



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
(MD&A)

ไตรมาส 2 ปี 2564

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

10 สิงหาคม 2564



บทสรุปผู้บริหาร

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ได้ออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (“IPO”) เมื่อวันที่ 26-28 เมษายน 2564 จำนวน 140 ล้านหุ้น และจดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระแล้วกับกระทรวงพาณิชย์ในวันที่ 29 เมษายน 2564 ต่อมาในวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 ได้มีการซื้อ-ขายหุ้นหรือ First Trading Day ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยหุ้นของบริษัทฯ ใช้สัญลักษณ์ตัวอักษร “DMT” เป็นต้นมา โดยมีเป้าหมายลดภาระหนี้และเพิ่มสภาพคล่องให้แก่บริษัทฯ ให้มากที่สุด สามารถสร้างผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นในระยะยาวตลอดอายุสัมปทาน โดยใน 6 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ ได้ชำระหนี้เงินกู้ระยะสั้น และเงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มเติมไปแล้วอีกเป็นจำนวน 2,408 ล้านบาท มีผลทำให้คงเหลือเงินกู้ระยะสั้นประเภทตัวสัญญาใช้เงินจำนวน 300 ล้านบาท ด้วยหนี้สินต่อทุนที่อยู่ในระดับที่ต่ำมากอย่างต่อเนื่องมาจนในปัจจุบันมี อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า) (D/E Ratio) ลดลงเหลือ 0.11 ณ สิ้นไตรมาสที่ 2 ปี 2564 โดยมีสภาพคล่องที่แข็งแกร่งเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) ได้ในระยะยาว และมีความพร้อมในการขยายกิจการในการเข้าร่วมประมูลงาน ที่ภาครัฐเปิดประมูลเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน (Public Private Partnership) ในช่วงปลายปี 2564-2565 หลายโครงการ

บริษัทฯ ตระหนักดีว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) ระลอกใหม่ตั้งแต่ช่วงปลายปี 2563 จนถึงปัจจุบันนั้นมีความรุนแรงและส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยทุกองค์กร และจำเป็นต้องมีแผนรองรับที่มีประสิทธิภาพ ทั้งด้านการให้บริการด้านการบริหารธุรกิจไม่ให้หยุดชะงัก (Business Continuity Plan : แผน BCP) และ ด้านการเงิน ลดค่าใช้จ่าย เพิ่มสภาพคล่อง และสร้างการเติบโตทางธุรกิจ โดยบริษัทฯ ได้เตรียมแผนรองรับไว้ดังนี้

1) ด้านการให้บริการ และ บริหารธุรกิจไม่ให้หยุดชะงัก (Business Continuity Plan : แผน

BCP)

บริษัทฯ ได้ยกระดับมาตรการป้องกันโรค COVID-19 เพื่อรองรับการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ระลอกใหม่ โดยที่ผ่านมามีการระดมมาตรการระลอกแรกในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2563 บริษัทฯ ได้ตั้งคณะกรรมการเหตุฉุกเฉินโรคระบาด เพื่อกำกับดูแลแผนดำเนินการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (แผน BCP) ได้เฝ้าระวังและติดตามการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส โดยคณะกรรมการฯ ชุดนี้ได้มีมาตรการคุมเข้มขั้นสูงสุด และปรับตัวตามสถานการณ์ความรุนแรงของโรคระบาดมาจนปัจจุบัน เช่น จัดให้พนักงานของบริษัทฯ ได้รับการฉีดวัคซีนในฐานะบุคคลากรคนหน้าด่านหน้า และ อยู่ระหว่างการรอฉีดวัคซีนกระตุ้นภูมิ (Booster Dose) ที่บริษัทฯ ได้จองไว้ให้พนักงานทุกท่านผ่าน โรงพยาบาลเอกชน คาดว่าจะได้รับวัคซีนในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 มีการกำหนดมาตรการ DMHTT (D: Social Distancing, M: Mask, H: Wash Hand, T: Testing, and T: Thaichana Application) นอกจากนั้นมีการกำหนดมาตรการการเข้าพื้นที่สำนักงานและพื้นที่ปฏิบัติการ พร้อมออกระเบียบให้พนักงานสายงานสนับสนุน ปฏิบัติงานที่บ้าน (Work From Home) 100% เพื่อลดความเสี่ยงต่อการติดเชื้อโรค COVID-19 และสร้างความมั่นคงต่อระบบการให้บริการบนทางยกระดับ และไม่ให้การทำงานของบริษัทฯ หยุดชะงัก สามารถรักษามาตรฐานการให้บริการจัดเก็บ



ค่าผ่านทาง การกู้ภัย การอำนวยความสะดวก และงานด้านอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพเช่นเดียวกับสภาวะปกติอย่างต่อเนื่อง

2) ด้านการเงิน ลดค่าใช้จ่าย เพิ่มสภาพคล่อง และ สร้างการเติบโตทางธุรกิจ

บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากความไม่แน่นอนในภาวะการณ์ทางเศรษฐกิจอันเป็นผลมาจากมาตรการของรัฐบาลเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยและส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรบนทางยกระดับ จึงได้เตรียมแผน บริหารด้านการเงิน ลดค่าใช้จ่าย เพิ่มสภาพคล่อง และ สร้างการเติบโตทางธุรกิจรองรับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ในระยะยาว โดยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ในไตรมาส 2/2564 นั้นมีจำนวนผู้ติดเชื้อเพิ่มขึ้นอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 มีผลทำให้ภาครัฐได้กำหนดมาตรการต่างๆ เพิ่มขึ้น จึงมีผลกระทบโดยตรงต่อปริมาณจราจรและรายได้ของบริษัทฯ โดยรายได้ค่าผ่านทางลดลงกว่าร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาและลดลงร้อยละ 18 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันในปีที่แล้ว แม้ว่ารายได้ค่าผ่านทางจะลดลง แต่ฝ่ายบริหารสามารถบริหารจัดการต้นทุนทางการเงินให้มีประสิทธิภาพ (ประหยัดดอกเบี้ยจ่าย โดยเป็นต้นทุนที่แข่งขันได้) และและดำเนินการจัดการในการลด-ควบคุมค่าใช้จ่าย การปรับเปลี่ยนแผนงานโครงการ โดยใน 6 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายได้เป็นจำนวน 169 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 28 เมื่อเทียบกับปี 2563 และมีการดำเนินการเพื่อให้เกิดเป็นความยั่งยืนต่อไปนั้น บริษัทฯ ได้มีแผนลดความเสี่ยงด้านการเงินในระยะยาว โดยการลดภาระหนี้และภาระดอกเบี้ยให้มากที่สุด มีผลทำให้ใน 6 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ ชำระหนี้ตามสัญญาทางการเงินทั้งระยะสั้นและระยะยาวเพิ่มเติมอีกจำนวน 2,408 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นการชำระหนี้ในไตรมาสที่ 1 ปี 2564 จำนวน 409 ล้านบาทและในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 อีกจำนวนรวม 1,999 ล้านบาท โดยเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายชำระเงินกู้ระยะสั้นและเงินกู้ระยะยาว จำนวน 1,683.78 ล้านบาท จากกระแสเงินสดจากการนำหุ้นสามัญเพิ่มทุนเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย หลังจากบริษัทฯ ได้นำหุ้นสามัญของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยได้สำเร็จ ทำให้ภาระหนี้ตามสัญญาทางการเงินลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เหลือเงินกู้ระยะสั้น ประเภทตัวสัญญาใช้เงินจำนวน 300 ล้านบาท และมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า) ปรับลดลงจาก 0.40 เป็น 0.11 อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ปรับเพิ่มขึ้นจาก 0.27 เป็น 0.84 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 รวมทั้งมีวงเงินหมุนเวียน เพื่อสำรองไว้ใช้ในกิจการ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อซึ่งยังมีได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 500 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2563 : 350 ล้านบาท) โดยต่อมาในวันที่ 19 กรกฎาคม 2564 บริษัทฯ ได้ ลงนามในสัญญากับสถาบันการเงินในประเทศแห่งหนึ่งเพื่อรับวงเงินสินเชื่อเพิ่มเติมจำนวน 120 ล้านบาท และอยู่ระหว่างดำเนินการหาวงเงินสินเชื่อเพิ่มอีกกว่า 350 ล้านบาท จากแผนการดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้บริษัทฯ มีระดับของหนี้สินหมุนเวียนลดลงอย่างมีนัยสำคัญอันส่งผลให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในปี 2564 เพื่อสามารถรองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) ได้ในระยะยาวอย่างแน่นอน

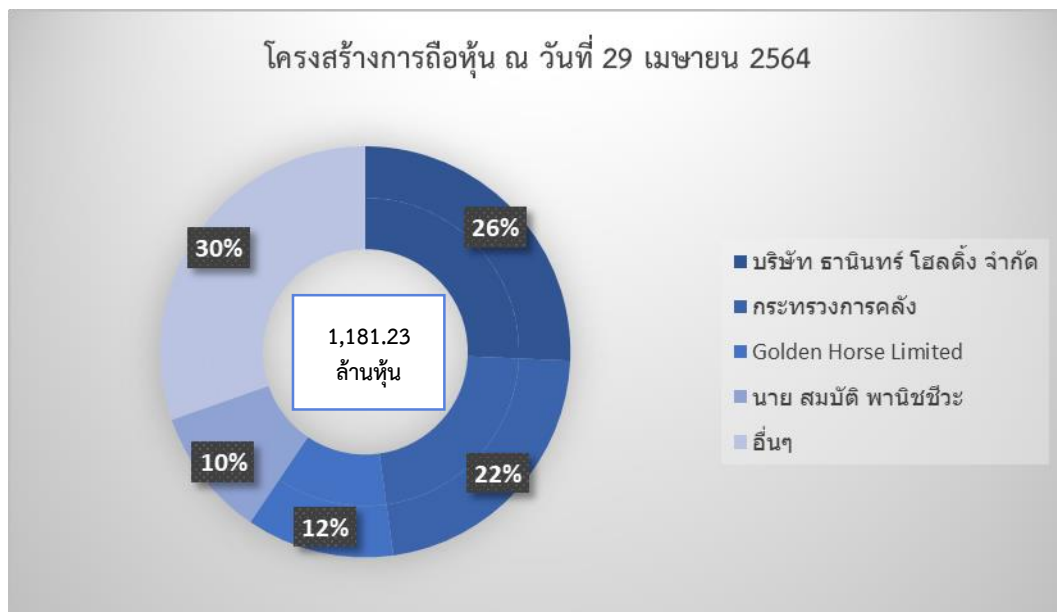


พร้อมขยายกิจการในการเข้าร่วมประมูลงาน ที่ภาครัฐเปิดประมูลเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน (Public Private Partnership) ในช่วงปลายปี 2564-2565 หลายโครงการ

อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารยังเชื่อมั่นว่าผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) นั้นหากภาครัฐสามารถจัดหาวัคซีนและกระจายการฉีดให้กับประชากรได้เกินกว่าร้อยละ 70 ของประชากรทั้งหมดเพื่อสร้างภูมิคุ้มกันหมู่ ตามมาตรการของกระทรวงสาธารณสุข ในช่วงครึ่งปีหลัง จะเป็นปัจจัยบวกให้กับเศรษฐกิจและส่งผลทางบวกต่อปริมาณจราจรและรายได้ของบริษัทฯ

เหตุการณ์สำคัญไตรมาสที่ 2 ปี 2564 จนถึงปัจจุบัน

- การเสนอขายหุ้นต่อประชาชนเป็นการทั่วไปเป็นครั้งแรก
บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นสามัญที่จัดสรรไว้เพื่อเสนอขายให้ประชาชนเป็นการทั่วไปเป็นครั้งแรกจำนวน 140 ล้านหุ้น โดยเสนอขายในราคาหุ้นละ 16 บาท มูลค่าที่ตราไว้ 5.2 บาทต่อหุ้น และส่วนเกินมูลค่าหุ้น 10.8 บาท ต่อหุ้น บริษัทฯ ได้รับเงินจากการขายหุ้นสามัญที่ออกใหม่เป็นจำนวนเงินรวม 2,240 ล้านบาท ก่อนหักค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเสนอขายหุ้นใหม่ต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก หุ้นของบริษัทฯ เริ่มการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ในวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเสนอขายหุ้นจำนวน 63.48 ล้านบาท แสดงหักจากส่วนเกินมูลค่าหุ้นที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นใหม่แก่ผู้ลงทุน ทำให้ส่วนเกินมูลค่าหุ้นมีจำนวนคงเหลือสุทธิเป็นจำนวน 1,448.52 ล้านบาท
- โครงสร้างการถือหุ้นหลังการจดทะเบียนการเพิ่มทุน 140 ล้านหุ้น
เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2564 บริษัทฯ ได้รับเงินจำนวนเงิน 2,240 ล้านบาท จากการเสนอขายหุ้นสามัญออกใหม่แก่ประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก เป็นจำนวน 140 ล้านหุ้น บริษัทฯ ได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระแล้วดังกล่าวกับกระทรวงพาณิชย์แล้วในวันเดียวกัน



- เงินปันผล
บริษัทฯ มีการจ่ายเงินปันผลจากผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2552 ให้กับผู้ถือหุ้น โดยเป็นการจ่ายปันผลระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานสำหรับปี และจะมีการจ่ายอีกครั้งหลังที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นอนุมัติเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงาน สำหรับปีนั้นๆ ซึ่งที่ผ่านมาอยู่ภายใต้กรอบนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 ของกำไรสำหรับปี ซึ่งในปี 2563 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงาน 6 เดือนแรกของปี 2563 มีกำไรสำหรับงวด 319.23 ล้านบาท บริษัทฯ ไม่ได้มีการ



ดำเนินการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล เนื่องด้วยประเทศไทยอยู่ในภาวะสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19)

โดยต่อมาในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 เมื่อไตรมาส 2/2564 วันที่ 29 เมษายน 2564 ผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติการจัดสรรกำไรเป็นเงินปันผล สำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2563 คิดเป็นร้อยละ 69.24 ของกำไรสำหรับปีภายหลังการจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว ในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,041.23 ล้านหุ้น ซึ่งเป็นการจ่ายปันผลให้กับผู้ถือหุ้นเดิมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 520.62 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลดังกล่าวให้กับผู้ถือหุ้นในเดือนพฤษภาคม 2564

ส่วนในปี 2564 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงาน 6 เดือนแรกของปี 2564 มีกำไรสำหรับงวด 206.24 ล้านบาท โดยในวันที่ 10 สิงหาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.07 บาทของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,181.23 ล้านหุ้น ซึ่งเป็นการจ่ายปันผลให้กับผู้ถือหุ้นปัจจุบันเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 82.69 ล้านบาท ในการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนแรกของปี 2564 จ่ายจากกำไรที่ผ่านการเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 20 ซึ่งผู้ถือหุ้นประเภทบุคคลธรรมดาสามารถขอเครดิตภาษีคืนได้เท่ากับเงินปันผลคุณยี่สิบส่วนแปดสิบ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา 47 ทวิ แห่งประมวลรัษฎากร

บริษัทฯ ยังคงมีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นที่เพิ่มขึ้นจากในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 เป็นอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสำหรับปี*ภายหลังการจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว
หมายเหตุ : *กำไรสำหรับปี หมายถึงกำไรสุทธิสูงสุด 31 ธันวาคม ของแต่ละปีหลังหักค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคล

- **ชำระคืนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย**

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายชำระคืนเงินต้นพร้อมดอกเบี้ย สำหรับหนี้สินระยะยาวและระยะสั้นตามสัญญาทางการเงินให้กับสถาบันการเงินในประเทศ เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 1,686.36 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| ชำระคืนภาระหนี้สิน | เงินต้น | ดอกเบี้ย | จำนวนเงินรวม |
|---|-----------------|-------------|-----------------|
| ชำระคืนภาระหนี้สินระยะยาวจากสถาบันการเงิน (เงินกู้เพื่อใช้ชำระคืนหุ้นกู้ของบริษัทฯ) | 1,354.18 | 1.41 | 1,355.59 |
| ชำระคืนภาระหนี้สินระยะสั้นจากสถาบันการเงิน (เงินกู้ที่ใช้ในการจ่ายเงินปันผลในปี 2561) | 329.60 | 1.17 | 330.77 |
| รวม | 1,683.78 | 2.58 | 1,686.36 |

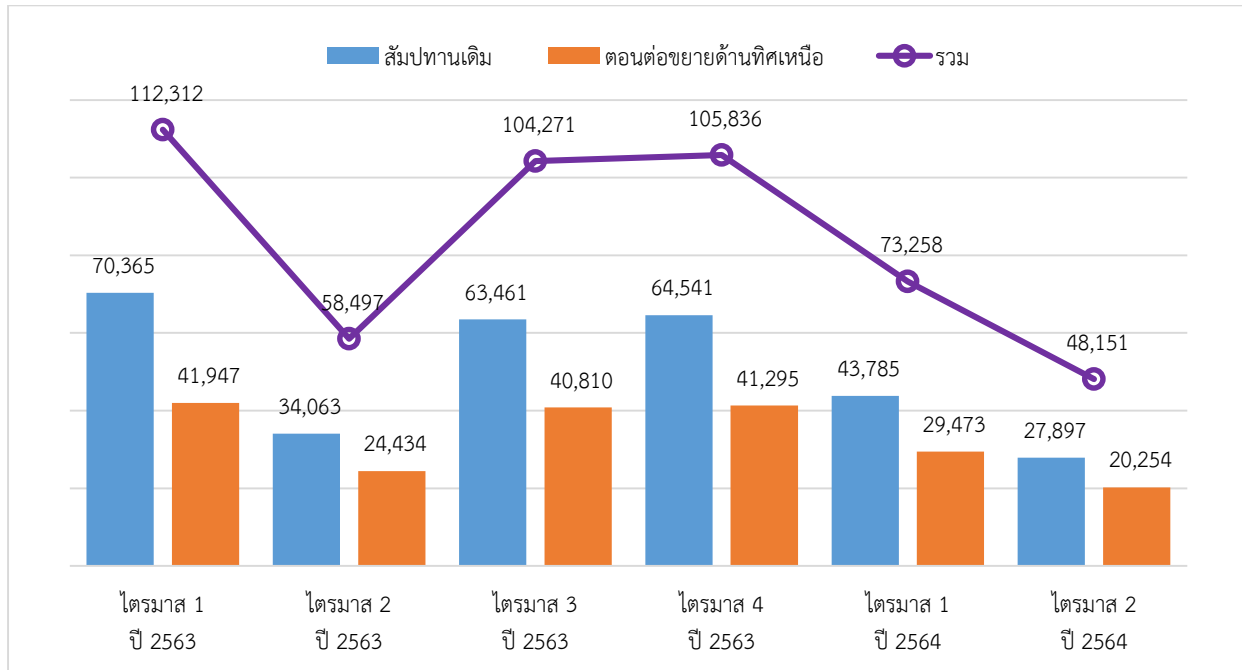


ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยสารสนเทศการจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืม ต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2564

- **การร่วมมือสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ศึกษาและพัฒนาโครงการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder)**

บริษัทฯ ได้ดำเนินการศึกษาขยายธุรกิจใหม่ต่อเนื่อง หลังเข้าระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยให้ความสนใจเข้าร่วมพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder) โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) มีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมพัฒนาโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ดังนั้น บริษัทฯ ร่วมกับ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้ตกลงทำความร่วมมือ ศึกษาและพัฒนาโครงการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder) เชื่อมโยงเครือข่ายการเดินทางระหว่างชุมชนสู่ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ อาทิ รถไฟฟ้า สนามบิน โดยใช้ระบบ Smart Feeder เป็นระบบรถโดยสารขนาดตั้งแต่ EV Minibus, EV Full-Size Bus และ Trambus ใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน (Electric Vehicle : EV) ซึ่งเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยทั้งระบบ Smart Card, QR Code, และ EMV (Europay, Mastercard, and Visa) เพื่อรองรับ Cashless Society ในการชำระค่าโดยสาร มีระบบสนับสนุนการสื่อสาร WiFi ระบบดูแลความปลอดภัยให้ประชาชนด้วยกล้อง CCTV ในรถโดยสาร มี Mobile Application และจัดทำป้ายรถโดยสาร Smart Bus Stop มีการศึกษาการนำพลังงานไฟฟ้าแสงอาทิตย์มาเป็นแหล่งพลังงานไฟฟ้าที่ป้ายรถโดยสาร เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในเดินทาง มีประสิทธิภาพและรักษาสีสิ่งแวดล้อม และให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนการดำเนินการที่ชัดเจนจากภาครัฐ โดยเริ่มจากการศึกษาพัฒนาระบบฟีดเดอร์โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ที่ภาครัฐมีกำหนดการเปิดให้บริการในเดือนสิงหาคม 2564

ปริมาณจราจรและผลกระทบจาก COVID-19



หมายเหตุ: ปริมาณจราจรตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ รวมด้านหลักสี่ขาออก

จากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ระลอกแรก (ระลอกมกราคม 2563 ระยะเวลา 11 เดือนครึ่ง) ที่มีการระบาดเพิ่มมากขึ้นในช่วงปลายเดือนมีนาคมทำให้ภาครัฐใช้มาตรการ Lockdown ปิดกิจการที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่ระบาด การเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) รวมถึงการขอความร่วมมือในการปฏิบัติงานที่บ้าน (Work From Home) ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่มีนัยสำคัญส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรในช่วงดังกล่าวทำให้ปริมาณจราจรช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2563 เป็นช่วงที่ต่ำสุดของปีที่ผ่านมา หลังจากนั้นภาครัฐก็มีการควบคุมการระบาดได้เป็นอย่างดี ทำให้ปริมาณจราจรช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2563 และ 4 ปี 2563 มีการผ่อนคลายกิจกรรมการเดินทางจนเป็นปกติ ยังคงเหลือการเดินทางระหว่างประเทศที่ยังรอนโยบายเปิดประเทศของภาครัฐ ตามข้อเท็จจริงในปี 2563 ดังกล่าวข้างต้น (ไตรมาส 3-4 ปี 2563) จึงเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมธุรกิจด้านทางด่วนมีการฟื้นตัวของรายได้และปริมาณจราจรกลับคืนมาได้อย่างรวดเร็ว

แต่ต่อมาเริ่มมีการระบาดในระลอก 2 (ระลอกมกราคม 2564 ระยะเวลา 3 เดือนครึ่ง) ส่งผลให้ปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 1 ปี 2564 ลดลงจากไตรมาสที่ 4 ปี 2563 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ย 64,541 คันต่อวัน และตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ 41,295 คันต่อวัน ลดลงเหลือสัมปทานเดิม 43,785 คันต่อวัน และตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ 29,473 คันต่อวัน คิดเป็นค่าที่ลดลงร้อยละ 32.16 และร้อยละ 28.63 ตามลำดับ

ต่อมา ในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 มีการระบาดระลอก 3 (ระลอกเมษายน 2564) โดยเมื่อวันที่ 18 เมษายน 2564 ภาครัฐประกาศเป็นการระบาดครั้งใหม่ เป็นสายพันธุ์ Alpha (อังกฤษ) ที่แพร่กระจายในอัตรา 50% สูงกว่าสายพันธุ์เดิม อีกทั้งในวันที่ 21 พฤษภาคม 2564 ได้ตรวจพบสายพันธุ์ Delta (อินเดีย)

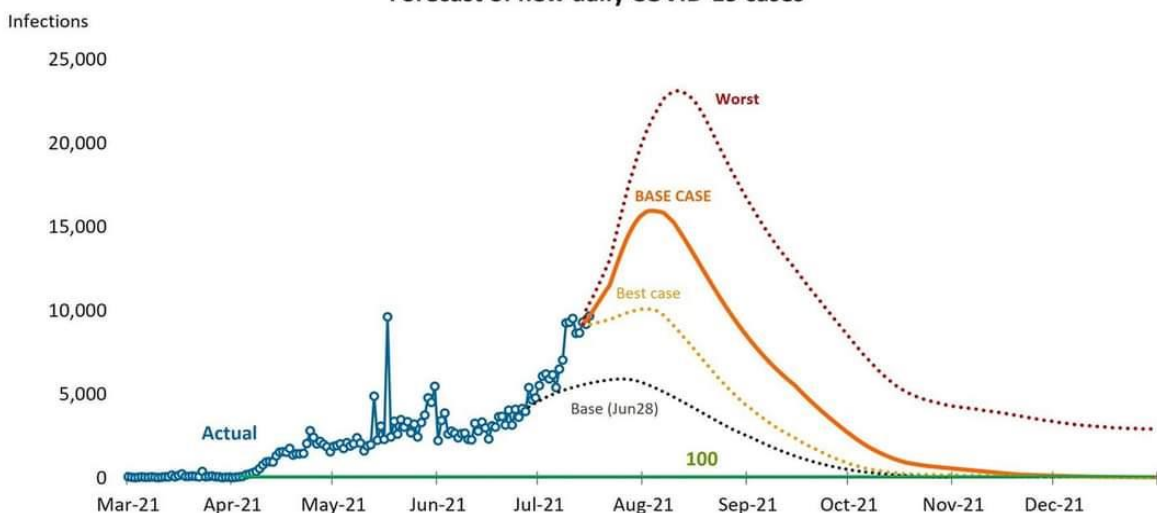


ที่แคมป์ก่อสร้างหลักสี่ (สายพันธุ์ Delta แพร่กระจายในอัตรา 60% สูงกว่าสายพันธุ์ Alpha) ส่งผลให้ปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ลดลงจากไตรมาสที่ 1 ปี 2564 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิม 43,785 คันต่อวัน และตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ 29,473 คันต่อวัน ลดลงเหลือสัมปทานเดิม 27,897 คันต่อวัน และตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ 20,254 คันต่อวัน คิดเป็นค่าที่ลดลง ร้อยละ 36.29 และ ร้อยละ 31.28 ตามลำดับ และเมื่อเทียบกับจุดต่ำสุดที่เกิดขึ้นในไตรมาสที่ 2 ปี 2563 ที่มีการ Lockdown และมีการประกาศเคอร์ฟิว พบว่า ในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 มีปริมาณจราจรที่ต่ำกว่าปีที่ผ่านมาไตรมาสที่ 2 ปี 2563 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิม 34,063 คันต่อวัน และตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ 24,434 คันต่อวัน คิดเป็นต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันในปีที่ผ่านมา ร้อยละ 18.10 และ ร้อยละ 17.11 ตามลำดับ สาเหตุเนื่องจากการระบาดระลอก 3 นั้น มีจำนวนผู้ติดเชื้อสูงกว่า ปีที่ผ่านมาเป็นจำนวนมาก และภาครัฐได้ออกมาตรการที่เข้มข้นมากขึ้นตามอัตราการติดเชื้อ ซึ่งหลังจากนั้น ในวันที่ 10 กรกฎาคม 2564 ได้มีข้อกำหนด ออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 27) ควบคุมกิจกรรมในพื้นที่ที่การระบาดสูงสุด มีผลในวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 เพื่อควบคุมอัตราการติดเชื้อให้อยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้

แนวโน้มผู้ใช้ทางยกระดับในช่วงครึ่งปีหลัง ของปี 2564

ปริมาณการจราจรที่ได้รับผลกระทบนั้น เนื่องมาจากนโยบายการจำกัดการเดินทางของประชาชนภายในพื้นที่ และ ข้ามจังหวัด โดยภาครัฐ เพื่อยับยั้งการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ซึ่งปัจจัยที่ต้องติดตามคือ จำนวนผู้ติดเชื้อซึ่งปัจจุบันยังคงเพิ่มสูงขึ้น โดยภาครัฐเร่งดำเนินมาตรการในการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 คือแผนการฉีดวัคซีนให้กับประชาชนได้อย่างทั่วถึง เกินกว่าร้อยละ 70 ของประชากรทั้งประเทศเพื่อการสร้างภูมิคุ้มกันหมู่ ลดอัตราความรุนแรงของการติดเชื้อ ดังนั้นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ที่จะส่งผลต่อปริมาณจราจร คือ การระบาดระลอก 4 ที่อาจเกิดการกลายพันธุ์ของไวรัสเพิ่มเติม หากแผนการจัดหาวัคซีนและกระจายวัคซีนของภาครัฐไม่เป็นไปตามที่กรอบเวลาที่กำหนดไว้

Forecast of new daily COVID-19 cases



Source: WHO, forecast by Krungsri Research
Note: forecast as of Jul 14, 2021



อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้มีการติดตามผลการวิเคราะห์และศึกษาคาดการณ์จำนวนผู้ติดเชื้อของสถาบันวิจัยกรุงศรี (Krungsri Research : วันที่ 14 กรกฎาคม 2564) พบว่า กรณี Base Case จำนวนผู้ติดเชื้อจะสูงสุดประมาณ 15,000 รายต่อวัน ในเดือนสิงหาคม-กันยายน 2564 และลดลงอยู่ในระดับที่ควบคุมได้ในช่วงเดือน พฤศจิกายน 2564 ตามภาพ ส่วนในกรณีเลวร้าย หรือ Worst Case ผู้ติดเชื้อสูงสุดประมาณ 23,000 รายต่อวันในช่วงเดือนกันยายนและลดลงอยู่ในระดับ 5,000 รายในเดือนธันวาคม ซึ่งหากเป็นไปตามคาดการณ์ ปริมาณจราจรก็จะทำให้การฟื้นตัวของรายได้และปริมาณจราจรกลับคืนมาได้อย่างรวดเร็ว ตามมาตรการคลายล็อกของภาครัฐตามแนวทางที่เคยดำเนินการในช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ปี 2563 (ตามกราฟที่แสดงในหน้าที่ 7) เนื่องจากลักษณะธุรกิจของบริษัทฯ เป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานประเภททางด่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินทาง ดังนั้นจึงมีความคาดหวังว่าธุรกิจในอุตสาหกรรมนี้ การฟื้นตัวจะเกิดขึ้นเร็วกว่าอุตสาหกรรมอื่นๆ เพราะทุกภาคส่วนยังจำเป็นต้องเดินทาง หรือ การคมนาคมยังมีความจำเป็นต่อเนื่องตลอดเวลา และเมื่อพิจารณารูปแบบการการเดินทาง เปรียบเทียบ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ และรถไฟฟ้าจะเห็นว่าโดยรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถบริหารจัดการเรื่อง Social Distancing ได้ดีกว่าการเดินทางโดยรถยนต์สาธารณะและรถไฟฟ้า และลักษณะการเดินทางที่เป็นระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ ซึ่งในขณะนี้ต้นทุนการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลดลงเนื่องจากราคาค่าน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาลดลงอย่างมาก และการเดินทางโดยรถยนต์มีลักษณะเป็นแบบ Door-to-Door จึงได้รับความสะดวกสบายมากกว่า ซึ่งเป็นปัจจัยบวกต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ รวมถึงการโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งโดยรอบทางยกระดับดอนเมืองและการขยายตัวของชุมชน ยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยภาพคาดการณ์ผู้ติดเชื้อแสดงตามภาพที่ยังต้องติดตามสถานการณ์และมาตรการของภาครัฐอย่างใกล้ชิดต่อไป



สรุปผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 2 ปี 2564

หน่วย : ล้านบาท

| ผลการดำเนินงาน | 2563 ไตรมาส 2 | 2564 ไตรมาส 1 | 2564 ไตรมาส 2 | %เพิ่ม/(ลด) | | 2563 ม.ค.-มิ.ย. | 2564 ม.ค.-มิ.ย. | %เพิ่ม/ (ลด) |
|----------------------------------|------------------|------------------|------------------|-------------|------|--------------------|--------------------|-----------------|
| | | | | QoQ | YoY | | | |
| รายได้ค่าผ่านทาง | 306.02 | 383.27 | 251.44 | (34) | (18) | 913.79 | 634.71 | (31) |
| EBITDA | 173.85 | 255.75 | 118.99 | (53) | (32) | 599.17 | 374.74 | (23) |
| กำไรสุทธิ | 78.58 | 143.09 | 63.15 | (56) | (20) | 319.23 | 206.24 | (35) |
| กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น) | 0.08 | 0.14 | 0.06 | (60) | (26) | 0.31 | 0.19 | (38) |

ไตรมาส 2 ปี 2564 บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง EBITDA และกำไรสุทธิ เท่ากับ 251.44 ล้านบาท 118.99 ล้านบาท และ 63.15 ล้านบาท ตามลำดับ โดยปรับลดลงจากไตรมาส 1 ปี 2564 และไตรมาส 2 ปี 2563 และในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2564 บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง EBITDA และกำไรสุทธิ เท่ากับ 634.71 ล้านบาท 374.74 ล้านบาท และ 206.24 ล้านบาท ตามลำดับ ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันในปีก่อน ซึ่งเป็นผลกระทบทางตรงจากมาตรการของภาครัฐในการจำกัดการให้บริการและการปิดกิจการบางกลุ่มในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19

ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2564 เปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2564

ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 63.15 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 1 ปี 2564 จำนวน 79.94 ล้านบาท หรือร้อยละ 56 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

- รายได้ค่าผ่านทาง

ในไตรมาส 2 ปี 2564 บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง 251.44 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสถัดก่อนจำนวน 131.83 ล้านบาท หรือร้อยละ 34 เนื่องจากมีการระบดระลอก 3 (ระบดเมษษยน 2564) ตามที่ไ้รยงนไว้ในปริมาณจรจรและผลกระทบจากแพรระบาดของโรค COVID-19 ช้งตันแล้ว

ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ

ในไตรมาส 2 ปี 2564 มีต้นทุนการให้บริการทางยกระดับจำนวน 131.52 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสถัดก่อนจำนวน 15.38 ล้านบาท หรือร้อยละ 11 เนื่องจากค่าใช้จ่ายตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานลดลงจากการตัดจำหน่ายตามปริมาณจรจรจริงที่ได้ปรับลดลง และรายการค่าใช้จ่ายประเภทค่าซ่อมบำรุงรักษา (Maintenance Obligations) ปรับลดลง รวมทั้งมาตรการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ โดยการบริหารจัดการต้นทุนการดำเนินงานทั้งด้านการปรับลดค่าใช้จ่ายและเลื่อนแผนงานบางโครงการที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการออกไประยะเวลาหนึ่ง



หน่วย : ล้านบาท

| | 2563 | 2564 | 2564 | %เพิ่ม/(ลด) | | 2563 | 2564 | %เพิ่ม/ |
|--|---------------|---------------|---------------|-------------|-------------|---------------|---------------|-------------|
| | ไตรมาส 2 | ไตรมาส 1 | ไตรมาส 2 | QoQ | YoY | ม.ค.-มิ.ย. | ม.ค.-มิ.ย. | (ลด) |
| รายได้ค่าผ่านทาง | 306.02 | 383.27 | 251.44 | (34) | (18) | 913.79 | 634.71 | (31) |
| ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ | 137.42 | 146.90 | 131.52 | (11) | (4) | 363.01 | 278.43 | (23) |
| กำไรขั้นต้น | 168.60 | 236.37 | 119.92 | (49) | (29) | 550.78 | 356.29 | (35) |
| รายได้จากการลงทุน | 4.08 | 2.32 | 1.79 | (23) | (56) | 8.15 | 4.11 | (50) |
| รายได้อื่น | 0.15 | 0.89 | 0.12 | (87) | (20) | 0.63 | 1.01 | 60 |
| ต้นทุนในการจัดจำหน่าย | 7.06 | 5.81 | 3.80 | (35) | (46) | 15.27 | 9.61 | (37) |
| ค่าใช้จ่ายในการบริหาร | 40.79 | 41.01 | 48.43 | 18 | 19 | 87.39 | 89.45 | 2 |
| ต้นทุนทางการเงิน | 28.00 | 13.68 | 6.92 | (49) | (75) | 58.00 | 20.61 | (64) |
| ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้ | 18.40 | 35.99 | (0.48) | (101) | (103) | 79.67 | 35.51 | (55) |
| กำไรสำหรับงวด | 78.58 | 143.09 | 63.15 | (56) | (20) | 319.23 | 206.24 | (35) |
| กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด | 78.58 | 140.68 | 59.22 | (58) | (25) | 309.82 | 199.90 | (35) |
| กำไรต่อหุ้น ขั้นพื้นฐาน (บาท) | 0.08 | 0.14 | 0.06 | | | 0.31 | 0.19 | |

- ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ในไตรมาส 2 ปี 2564 มีต้นทุนในการจัดจำหน่าย 3.80 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสก่อน 2.01 ล้านบาท หรือร้อยละ 35 ค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 48.43 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสก่อน 7.42 ล้านบาท หรือร้อยละ 18 เนื่องมาจากการบริจาคเพื่อเป็นทุนการศึกษาให้กับมูลนิธิทางสู่มันปั่นคนเก่ง และการรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในไตรมาสนี้สำหรับค่าธรรมเนียมในการเบิกใช้วงเงินกู้ระยะยาว เนื่องจากการบริษัทฯ ได้ชำระหนี้เงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินก่อนครบกำหนด โดยเงินกู้ดังกล่าวมีกำหนดครบกำหนดในเดือน ตุลาคม และ ธันวาคม 2565

- ต้นทุนทางการเงิน

ในไตรมาส 2 ปี 2564 มีต้นทุนทางการเงิน 6.92 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสก่อน จำนวน 6.76 ล้านบาท หรือร้อยละ 49 จากการบริหารต้นทุนทางการเงินลดภาระต้นทุนดอกเบี้ย โดยในไตรมาสนี้ บริษัทฯ ได้มีการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวจำนวน 1,749.33 ล้านบาท ซึ่งเป็นการจ่ายชำระจากกระแสเงินสดจากการ IPO จำนวน 1,683.78 ล้านบาท และจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานจำนวน 65.55 ล้านบาท



- ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

ในไตรมาส 2 ปี 2564 มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ -0.48 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสก่อน 36.47 ล้านบาท หรือร้อยละ 101 เนื่องจากกำไรสำหรับงวดที่ปรับลดลง

ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2564 เปรียบเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2563

ไตรมาส 2 ปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 63.15 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันในปีก่อน 15.43 ล้านบาท หรือร้อยละ 20 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางปรับลดลง 54.58 ล้านบาท หรือร้อยละ 18 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ บริหารการจัดการต้นทุนจากการให้บริการทางยกระดับ เช่น ต้นทุนดำเนินงาน เป็นต้น โดยปรับลดลงเป็นจำนวนรวม 41.46 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18 เมื่อเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2563

ผลการดำเนินงานครึ่งปีแรกของปี 2564 เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2563

ในครึ่งปีแรกของปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 206.24 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันในปีก่อน 112.99 ล้านบาท หรือร้อยละ 35 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางปรับลดลง 279.08 ล้านบาท หรือร้อยละ 31 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ บริหารการจัดการต้นทุนจากการให้บริการทางยกระดับ เช่น ต้นทุนดำเนินงาน ต้นทุนทางการเงิน เป็นต้น โดยปรับลดลงเป็นจำนวนรวม 169.74 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 28 เมื่อเทียบกับปี 2563

ฐานะการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

| | 2563 | 2564 | เพิ่ม/(ลด) | |
|-------------------|------------|-------------|------------|------|
| | 31 ธันวาคม | 30 มิถุนายน | ล้านบาท | % |
| สินทรัพย์รวม | 10,660.76 | 10,512.97 | (147.79) | (1) |
| หนี้สินรวม | 3,052.98 | 1,049.39 | (2,003.59) | (66) |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น | 7,607.78 | 9,463.58 | 1,855.80 | 24 |

สถานะการเงิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 10,512.97 ล้านบาท ลดลง 147.79 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 หนี้สินรวม 1,049.39 ล้านบาท ลดลง 2,003.59 ล้านบาท หรือร้อยละ 66 สาเหตุหลักมาจากเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวจากสถาบันการเงิน ที่ลดลงจากการจ่ายชำระเป็นจำนวนรวมสุทธิ 1,855.14 ล้านบาท

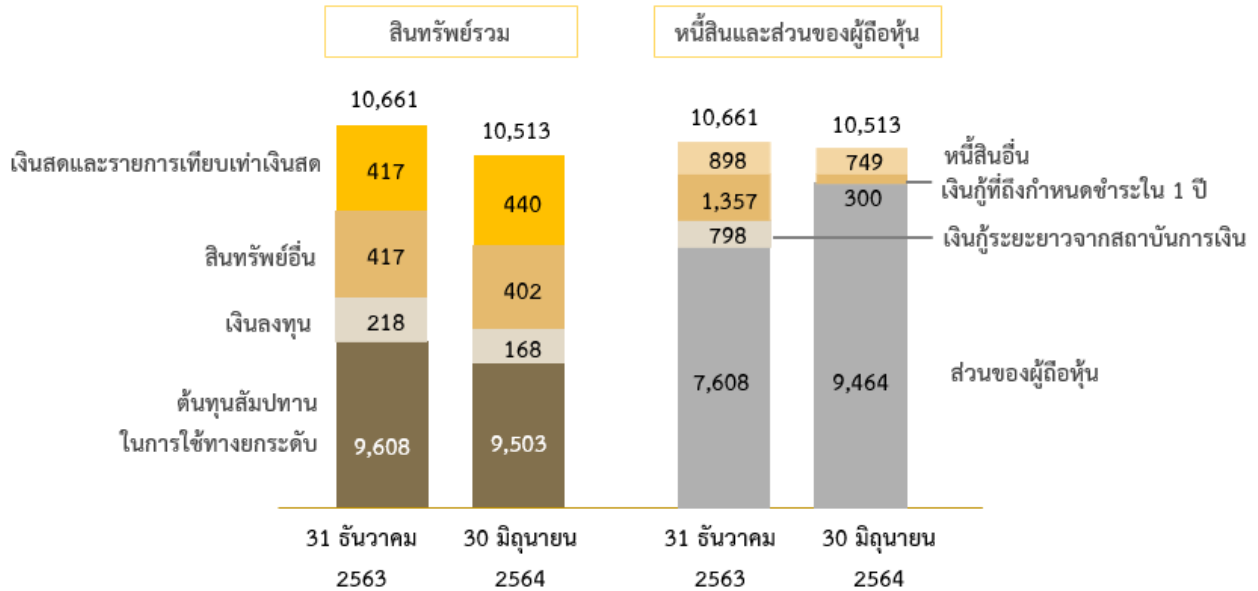
ส่วนของผู้ถือหุ้น 9,463.58 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,855.80 ล้านบาท หรือร้อยละ 24 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากการจดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระจากหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่นำเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและส่วนเกินทุนหุ้นสามัญเพิ่มทุน



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A) ไตรมาส 2 ปี 2564
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 เปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : ล้านบาท



กระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

| งบกระแสเงินสด | 30 มิถุนายน 2563 | 30 มิถุนายน 2564 |
|---|------------------|------------------|
| กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน | 569.18 | 206.61 |
| กระแสเงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน | (53.26) | 45.09 |
| กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน | (259.18) | (228.98) |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ | 256.74 | 22.72 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด | 392.85 | 417.20 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด | 649.59 | 439.92 |

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2564 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ จำนวน 22.72 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5.45 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยบริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 206.61 ล้านบาท กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 45.09 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินสุทธิ 228.98 ล้านบาท ซึ่งมาจากเงินสดรับจากการออกหุ้นทุนหลังหักค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเสนอขายหุ้นจำนวน 63.48 ล้านบาท คงเหลือเป็นจำนวน 2,176.52 ล้านบาท และจ่ายชำระตามสัญญาทางการเงินและสัญญาเช่ารวมเป็นเงิน 2,146.32 ล้านบาท



อัตราส่วนทางการเงิน

บริษัทฯ มีอัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไรลดลงในครึ่งปีแรกของปี 2564 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่อัตราส่วนที่แสดงสภาพคล่องปรับตัวดีขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับสิ้นปี 2563 ซึ่งเป็นผลมาจากการนำเงินที่ได้รับจากการเพิ่มทุนบางส่วนมาจ่ายชำระคืนเงินกู้กับสถาบันการเงินและทำให้ภาระทางด้านต้นทุนทางการเงินปรับลดลง

| อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไร | 2563 ม.ค.-มิ.ย. | 2564 ม.ค.-มิ.ย. |
|--------------------------------|--------------------|--------------------|
| อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ) | 60.27% | 56.13% |
| EBITDA Margin (ร้อยละ) | 65.57% | 59.04% |
| อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ) | 34.93% | 32.49% |
| กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น) | 0.31 | 0.19 |

| อัตราส่วนสภาพคล่อง | 31 ธันวาคม 2563 | 30 มิถุนายน 2564 |
|--|--------------------|---------------------|
| อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนผู้ถือหุ้น (D/E) (เท่า) | 0.40 | 0.11 |
| อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) | 0.27 | 0.84 |
| อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า) | 0.25 | 0.77 |



แผนงานและโครงการที่สำคัญ

บริษัทฯ กำหนดแผนปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเป็นองค์กรสมรรถนะสูง High Performance Organization (HPO) ในโครงการต่างๆ ดังนี้

แผนการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001 และ ISO 14001

บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001:2015 มาตรฐานระบบการบริการ คุณภาพ และ ISO 14001:2015 มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม โดยมีขอบเขตครอบคลุมการ ประกอบการและบำรุงรักษาของทางยกระดับอุตราภิมุข และมีเป้าหมายดำเนินการให้แล้วเสร็จและได้รับการรับรองภายในปี 2564

แผนการพัฒนาระบบ ERP

บริษัทฯ ได้กำหนดแผนการพัฒนาระบบงาน ERP เพื่อศึกษาการพัฒนาระบบงาน (System Improvement) เพื่อปรับปรุงระบบงานเพิ่มประสิทธิภาพ ลดขั้นตอนการทำงาน และรองรับแผนงานในอนาคต โดยการศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการทำงานจะแล้วเสร็จภายในปี 2564

แผนการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)

บริษัทฯ ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เพื่อศึกษาและพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)” ในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (Single Platform System) โดยเมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานในการลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) ว่าด้วยการประสานความร่วมมือในการเชื่อมโยงระบบคอมพิวเตอร์เกี่ยวกับข้อมูลทะเบียนยานพาหนะระหว่าง 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมทางหลวง (ทล.) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และการบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ เพื่อศึกษาและพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)” ในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (Single Platform System) ร่วมกันระหว่าง 5 หน่วยงานคือ ขบ.ทล. กทพ. และเอกชนผู้รับสัมปทานคือ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) และ บมจ.ทางยกระดับดอนเมือง

บริษัทฯ ได้ศึกษาและออกแบบระบบ M-Flow เพื่อให้บูรณาการทั้งด้านงานระบบ งานบริหารจัดการ การตรวจสอบการละเมิดและติดตามทวงถามค่าผ่านทาง รวมถึงประเด็นด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถศึกษาและพัฒนา ระบบ M-Flow แบบคู่ขนานกับนโยบายกระทรวงคมนาคม และพร้อมในการพัฒนาและติดตั้งระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติของบริษัทฯ ต่อไป โดยบริษัทฯ มีแผนติดตั้งช่อง M-Flow Demo Lane Test ที่บริเวณด่านดินแดง เพื่อทดสอบระบบการตรวจจับยานพาหนะ