการจ่ายลงทุนสำหรับอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินและปรับปรุงทางพิเศษ จำนวน 878 ล้านบาท ในขณะที่ได้รับเงินปันผล จำนวน 562 ล้านบาท และรับเงินจากการถอนเงินลงทุนสุทธิ จำนวน 50 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 5,140 ล้านบาท มาจาก 1) จ่ายเงินปันผล จำนวน 2,247 ล้านบาท 2) จ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1,573 ล้านบาท 3) จ่ายเงินจากการไถ่ถอนหุ้นกู้สุทธิ จำนวน 835 ล้านบาท และ 4) จ่ายเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินสุทธิ จำนวน 485 ล้านบาท

6. การพัฒนาอย่างยั่งยืนและรางวัลที่ได้รับ

ประกาศนียบัตร Social Impact Footprint (SIF)

BEM ได้รับใบประกาศนียบัตรรับรองในโครงการประเมินผลกระทบทางสังคมผ่านเครื่องมือ SIF (Social Impact Footprint) ของภาคธุรกิจ ซึ่งสอดคล้องตามมาตรฐานการรายงาน GRI Standards จากสถาบันไทยพัฒน์ สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของ BEM ในการดำเนินธุรกิจโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคม ควบคู่กับการสร้างคุณค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียในทุกภาคส่วน

รางวัล EIA Monitoring Awards 2026

BEM ได้รับรางวัลการปฏิบัติตามมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2569 (EIA Monitoring Awards 2026) ระดับดีเด่น ซึ่งจัดขึ้นโดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อยกย่องสถานประกอบการและหน่วยงานที่ให้ความสำคัญกับการนำมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ EIA ไปปฏิบัติอย่างจริงจัง มีประสิทธิภาพ โปร่งใส่ และสามารถตรวจสอบได้

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 3 ประจำปี 2569

ความคืบหน้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

ปัจจุบันอยู่ในสัญญาร่วมลงทุนระยะที่ 1 คือ การออกแบบและก่อสร้าง โดยแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ได้แก่

1) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันออก (สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - สถานีแยกร่มเกล้า) บริษัทฯมีหน้าที่ออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้งและทดสอบการทำงานของอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าภายในระยะเวลา 3 ปี 6 เดือน นับจากวันที่แจ้งให้เริ่มงาน คือ ตั้งแต่วันที่ 31 กรกฎาคม 2567 เป็นต้นไป คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการในต้นปี 2571

2) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตก (สถานีบางขุนนนท์ - สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย)

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

ทั้งนี้ภาพรวมความคืบหน้าของการก่อสร้างงานโยธาและระบบรถไฟฟ้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ณ สิ้นเดือนกันยายน 2569 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 43

ความคืบหน้าของการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

บริษัทได้ว่าจ้างบริษัท ช. การช่าง จำกัด (มหาชน) ในการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมจำนวน 21 ขบวนและปรับปรุงระบบไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล วงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่มประมาณ 7,200 ล้านบาท และคาดการณ์ว่าจะได้รับขบวนรถไฟฟ้าและให้บริการตามแผนงานในปี 2571 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก และเพิ่มความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารที่หนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยความคืบหน้าของการจัดหาขบวนรถไฟฟ้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2569 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 47

ปรับอัตราค่าโดยสาร MRT สายสีน้ำเงิน

ตามเงื่อนไขของสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน กำหนดให้ปรับอัตราค่าโดยสารทุกระยะเวลา 24 เดือนหรือทุก 2 ปี ภายใต้พื้นฐานของการเปลี่ยนแปลงตามความเป็นจริงของดัชนีราคาผู้บริโภค โดยอัตราค่าโดยสารสำหรับระยะเวลาตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2569 - 2 กรกฎาคม 2571 เริ่มต้นที่ 17 บาทสูงสุดไม่เกิน 44 บาท (จากเดิมเริ่มต้นที่ 17 บาท สูงสุดไม่เกิน 45 บาท) และยังคงมีส่วนลดร้อยละ 50 สำหรับเด็กและผู้สูงอายุ และร้อยละ 10 สำหรับนักเรียนนักศึกษา

8. อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

รายการ	หน่วย	ไตรมาสที่ 3	
		ปี 2569	ปี 2568
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	24.83	23.71
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)*	ร้อยละ	10.29	10.38
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)*	ร้อยละ	2.94	3.13
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	2.56	2.52
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	2.24	2.15

* คำนวณจากกำไรสุทธิ Annualized

อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไรสูงขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของกำไรสุทธิ ส่วนอัตราผลตอบแทนของผู้ถือหุ้นใกล้เคียงกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ลดลงจากส่วนของสินทรัพย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่เพิ่มขึ้น ซึ่งยังอยู่ในระหว่างก่อสร้างจึงยังไม่ก่อให้เกิดรายได้ในระหว่างปี แม้ว่าหนี้สินที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มจะส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นและอัตราส่วน Net IBD/E เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน แต่จากการชำระคืนเงินกู้บางส่วนในไตรมาสนี้เป็นผลให้อัตราส่วนดังกล่าวปรับตัวลดลงจากไตรมาสก่อนหน้า อย่างไรก็ตามอัตราส่วน Net IBD/E ยังคงต่ำกว่าเงื่อนไขตามสัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

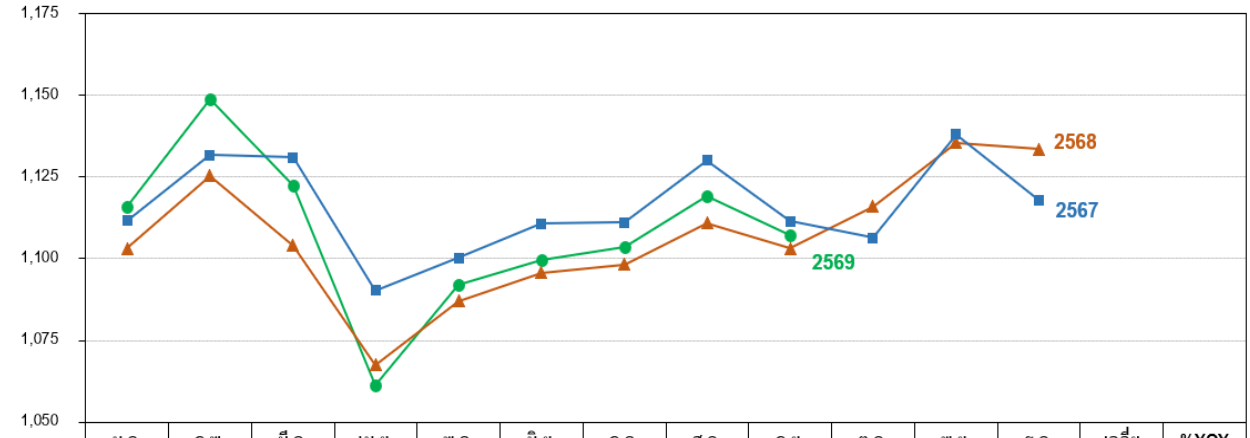
9. ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลต่อฐานะการเงินหรือการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต

ด้วยจุดแข็งของลักษณะทางกายภาพของสายทางการให้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้าของบริษัทมีลักษณะเป็นวงกลม อยู่ใจกลางย่านธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ทำให้รายได้จากการให้บริการมีความมั่นคง รวมถึงการบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ผลประกอบการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่อัตราการเติบโตของผลประกอบการของบริษัทนั้น มีความสัมพันธ์อย่างมากกับการเติบโตของเศรษฐกิจ กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นทำให้มีปริมาณการเดินทางที่มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้รายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ ภาระหนี้จำนวนมากจากการลงทุน ดอกเบี้ยจึงเป็นรายจ่ายที่มีนัยสำคัญ บริษัทจึงได้มีการบริหารความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยการจัดสัดส่วนหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว และหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ให้มีความเหมาะสม ในส่วนของฐานะการเงิน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มและจัดหาขบวนรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเพิ่มเติม ซึ่งในช่วงระยะเวลาดังกล่าว บริษัทจะมีภาระหนี้เพิ่มขึ้นจำนวนมาก ซึ่งเป็นลักษณะปกติของการลงทุนโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ และภาระหนี้ดังกล่าวจะทยอยลดลงภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ

สำหรับเหตุการณ์ที่สัมพันธ์กับการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ อาทิเช่น (1) การเกิดภัยธรรมชาติ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินทรัพย์ที่อยู่ในความดูแลของบริษัท รวมถึงการพังทลายของสิ่งก่อสร้างอันเนื่องจากเหตุขัดข้องหรืออุบัติเหตุ ส่งผลต่อประสิทธิภาพการทำงานและความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานหรือเกิดการกีดขวางเส้นทางจราจร การตัดสินใจหยุดหรือชะลอการให้บริการ เพื่อรักษาความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางและผู้โดยสาร (2) การเกิดโรคระบาดต่าง ๆ มีผลทำให้พฤติกรรมการเดินทางของประชาชนเปลี่ยนแปลงไป และ (3) การเปลี่ยนแปลงเงื่อนไข สัดส่วนค่าตอบแทนหรือการขยายระยะเวลาสัญญาสัมปทานจากภาครัฐ รวมถึงการได้รับสิทธิในการดำเนินโครงการก่อสร้างและการบริหารจัดการระบบคมนาคมในอนาคต ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน
ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยา

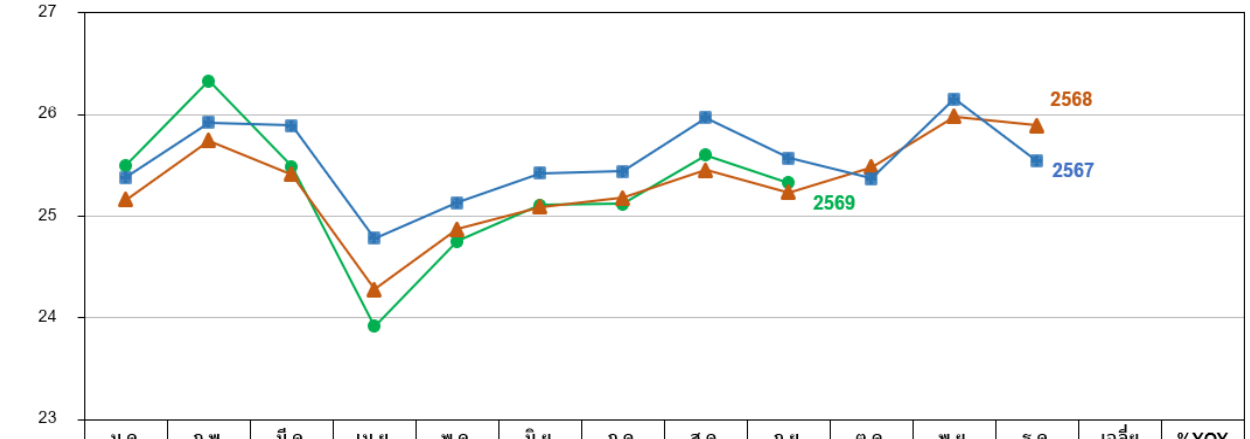
(พันเที่ยว/วัน)



		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
2569		1,115.8	1,148.9	1,122.4	1,061.1	1,092.2	1,099.8	1,103.7	1,119.1	1,107.1				1,108.2	0.8%
2568		1,103.2	1,125.4	1,104.0	1,067.5	1,087.0	1,095.8	1,098.2	1,110.9	1,103.1	1,116.0	1,135.5	1,133.6	1,106.9	-0.8%
2567		1,111.6	1,131.8	1,131.1	1,090.3	1,100.2	1,110.8	1,111.2	1,130.1	1,111.5	1,106.5	1,138.2	1,118.0	1,116.2	-0.1%
%YOY	69/68	1.1%	2.1%	1.7%	-0.6%	0.5%	0.4%	0.5%	0.7%	0.4%				0.8%	
	68/67	-0.8%	-0.6%	-2.4%	-2.1%	-1.2%	-1.4%	-1.2%	-1.7%	-0.8%	0.9%	-0.2%	1.4%	-0.8%	

รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน
ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยา

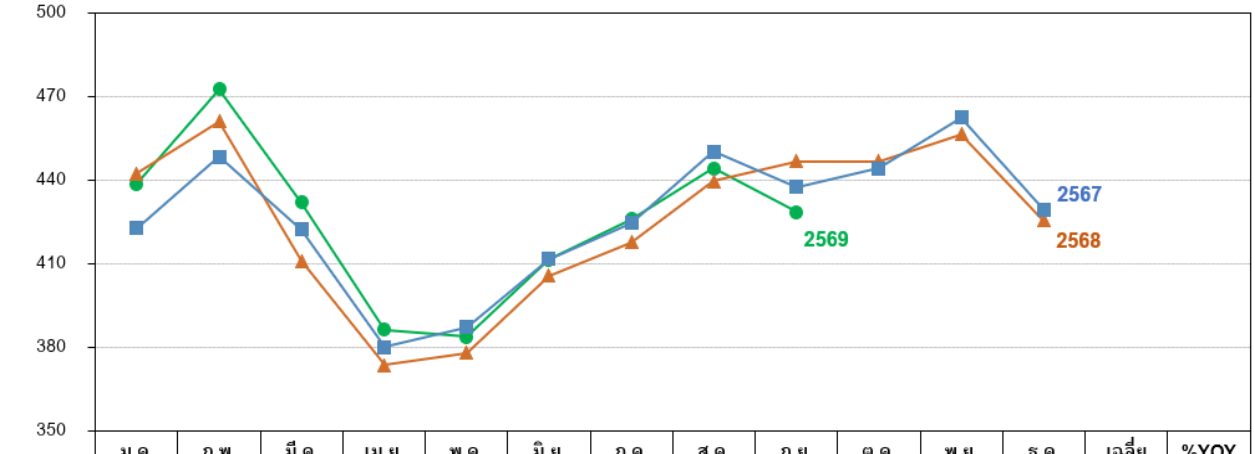
(ล้านบาท/วัน)



		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
2569		25.5	26.3	25.5	23.9	24.8	25.1	25.1	25.6	25.3				25.3	0.4%
2568		25.2	25.7	25.4	24.3	24.9	25.1	25.2	25.5	25.2	25.5	26.0	25.9	25.3	-0.9%
2567		25.4	25.9	25.9	24.8	25.1	25.4	25.4	26.0	25.6	25.4	26.2	25.5	25.6	0.2%
%YOY	69/68	1.4%	2.3%	0.3%	-1.5%	-0.5%	0.1%	-0.2%	0.6%	0.4%				0.4%	
	68/67	-0.9%	-0.7%	-1.9%	-2.0%	-1.0%	-1.3%	-1.0%	-2.0%	-1.3%	0.4%	-0.7%	1.4%	-0.9%	

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน
รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

(พันเที่ยว/วัน)

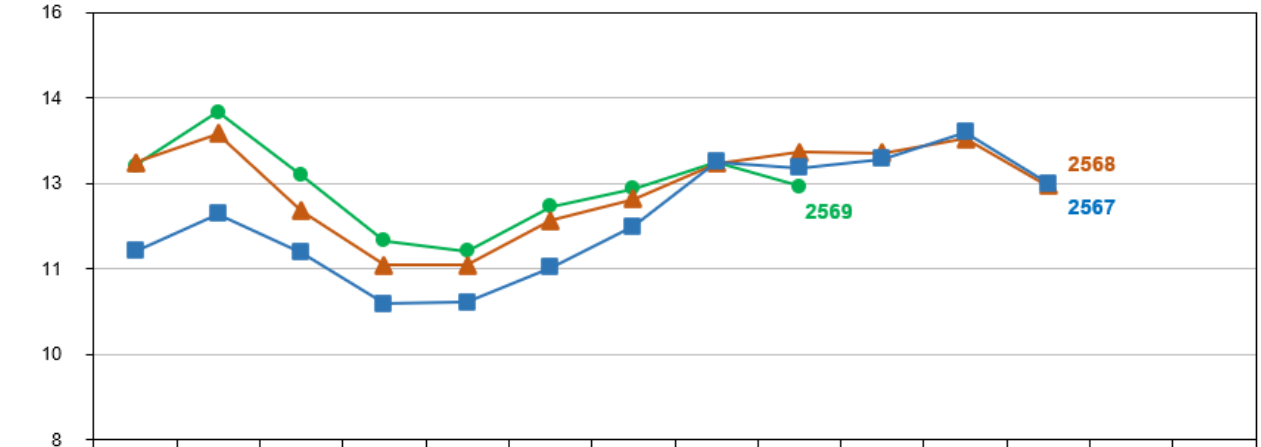


		ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	เฉลี่ย	%YOY
2569		438.8	472.8	432.1	386.5	384.0	411.6	426.2	444.3	428.8				424.7	1.3%
2568		442.6*	461.2	411.1	373.9	378.1	405.8	417.9	439.9	447.1	447.0	456.7	425.8	425.3	-0.4%
2567		422.9	448.5	422.4	380.4	387.4	411.9	424.9	450.4	437.8	444.4	462.7	429.7	426.9	9.4%
%YOY	69/68	-0.9%	2.5%	5.1%	3.4%	1.6%	1.4%	2.0%	1.0%	-4.1%				1.3%	
	68/67	4.7%	2.8%	-2.7%	-1.7%	-2.4%	-1.5%	-1.6%	-2.3%	2.1%	0.6%	-1.3%	-0.9%	-0.4%	

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

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
2569		13.1	14.1	13.0	11.7	11.5	12.4	12.7	13.2	12.7				12.7	1.4%
2568		13.2	13.7	12.3	11.3	11.3	12.1	12.5	13.2	13.4	13.4	13.6	12.8	12.7	4.7%
2567		11.5	12.2	11.5	10.5	10.6	11.2	12.0	13.2	13.1	13.3	13.8	12.8	12.2	13.8%
%YOY	69/68	-0.4%	2.9%	5.4%	4.0%	2.4%	2.1%	1.5%	0.1%	-4.8%				1.4%	
	68/67	14.4%	12.3%	6.8%	6.9%	6.5%	7.8%	4.3%	-0.2%	2.3%	0.9%	-0.8%	-0.3%	4.7%	