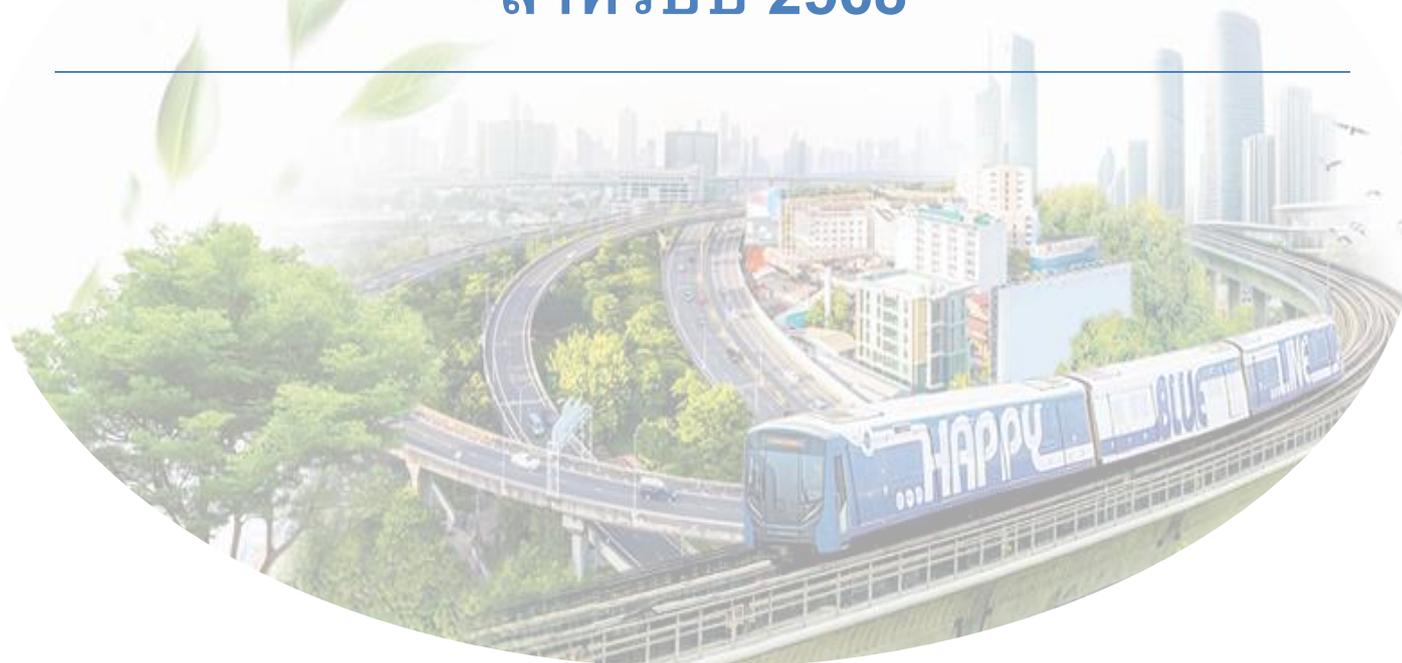

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ สำหรับปี 2568



1. ภาพรวมของการดำเนินงานธุรกิจ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ประกอบธุรกิจในการให้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้า รวมถึงการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการให้บริการข้างต้น โดยการรับสัมปทานจากหน่วยงานภาครัฐ ปัจจุบันบริษัทและบริษัทย่อย มีสัญญาสัมปทานการให้บริการทางพิเศษ กับ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 3 สัญญา ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ทางพิเศษประจิมรัชยาและทางพิเศษอุดรรัชยา 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 96 ของรายได้รวม รายได้จากการให้บริการ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ รายได้จากทางพิเศษ (ร้อยละ 50) รายได้จากระบบราง (ร้อยละ 39) และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (ร้อยละ 7) ที่เหลือเป็นรายได้อื่นซึ่งส่วนใหญ่คือเงินปันผลและดอกเบี้ยรับ

ภาพรวมเศรษฐกิจและภาคการท่องเที่ยงที่มีผลต่อการดำเนินงานของบริษัท

ภาพรวมของสภาพเศรษฐกิจโลกในระหว่างปี 2568 มีการชะลอตัวและผันผวนจากปัจจัยด้านสงครามทางการค้า สงครามระหว่างประเทศ นโยบายการค้าระหว่างประเทศ ผลกระทบจากการกีดกันทางการค้าของสหรัฐอเมริกา และความไม่แน่นอนทางการเมืองของแต่ละประเทศ ทำให้ปริมาณนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเที่ยวในประเทศไทยลดลง ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจภายในประเทศ เกิดภาวะชะลอตัวทั้งภาคธุรกิจและการท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม นโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวจากภาครัฐในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี ประกอบกับสถานการณ์ทั้งภายนอกและภายในประเทศผ่อนคลายลง ประชาชนและปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติฟื้นตัวดีขึ้น ปริมาณการเดินทางเพิ่มขึ้น ส่งผลบวกต่อปริมาณผู้ใช้ทางพิเศษและจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า

2. สรุปสาระสำคัญและผลประกอบการปี 2568

ภาพรวมเศรษฐกิจในประเทศที่ชะลอตัว ส่งผลต่อพฤติกรรมการเดินทางลดลงจากกำลังซื้อที่อ่อนตัวและจำนวนนักท่องเที่ยวที่ยังฟื้นตัวกลับมาไม่เท่าในอดีต อย่างไรก็ตามการจราจรในกรุงเทพฯและโดยรอบยังคงหนาแน่นจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ประกอบกับประชาชนยังคงเดินทางเพื่อการทำงานและการเรียนการสอน แม้ว่าบางองค์กรจะมีการปรับรูปแบบการทำงานผสมผสานการทำงานแบบออนไลน์ ส่งผลให้รายได้ค่าบริการลดลงอย่างไรก็ตามจากการบริหารและควบคุมต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ภาพรวมของผลการดำเนินงานเพิ่มขึ้น

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท

สำหรับปี 2568 บริษัทมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท จำนวน 3,781 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.3 จากปีก่อนที่มีกำไรจำนวน 3,768 ล้านบาท โดยภาพรวมรายได้ของทั้ง 3 ธุรกิจหลักลดลงจากปีก่อน 88 ล้านบาทหรือร้อยละ 1 โดยรายได้จากธุรกิจทางพิเศษลดลงจากจำนวนผู้ใช้ทางที่ลดลง รวมถึงมีจำนวนวันที่มีรายได้น้อยกว่าปีก่อน 1 วัน เป็นเหตุให้รายได้ค่าผ่านทางลดลง สำหรับรายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นจากการปรับอัตราค่าโดยสารตามเงื่อนไขของสัญญาสัมปทานเมื่อเดือนกรกฎาคมปีก่อน แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงแต่จำนวนผู้โดยสารยังคงใกล้เคียงกับปีก่อน และสำหรับรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ลดลงจากรายได้จากบริการให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมภายในรถไฟฟ้า จากการควมรวมของลูกค้าผู้ให้บริการ (TRUE และ DTAC) อย่างไรก็ตามผลจากการบริหารจัดการควบคุมต้นทุนการดำเนินงานและการบริหารต้นทุนทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ภาพรวมของผลการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากปีก่อน

ผลการดำเนินงานรวม

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2568	ปี 2567	ปี 68 เทียบปี 67 เปลี่ยนแปลง (%)	ปี 2566	ปี 67 เทียบปี 66 เปลี่ยนแปลง (%)
รายได้จากการให้บริการ	16,916	17,004	-1%	16,375	4%
ต้นทุนการให้บริการ	(9,458)	(9,497)	-0.4%	(9,311)	2%
กำไรขั้นต้น	7,458	7,507	-1%	7,064	6%
รายได้อื่น	623	652	-4%	611	7%
ดอกเบี้ยรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	52	110	-53%	153	-28%
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	8,133	8,269	-2%	7,828	6%
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	(1,267)	(1,261)	0.5%	(1,241)	2%
กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน	6,866	7,008	-2%	6,587	6%
ต้นทุนทางการเงิน	(2,236)	(2,348)	-5%	(2,243)	5%
ดอกเบี้ยจ่ายโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	(41)	(79)	-48%	(128)	-38%
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	4,589	4,581	0.2%	4,216	9%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(808)	(813)	-1%	(737)	10%
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัท	3,781	3,768	0.3%	3,479	8%
กำไรสุทธิต่อหุ้นส่วนที่เป็นของบริษัท (บาท)	0.25	0.25		0.16	

รายได้จากการให้บริการ

รายได้จากการให้บริการ จำนวน 16,916 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 88 ล้านบาทหรือร้อยละ 1

รายได้จากการ ให้บริการ	=	รายได้จากธุรกิจ ทางพิเศษ	รายได้จากธุรกิจ ระบบราง	รายได้จากธุรกิจ พัฒนาเชิงพาณิชย์
16,916 ล้านบาท		8,833 ล้านบาท	6,906 ล้านบาท	1,177 ล้านบาท
▼ -1% YoY		▼ -1% YoY	▲ 1% YoY	▼ -5% YoY

รายได้อื่น

รายได้อื่น จำนวน 623 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินปันผลรับ ดอกเบี้ยรับและรายได้อื่น ๆ ลดลงจากปีก่อน จำนวน 29 ล้านบาทหรือร้อยละ 4 สาเหตุสำคัญจากดอกเบี้ยรับจากเงินฝากที่ลดลง

ต้นทุนการให้บริการ

ต้นทุนการให้บริการ จำนวน 9,458 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 39 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.4 โดยภาพรวมมีจำนวนใกล้เคียงกับปีก่อน สาเหตุหลักจากการปรับแผนการซ่อมบำรุงและค่าไฟฟ้าที่ลดลงจากการบริหารจัดการการใช้ไฟฟ้ารวมถึงค่า Ft ที่ลดลง ในขณะที่ค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วน รวมถึงค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานเพิ่มขึ้นจากค่าตัดจำหน่ายงานปรับปรุงและสินทรัพย์การลงทุนที่แล้วเสร็จและการทบทวนประมาณการปริมาณรถและปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะให้บริการ

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร จำนวน 1,267 ล้านบาท โดยภาพรวมมีจำนวนใกล้เคียงกับปีก่อน โดยค่าใช้จ่ายหลักประกอบด้วยค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมต่างๆ ภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

ต้นทุนทางการเงิน

ต้นทุนทางการเงิน จำนวน 2,236 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 112 ล้านบาท หรือร้อยละ 5 สาเหตุจากการบริหารจัดการต้นทุนทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ ประกอบกับการปรับลดลงของอัตราดอกเบี้ยในประเทศ ส่งผลให้ดอกเบี้ยจ่ายลดลง ปัจจุบันบริษัทมีสัดส่วนของหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 57 และอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 43

3. ผลการดำเนินงานแยกตามส่วนงาน

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ธุรกิจทางพิเศษ			ธุรกิจระบบราง			ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์		
	ปี 2568	ปี 2567	+/- (%)	ปี 2568	ปี 2567	+/- (%)	ปี 2568	ปี 2567	+/- (%)
รายได้จากการให้บริการ	8,833	8,941	-1%	6,906	6,830	1%	1,177	1,233	-5%
ต้นทุนการให้บริการ	(3,082)	(3,014)	2%	(5,942)	(6,051)	-2%	(434)	(432)	0.5%
กำไรขั้นต้น	5,751	5,927	-3%	964	779	24%	743	801	-7%

ธุรกิจทางพิเศษ

รายได้จากธุรกิจทางพิเศษ จำนวน 8,833 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 108 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 โดยปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษในปี 2568 เฉลี่ยอยู่ที่ 1.11 ล้านเที่ยวต่อวัน ปรับตัวลงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับปีก่อนที่มีปริมาณรถเฉลี่ยอยู่ที่ 1.12 ล้านเที่ยวต่อวัน สาเหตุหลักจาก 1) ภาคการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจโดยรวมที่ชะลอการเติบโต ส่งผลให้ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติลดลง กระทบต่อสายทางที่เชื่อมการเดินทางไปยังสถานที่ท่องเที่ยวและสนามบิน 2) ปริมาณรถที่ใช้ทางพิเศษลดลง จากผลกระทบจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวและอุบัติเหตุตุงานก่อสร้างคานสะพานยกระดับโครงการทางพิเศษพระราม 3 - ดาวคะนองขทรุดตัวในช่วงต้นปี ทำให้มีการปิดทางขึ้น-ลงในบางด่าน ประกอบกับการหลีกเลี่ยงเส้นทางของผู้ใช้ทางในบริเวณที่มีการก่อสร้าง อย่างไรก็ตามบางด่านได้รับผลกระทบเชิงบวกจากการที่ผู้ใช้ทางเลือกใช้เส้นทางดังกล่าวแทนเส้นทางที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง และ 3) จำนวนวันที่มีรายได้ในปีนี้น้อยกว่าปีก่อน 1 วัน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจทางพิเศษ ประกอบด้วย ต้นทุนค่าผ่านทางและค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างที่เสร็จแล้วรวมจำนวน 3,082 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 68 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 สาระสำคัญของค่าตัดจำหน่ายสิทธิในการใช้ประโยชน์บนงานก่อสร้างทางด่วนเพิ่มขึ้นจากค่าตัดจำหน่ายของงานปรับปรุงทางพิเศษและการทบทวนประมาณการปริมาณรถที่คาดว่าจะใช้ทางพิเศษ ขณะที่ต้นทุนค่าผ่านทางลดลงจากการปรับแผนงานซ่อมบำรุง

ธุรกิจระบบราง

รายได้จากธุรกิจระบบราง จำนวน 6,906 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน จำนวน 76 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 โดยรายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เพิ่มขึ้น 199 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4 สาเหตุหลักจากอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยรายเที่ยวเพิ่มขึ้น ในส่วนของปริมาณผู้โดยสาร หากไม่รวมผลกระทบจากการเปิดให้บริการวิ่งฟรี 7 วันในช่วงปลายเดือนมกราคม 2568 ปริมาณผู้โดยสารใกล้เคียงกับปีก่อนทั้งสองประเภทวัน

สำหรับรายได้รับจ้างเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ลดลง 123 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5 ซึ่งเป็นไปตามแผนการชำระเงินค่าจ้างบริการที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน

ต้นทุนในการให้บริการของธุรกิจระบบราง ประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนการให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง และค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทาน จำนวน 5,942 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 109 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 สาเหตุหลักมาจากการลดลงของค่าซ่อมบำรุงรายปีและค่าไฟฟ้าที่ลดลงจากการบริหารการใช้ไฟฟ้าวจนถึงค่า Ft ที่ลดลง ในขณะที่ค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนภายใต้สัญญาสัมปทานเพิ่มขึ้นจากการลงทุนเพิ่มในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และจากการทบทวนประมาณการปริมาณผู้โดยสาร

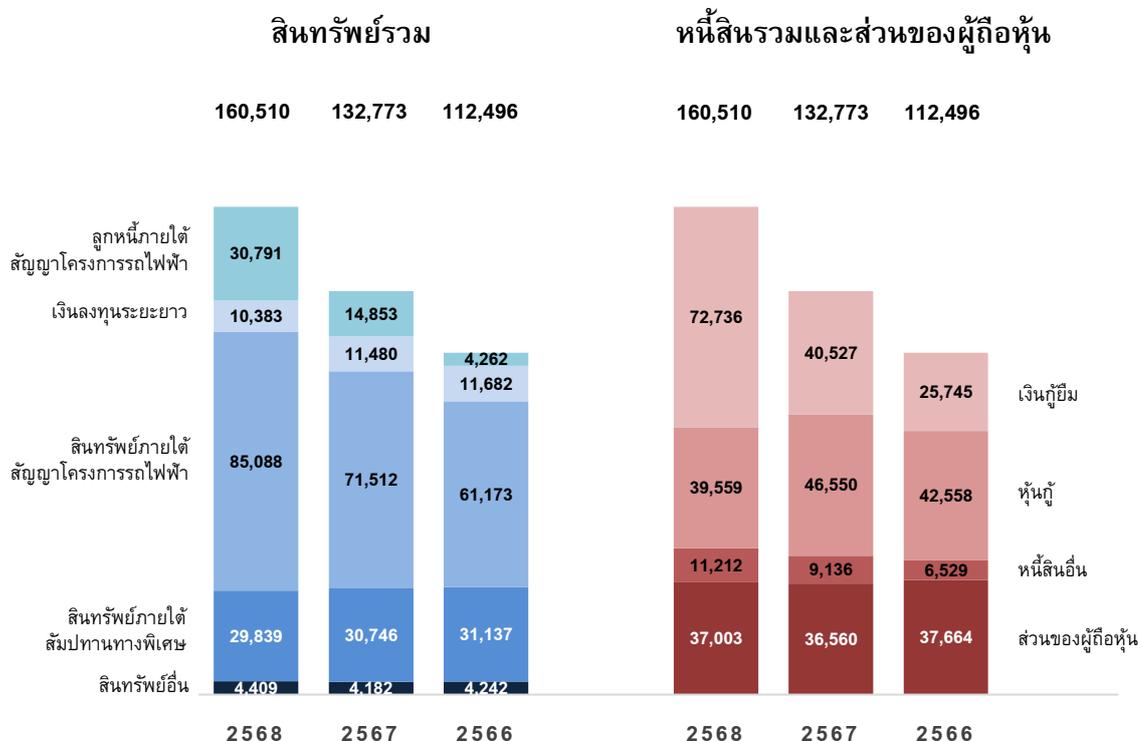
ธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์มีจำนวน 1,177 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 56 ล้านบาท หรือร้อยละ 5 สาระสำคัญประกอบด้วย การลดลงของรายได้ให้บริการโครงข่ายโทรคมนาคมภายในรถไฟฟ้าจำนวน 79 ล้านบาท จากการรวบรวมของลูกค้าผู้ให้บริการ (TRUE และ DTAC) ในขณะที่รายได้สื่อโฆษณาและรายได้ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าปลีกใน Metro Mall ยังคงมีการเติบโตเพิ่มขึ้น 23 ล้านบาท

ในส่วนต้นทุนของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 434 ล้านบาท โดยภาพรวมมีจำนวนใกล้เคียงกับปีก่อน ซึ่งต้นทุนของธุรกิจเชิงพาณิชย์ที่สำคัญประกอบด้วย ค่าเสื่อมราคาจากการลงทุนติดตั้งอุปกรณ์และสื่อโฆษณาในพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งส่วนสถานีรถไฟฟ้าและบนทางพิเศษ และต้นทุนการบริหารการผลิตสื่อโฆษณา

4. ฐานะการเงิน

(หน่วย : ล้านบาท)



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทและบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวม จำนวน 160,510 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 27,737 ล้านบาท หรือร้อยละ 21 เมื่อเทียบกับสิ้นปี 2567 สาเหตุหลักมาจาก 1) การเพิ่มขึ้นของลูกหนี้รฟม. ค่าก่อสร้างงานโยธา (Civil) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มช่วงตะวันตก 2) งานระหว่างก่อสร้างของงานจัดหาระบบรถไฟฟ้า งานเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง (M&E) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และ 3) สินทรัพย์ภายใต้สัมปทานรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินล่วงหน้าค่าตอบแทนแก่รฟม. ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

หนี้สินรวม จำนวน 123,507 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 27,294 ล้านบาท หรือร้อยละ 28 สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมเพื่อลงทุนในงานก่อสร้างงาน Civil และ M&E ตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม จำนวน 37,003 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 443 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นจากผลกำไรในปี 2568 จำนวน 3,781 ล้านบาท ในขณะที่จ่ายเงินปันผล จำนวน 2,247 ล้านบาท การปรับลดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ทางการเงินให้เป็นราคาตลาดตามหลักการบัญชีจำนวน 983 ล้านบาท และผลกระทบจากการทบทวนประมาณการผลประโยชน์พนักงานจำนวน 108 ล้านบาท

5. กระแสเงินสด

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2566
เงินสดสุทธิกิจกรรมดำเนินงาน	(11,089)	(4,294)	6,353
เงินสดสุทธิกิจกรรมลงทุน	(9,376)	(7,075)	(518)
เงินสดสุทธิกิจกรรมจัดหาเงิน	20,712	11,795	(6,377)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	247	426	(542)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	1,672	1,246	1,788
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	1,919	1,672	1,246

บริษัทได้เริ่มงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ปี 2567 เป็นต้นมา โดยในส่วนของค่างานโยธาช่วงตะวันตก รฟม. จะจ่ายชำระคืนภายใน 6 ปี เริ่มตั้งแต่ต้นปีที่ 3 นับจากวันที่เริ่มก่อสร้าง ซึ่งในปีนี้ได้มีการบันทึกบัญชีลูกหนี้ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มเพิ่มขึ้น จำนวน 17,588 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทมีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานเท่ากับ 11,089 ล้านบาท หากไม่นับรวมรายการดังกล่าว บริษัทมีเงินได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 6,499 ล้านบาท และหากไม่นับรวมการจ่ายค่าตอบแทน รฟม. รายปี ในรอบปีที่ผ่านมา จำนวน 4,567 ล้านบาท บริษัทมีเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 11,066 ล้านบาท

เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน จำนวน 9,376 ล้านบาท สำคัญสำคัญเป็นการจ่ายลงทุนในงานระหว่างก่อสร้างของงาน M&E โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม จำนวน 7,429 ล้านบาท รวมถึงการจ่ายลงทุนสำหรับอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าสีน้ำเงินและปรับปรุงทางพิเศษ จำนวน 2,567 ล้านบาท ในขณะที่ได้รับเงินปันผลจาก TTW และ CKP จำนวน 558 ล้านบาท และรับเงินจากการถอนเงินลงทุนสุทธิ จำนวน 62 ล้านบาท

เงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 20,712 ล้านบาท เป็นการรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินสุทธิ จำนวน 32,509 ล้านบาท มีการจ่ายชำระคืนหุ้นกู้ที่ครบกำหนด จำนวน 7,000 ล้านบาท จ่ายเงินปันผล จำนวน 2,247 ล้านบาท และจ่ายดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 2,550 ล้านบาท

6. การพัฒนาอย่างยั่งยืนและรางวัลที่ได้รับ

รางวัล Thailand Energy Awards 2025

BEM ได้รับรางวัล Thailand Energy Awards 2025 ซึ่งจัดขึ้นโดยกระทรวงพลังงาน เพื่อเชิดชูองค์กรที่มีผลงานโดดเด่นด้านการอนุรักษ์พลังงานและการพัฒนาพลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นรางวัลด้านพลังงานระดับประเทศสำหรับองค์กรที่มีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการพลังงานอย่างเป็นระบบ มีการพัฒนาและดำเนินโครงการที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน ควบคู่กับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

ผลประเมิน “หุ้นยั่งยืน” ที่ระดับสูงสุด “AAA” ต่อเนื่องเป็นปีที่ 9

BEM ได้รับประเมินให้อยู่ในรายชื่อ “หุ้นยั่งยืน” หรือ SET ESG Ratings ประจำปี 2568 ที่ระดับสูงสุด “AAA” ในกลุ่มบริการ (Service) ต่อเนื่องเป็นปีที่ 9 ด้วยความมุ่งมั่นในการพัฒนาองค์กรให้เติบโตมั่นคงอย่างต่อเนื่อง ขับเคลื่อนธุรกิจควบคู่กับการสร้างความยั่งยืนในทุกมิติ และส่งมอบบริการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว ควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล

รางวัลเกียรติคุณ Sustainability Disclosure Awards 2025

BEM ได้รับรางวัลเกียรติคุณ Sustainability Disclosure Awards 2025 จากงานมอบรางวัลการเปิดเผยข้อมูลความยั่งยืน ประจำปี 2568 จัดโดยสถาบันไทยพัฒนา ซึ่งเป็นรางวัลที่มอบให้แก่องค์กรสมาชิกประชาคมการเปิดเผยข้อมูลความยั่งยืน (Sustainability Disclosure Community: SDC) ที่มีการเผยแพร่ข้อมูลความยั่งยืนที่เป็นประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่าง ๆ

รางวัลจากเวที ASEAN Energy Awards 2025

BEM ได้รับรางวัลรองชนะเลิศอันดับ 2 ประเภท ASEAN Energy Efficiency and Conservation Best Practices Awards 2025 จากเวที ASEAN Energy Awards (AEA) 2025 เป็นรางวัลระดับภูมิภาคที่มอบให้แก่องค์กรที่มีผลงานโดดเด่นด้านการพัฒนาและอนุรักษ์พลังงานอย่างยั่งยืน

รางวัล Climate Action Excellence

BEM ได้รับรางวัล “Climate Action Excellence” ซึ่งมอบให้องค์กรที่มีผลงานยอดเยี่ยมและเป็นเลิศในการบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก ในงาน CCI Climate Change Forum 2025 โดยสถาบันการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change Institute - CCI) ของสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ประกาศเกียรติคุณองค์กรนำร่องมุ่งสู่ Net Zero

BEM ได้รับประกาศเกียรติคุณแก่องค์กรนำร่องมุ่งสู่ Net Zero ซึ่ง BEM เป็น 1 ใน 22 องค์กรนำร่องที่มีส่วนร่วมในการกำหนดเป้าหมายและแผนการดำเนินงานลดก๊าซเรือนกระจก ในโครงการส่งเสริมการกำหนดเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคอุตสาหกรรม เพื่อมุ่งสู่ Net Zero ด้วยวิธี Science Based Target (ระยะที่ 2) จัดโดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.)

ติดทำเนียบหุ้น ESG100 ประจำปี 2568

BEM ได้รับคัดเลือกจากสถาบันไทยพัฒนา ให้เป็นหนึ่งในบริษัทกลุ่มหลักทรัพย์ ESG100 ประจำปี 2568 โดยเป็นบริษัทที่มีการดำเนินงานโดดเด่นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (Environmental, Social and Governance: ESG) ในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์

รางวัลเกียรติยศ Outstanding CEO และ Outstanding IR

BEM ได้รับรางวัล “Outstanding CEO และ Outstanding IR” ในกลุ่มอุตสาหกรรมขนส่งเดินทาง จากงาน IAA Awards for Listed Companies 2025 จัดโดยสมาคมวิเคราะห์การลงทุน (IAA) ซึ่งสะท้อนศักยภาพและความเป็นเลิศของผู้บริหารและบริษัทจดทะเบียนที่มีศักยภาพโดดเด่น ในการบริหารธุรกิจตามหลักบรรษัทภิบาลพร้อมทั้งดำเนินงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการสื่อสารข้อมูลที่โปร่งใส สร้างความเชื่อมั่นและความสัมพันธ์ที่ดีในระยะยาว

ผลประเมินการกำกับดูแลกิจการในระดับดีเลิศ (Excellent CG Scoring) หรือระดับ 5 ดาว

BEM ได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทยในระดับดีเลิศ (Excellent CG Scoring) หรือระดับ 5 ดาว ติดต่อกันอย่างต่อเนื่อง จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในโครงการสำรวจด้านการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนไทย ประจำปี 2568 (Corporate Governance Report of Thai Listed Companies 2025 : CGR)

รางวัล ASEAN CG Scorecard

BEM ได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการที่ดีของบริษัทจดทะเบียนภูมิภาคอาเซียน รางวัล Asset Class PLCs จาก ASEAN Corporate Governance Scorecard หรือ ASEAN CG Scorecard ประจำปี 2568 จากการประเมิน 569 บริษัทหลักทรัพย์จดทะเบียนจาก 6 ประเทศภูมิภาคอาเซียน โดยรางวัลนี้ได้รับการสนับสนุนจาก ASEAN Capital Markets Forum (ACMF) และธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) เพื่อยกย่องและประกาศเกียรติคุณให้บริษัทจดทะเบียนในอาเซียนที่ดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัทตลอดจนห่วงโซ่คุณค่า

อันดับความน่าเชื่อถือที่ระดับ A (tha) จากฟิทช์ เรตติ้งส์

BEM ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือภายในประเทศระยะยาวที่ระดับ A (tha) แนวโน้มอันดับเครดิตมีเสถียรภาพ จากฟิทช์ เรตติ้งส์ สะท้อนถึงความแข็งแกร่งของโครงสร้างทางการเงิน คุณภาพสินทรัพย์ และศักยภาพในการดำเนินธุรกิจที่มั่นคงระยะยาว

รางวัล Best Sustainability Bond

BEM ได้รับรางวัล Best Sustainability Bond ด้านระบบขนส่ง จาก The Asset Triple A Awards for Sustainable Finance 2025 จากการออกหุ้นกู้เพื่อความยั่งยืนครั้งที่ 1/2567 วงเงิน 5,000 ล้านบาท เมื่อปีก่อน ซึ่งได้รับการตอบรับจากนักลงทุนเป็นอย่างดี สะท้อนถึงความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่มีต่อธุรกิจและสถานะการเงินที่แข็งแกร่งของ BEM ในฐานะผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะที่ครบวงจรและมุ่งเน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืน

7. เหตุการณ์สำคัญในรอบปี 2568

การจ่ายเงินปันผล

เมื่อเดือนเมษายน 2568 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2568 มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลจากผลดำเนินงานปี 2567 แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท เป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 2,247 ล้านบาท โดยมีการจ่ายเงินปันผลเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2568

ผลกระทบจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว

จากเหตุการณ์แผ่นดินไหวในประเทศเมียนมาเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2568 ได้ส่งผลกระทบมายังหลายพื้นที่ของประเทศไทยรวมถึงกรุงเทพมหานคร อย่างไรก็ตามในส่วนของการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีม่วง และทางพิเศษทั้ง 3 สายทาง ได้แก่ ทางพิเศษศรีรัช (ทางด่วนชั้นที่ 2) ทางพิเศษอุดรรัถยา และทางพิเศษประจิมรัถยา ภายใต้การดูแลของ BEM ซึ่งได้ออกแบบและก่อสร้างตามมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อรองรับสถานการณ์แผ่นดินไหว รวมถึง BEM มีการดูแลบำรุงรักษา ตรวจสอบเช็คระบบและโครงสร้างอย่างสม่ำเสมอตามแผนงาน หลังจากเกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหว BEM ได้ตรวจสอบสภาพความพร้อมและประเมินความแข็งแรงของโครงสร้างทางพิเศษ ความพร้อมในการใช้งานของระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้าอย่างละเอียด พบว่าระบบและโครงสร้างดังกล่าวยังอยู่ในสภาพสมบูรณ์ พร้อมให้บริการด้วยความปลอดภัย

ความคืบหน้าของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ภายใต้สัญญาาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

ปัจจุบันอยู่ในสัญญาาร่วมลงทุนระยะที่ 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 สิ้นเดือนธันวาคม 2568 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 23

ความคืบหน้าของการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

บริษัทได้ดำเนินการว่าจ้างบริษัท ซี. การช่าง จำกัด (มหาชน) ในการจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติมจำนวน 21 ขบวน และปรับปรุงระบบไฟฟ้าที่เกี่ยวข้องในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล วงเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่มประมาณ 7,200 ล้านบาท และคาดการณ์ว่าจะได้รับขบวนรถไฟฟ้าทั้งหมดและให้บริการตามแผนงานในปี 2571 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก และแก้ไขปัญหาการรอขบวนรถไฟฟ้าและจำนวนผู้โดยสารที่หนาแน่นในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน โดยความคืบหน้าของการจัดหาขบวนรถไฟฟ้า ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2568 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 36

8. อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

รายการ	หน่วย	ปี 2568	ปี 2567	ปี 2566
อัตรากำไรสุทธิ (NPM)	ร้อยละ	21.56	21.34	20.48
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE)	ร้อยละ	10.28	10.15	9.29
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA)	ร้อยละ	3.05	3.33	3.21
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E)	เท่า	2.58	2.27	1.88
อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net IBD/E)	เท่า	2.19	1.94	1.64

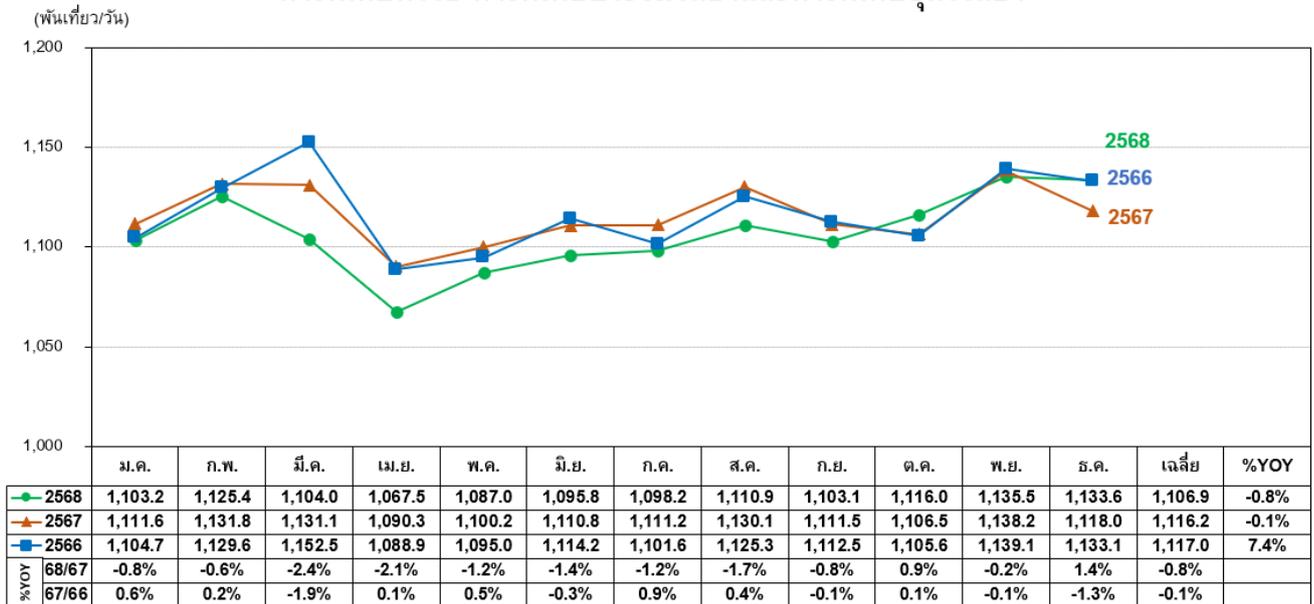
อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไรและอัตราผลตอบแทนของผู้ถือหุ้นใกล้เคียงกับปีก่อน ในขณะที่อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ลดลงจากส่วนของสินทรัพย์ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่เพิ่มขึ้น ซึ่งยังอยู่ในระหว่างก่อสร้างจึงยังไม่ก่อให้เกิดรายได้ในระหว่างปี ในขณะที่อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นและอัตราส่วน Net IBD/E ปรับตัวสูงขึ้น จากหนี้สินที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนโครงการ อย่างไรก็ตามอัตราส่วน Net IBD/E ยังคงต่ำกว่าเงื่อนไขตามสัญญาสินเชื่อและหุ้นกู้ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่า

9. ปัจจัยหรือเหตุการณ์ที่อาจมีผลต่อฐานะการเงินหรือการดำเนินงานอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต

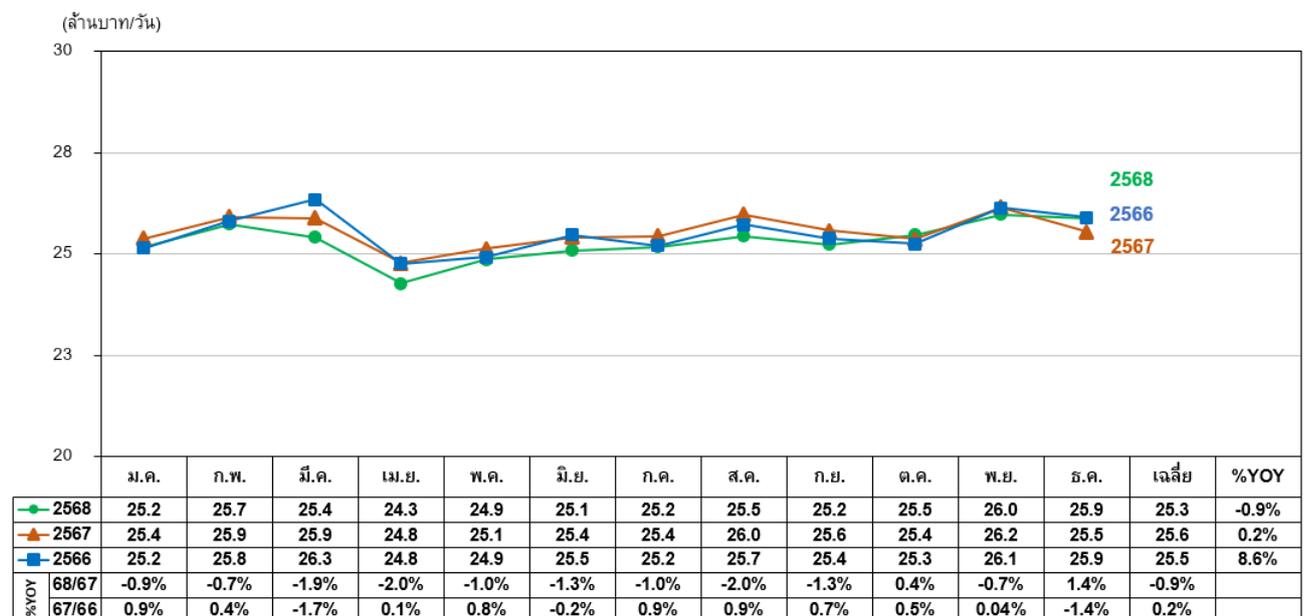
ด้วยจุดแข็งของลักษณะทางกายภาพของสายทางการให้บริการทางพิเศษและรถไฟฟ้าของ บริษัทที่มีลักษณะเป็นวงกลม อยู่ใจกลางย่านธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวสำคัญ ทำให้รายได้จากการให้บริการมีความมั่นคง รวมถึงการบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ผลประกอบการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่อัตรากำไรเติบโตของผลประกอบการของบริษัทนั้น มีความสัมพันธ์อย่างมากกับการเติบโตของเศรษฐกิจ กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นทำให้มีปริมาณการเดินทางที่มากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้รายได้ของบริษัทเพิ่มขึ้นด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ภาระหนี้จำนวนมากจากการลงทุน ดอกเบี้ยจึงเป็นรายจ่ายที่มีนัยสำคัญ บริษัทจึงได้มีการบริหารความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยการจัดสัดส่วนหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว และหนี้ที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ที่มีความเหมาะสม ในส่วนของฐานะการเงิน ปัจจุบันอยู่ระหว่างการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มและจัดหาขบวนรถไฟฟ้าเพิ่มเติม ซึ่งในช่วงระยะเวลาดังกล่าว บริษัทจะมีภาระหนี้เพิ่มขึ้นจำนวนมาก ซึ่งเป็นลักษณะปกติของการลงทุนโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ และภาระหนี้ดังกล่าวจะทยอยลดลงภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ

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

ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวัน
 ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยา

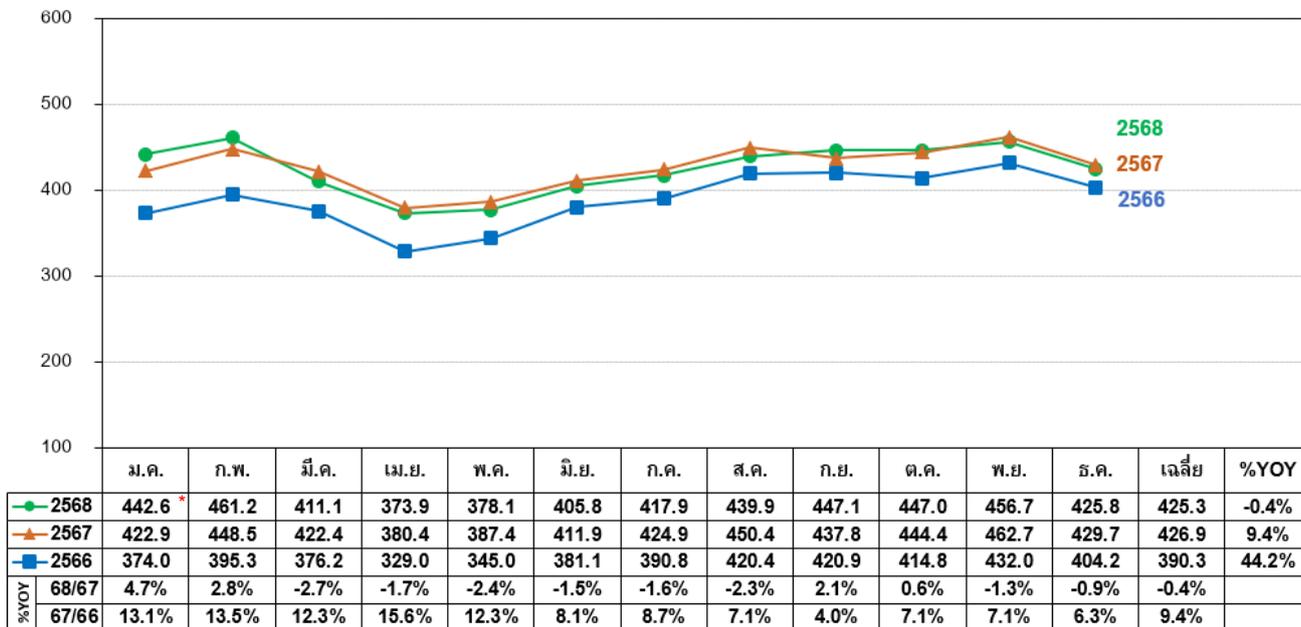


รายได้ค่าผ่านทางเฉลี่ยต่อวัน
 ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษประจิมรัถยาและทางพิเศษอุดรรัถยา



จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

(พันเที่ยว/วัน)



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

รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวัน รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

(ล้านบาท/วัน)

