



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
(MD&A) ไตรมาส 3 ปี 2564

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

9 พฤศจิกายน 2564



บทสรุปผู้บริหาร

เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ในไตรมาส 3 ปี 2564 การติดเชื้อได้ยังคงมีความรุนแรงตั้งแต่ช่วงต้นเดือน กรกฎาคม มีการประกาศควบคุมกิจกรรมในพื้นที่การระบาดสูงสุด มีผลในวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 และ ประกาศเคอร์ฟิวตั้งแต่เวลา 21:00 – 04:00 น. เพื่อลดการเดินทางและเพิ่มมาตรการเว้นระยะห่าง (Social Distancing) เลื่อนการเปิดภาคเรียน ปิดกิจการที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่ระบาด รวมถึงการขอความร่วมมือในการปฏิบัติงานที่บ้าน (Work From Home) ยกกระดับเพิ่มขึ้นแบบเต็ม 100% เพื่อควบคุมจำนวนผู้ติดเชื้อให้ลดลง อีกทั้งมีการขยายการควบคุมพื้นที่สีแดงออกไปอย่างกว้างขวางในหลายจังหวัดในประเทศไทย โดยมีการห้ามเดินทางข้ามจังหวัดในพื้นที่สีแดง ในขณะที่ภาครัฐก็เร่งการฉีดวัคซีนให้กับประชาชนมากขึ้น มาตรการที่คุมเข้มส่งผลให้การติดเชื้อลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2564 รัฐบาลประกาศผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์ อนุญาตให้เดินทางข้ามจังหวัด กิจกรรมและกิจการสามารถเปิดให้บริการได้ภายใต้มาตรการการควบคุมตามเขตพื้นที่ที่กำหนดโดยภาครัฐ ในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 ถือเป็นจุดต่ำสุดของปริมาณจราจรที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 อันเนื่องมาจากมาตรการล็อกดาวน์ เพื่อจำกัดการเดินทางต่อเนื่อง 2 เดือน (เดือนกรกฎาคมและสิงหาคม) หลังจากนั้นเดือนกันยายน ปริมาณจราจรเริ่มปรับเพิ่มขึ้นตามมาตรการของผ่อนคลายของภาครัฐ จากจำนวนผู้ติดเชื้อเริ่มมีแนวโน้มลดลง และจำนวนประชากรที่ได้รับการฉีดวัคซีนครบ 2 เข็ม มีจำนวนเกินกว่าร้อยละ 27.93 ณ สิ้นไตรมาส 3

บริษัทฯ ได้รับผลกระทบโดยตรงต่อปริมาณจราจรและรายได้ของบริษัทฯ โดยรายได้ค่าผ่านทางลดลงกว่าร้อยละ 45 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาและลดลงร้อยละ 67 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันในปีที่แล้ว แม้ว่ารายได้ค่าผ่านทางจะลดลง แต่ฝ่ายบริหารสามารถบริหารจัดการต้นทุนทางการเงินให้มีประสิทธิภาพ (ประหยัดดอกเบี้ยจ่าย โดยการลดภาระหนี้ลงอย่างเป็นสาระสำคัญ) และดำเนินการจัดการในการลด-ควบคุมค่าใช้จ่าย การปรับเลื่อนแผนงานโครงการ ซึ่งมาตรการต่างๆ ที่บริษัทฯ ได้นำมาปรับใช้เป็นแนวทางดำเนินการเช่นเดียวกับปี 2563 โดยใน 9 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายได้เป็นจำนวน 369 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 39 เมื่อเทียบกับปี 2563 และมีการดำเนินการเพื่อให้เกิดเป็นความยั่งยืนต่อไปนั้น เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายชำระเงินกู้ระยะสั้นและเงินกู้ระยะยาว จำนวน 1,683.78 ล้านบาท จากกระแสเงินสดจากการนำหุ้นสามัญเพิ่มทุนเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยสำเร็จทำให้ภาระหนี้ตามสัญญาทางการเงินลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เหลือเงินกู้ระยะสั้น ประเภทตัวสัญญาใช้เงินจำนวน 300 ล้านบาท และมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า) ปรับลดลงจาก 0.40 เป็น 0.10 อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า) ปรับเพิ่มขึ้นจาก 0.27 เป็น 0.76 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 รวมทั้งมีวงเงินหมุนเวียนเพื่อสำรองไว้ใช้ในกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทฯ มีวงเงินสินเชื่อซึ่งยังมีได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 620 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2563 : 350 ล้านบาท) และอยู่ระหว่างดำเนินการหาวงเงินสินเชื่อเพิ่มอีกกว่า 350 ล้านบาท จากแผนการดำเนินการดังกล่าวส่งผลให้บริษัทฯ มีระดับของหนี้สินหมุนเวียนลดลงอย่างมีนัยสำคัญอันส่งผลให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในปี 2564 เพื่อสามารถรองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) ได้ในระยะยาวได้ พร้อมขยายกิจการในการเข้าร่วมประมูลงาน ที่ภาครัฐเปิดประมูลเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน (Public Private Partnership) ในช่วงปลายปี 2564-2565 หลายโครงการ



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A) ไตรมาส 3 ปี 2564
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

หน่วย : ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน	2563	2564	2564	%เพิ่ม/(ลด)		2563	2564	%เพิ่ม/ (ลด)
	ไตรมาส 3	ไตรมาส 2	ไตรมาส 3	QoQ	YoY	ม.ค.-ก.ย.	ม.ค.-ก.ย.	
รายได้ค่าผ่านทาง	562.02	251.44	182.88	(27)	(67)	1,475.81	817.59	(45)
EBITDA	393.02	118.99	90.56	(24)	(77)	992.19	465.29	(53)
กำไรสุทธิ	224.49	63.15	42.27	(33)	(81)	543.72	248.51	(54)
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	0.22	0.06	0.04	(33)	(82)	0.52	0.22	(58)

ไตรมาส 3 ปี 2564 บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง EBITDA และกำไรสุทธิ เท่ากับ 182.88 ล้านบาท 90.56 ล้านบาท และ 42.27 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งปรับลดลงจากไตรมาส 2 ปี 2564 และไตรมาส 3 ปี 2563 และในช่วง มกราคม ถึง กันยายน บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง 2564 EBITDA และกำไรสุทธิ เท่ากับ 817.59 ล้านบาท 465.29 ล้านบาท และ 248.51 ล้านบาท ตามลำดับ ลดลงจากช่วงเวลาเดียวกันในปีก่อน สอดคล้องกับปริมาณจราจรที่ลดลง ตามมาตรการของภาครัฐในการยกระดับความเข้มข้นในการควบคุมการแพร่ระบาดในระลอก 3 ดังกล่าว

ในช่วงไตรมาส 4 นี้ สืบเนื่องจากภาครัฐได้ประเมินสถานการณ์ผลกระทบจากการระบาดมีแนวโน้มที่ควบคุมดีขึ้น โดยภาครัฐได้ผ่อนคลายมาตรการต่างๆ ในแต่ละสี่พื้นที่ที่ได้ปรับปรุงล่าสุดโดยเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2564 ตามประกาศในข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 37 คำสั่งศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด -19) ที่ 19/2564 เรื่อง พื้นที่สถานการณ์ที่กำหนดเป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด พื้นที่ควบคุมสูงสุด พื้นที่ควบคุม และพื้นที่เฝ้าระวังสูง ตามข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 คำสั่งศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (โควิด - 19) ที่ 20/2564 เรื่อง แนวปฏิบัติตามข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 18) รวมทั้งทำการยกเลิกประกาศเคอร์ฟิว แผนการเปิดประเทศ และการเปิดภาคเรียนบางส่วนที่มีความพร้อมในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ซึ่งจะเป็นปัจจัยบวกต่อเศรษฐกิจ ที่คาดว่าจะทำให้ผลประกอบการไตรมาสที่ 4 สูงขึ้นกว่าไตรมาสที่ 3

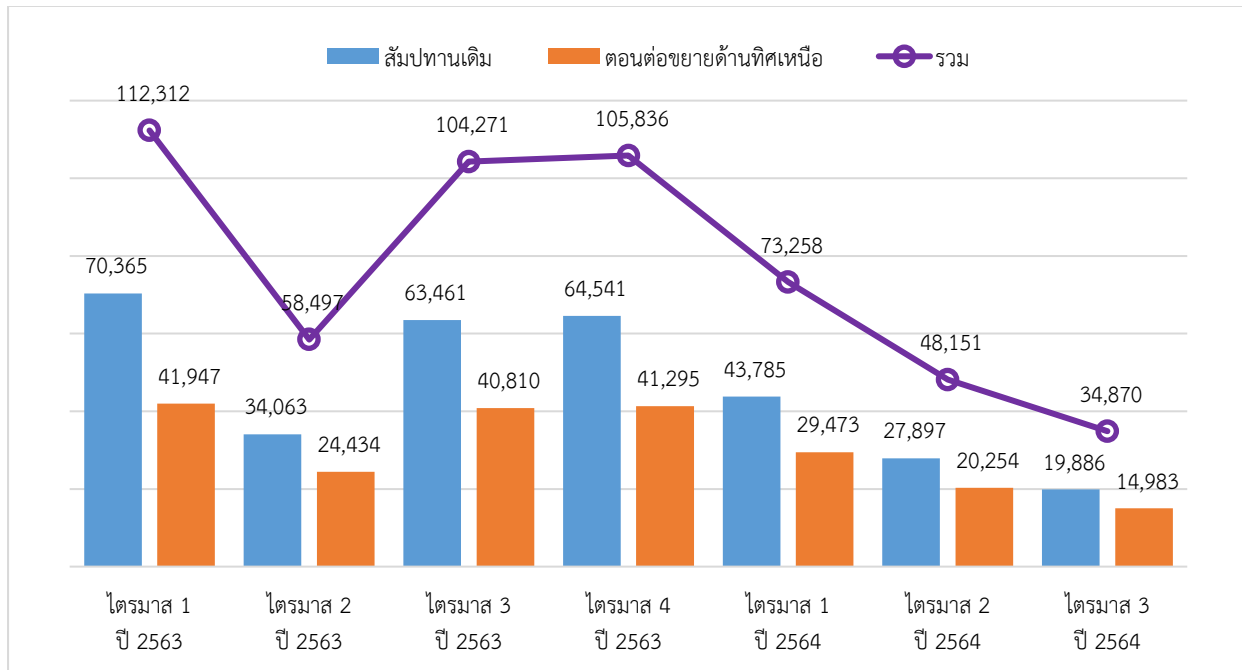


เหตุการณ์สำคัญไตรมาสที่ 3 ปี 2564 จนถึงปัจจุบัน

- การทดสอบและติดตั้งระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ณ ด่านดินแดง 2 ช่องจราจร

บริษัทฯ อยู่ระหว่างดำเนินงานทดสอบและติดตั้งระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ที่บริเวณด่านดินแดง จำนวน 2 ช่องจราจรและเมื่อวันที่ 11 ตุลาคม 2564 ได้มีหนังสือเพื่อรายงานการออกแบบทางกายภาพให้กรมทางหลวงรับทราบและความพร้อมในการพัฒนาและติดตั้งระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติของบริษัทฯ โดยได้เริ่มดำเนินงานในเดือนพฤศจิกายน 2564

ปริมาณจราจรและผลกระทบจาก COVID-19



หมายเหตุ: ปริมาณจราจรตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ รวมด้านหลักสี่ขาออก

จากข้อมูลในอดีตในปี 2563 แสดงให้เห็นข้อเท็จจริงว่าการแพร่ระบาดจากโรค COVID-19 ระลอกแรก (ระลอกมกราคม 2563 ถึงกลางเดือนธันวาคม ระยะเวลาประมาณ 11 เดือนครึ่ง) ที่มีการระบาดเพิ่มมากขึ้น ในช่วงปลายเดือนมีนาคมทำให้ภาครัฐใช้มาตรการ Lockdown ปิดกิจการที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่ระบาด ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรต่ำที่สุดในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2563 ที่ผ่านมา หลังจากนั้นเมื่อภาครัฐผ่อนคลายนโยบายการเดินทางทำให้ปริมาณจราจรช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2563 และ 4 ปี 2563 กลับสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด จึงเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมธุรกิจด้านทางด่วนมีการฟื้นตัวของรายได้และปริมาณจราจรกลับคืนมาได้อย่างรวดเร็ว

อย่างไรก็ตามในช่วงปลายปี 2563 เชื่อมต่อมายังต้นปี 2564 เริ่มมีการระบาดในระลอก 2 (ระลอกมกราคม 2564 ระยะเวลา 3 เดือนครึ่ง) ส่งผลให้ปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 1 ปี 2564 ลดลงจากไตรมาสที่ 4 ปี 2563 ที่มีปริมาณจราจรสัมพัทธ์เดิมเฉลี่ยเท่ากับ 64,541 คันต่อวัน และปริมาณจราจรตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยเท่ากับ 41,295 คันต่อวัน โดยปริมาณจราจรในส่วนสัมพัทธ์เดิมลดลงเหลือ 43,785 คันต่อวัน และปริมาณจราจรในส่วนตอนต่อขยายด้านทิศเหนือลดลงเหลือ 29,473 คันต่อวัน คิดเป็นค่าที่ลดลงร้อยละ 32.16 และร้อยละ 28.63 ตามลำดับ

ซึ่งการแพร่ระบาดยังคงรุนแรงมากยิ่งขึ้นอย่างเห็นได้ชัด 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) จนวันที่ 26 มิถุนายน 2564 ได้มีข้อกำหนดออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหาร



ราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 25) เพื่อลดการเดินทางและการติดต่อสัมผัสระหว่างบุคคล ส่งผลให้ปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ลดลงจากไตรมาสที่ 1 ปี 2564 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ยเท่ากับ 43,785 คันต่อวัน และปริมาณจราจรตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยเท่ากับ 29,473 คันต่อวัน โดยปริมาณจราจรในส่วนสัมปทานเดิมลดลงเหลือ 27,897 คันต่อวัน และปริมาณจราจรในส่วนตอนต่อขยายด้านทิศเหนือลดลงเหลือ 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 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ยเท่ากับ 34,063 คันต่อวัน และตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยเท่ากับ 24,434 คันต่อวัน คิดเป็นค่าที่ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันในปีที่ผ่านมา ร้อยละ 18.10 และ ร้อยละ 17.11 ตามลำดับ สาเหตุเนื่องจากการระบาดระลอก 3 นั้น มีจำนวนผู้ติดเชื้อในปี 2564 สูงกว่าปี 2563 ที่ผ่านมา

ต่อมาในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 ภาครัฐได้ออกมาตรการที่เข้มข้นมากขึ้นตามอัตราการติดเชื้อที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในวันที่ 10 กรกฎาคม 2564 ได้มีข้อกำหนด ออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 27) ควบคุมกิจกรรมในพื้นที่การระบาดสูงสุด มีผลในวันที่ 12 กรกฎาคม 2564 และ ประกาศเคอร์ฟิวเวลา 21:00 – 04:00 น. เพื่อลดการเดินทางและเพิ่มมาตรการเว้นระยะห่างในการพบปะของประชาชนเพื่อควบคุมจำนวนผู้ติดเชื้อให้ลดลง อีกทั้งมีการขยายการควบคุมพื้นที่สีแดงออกไปอย่างกว้างขวางในหลายจังหวัดในประเทศไทย โดยมีการห้ามเดินทางข้ามจังหวัดในพื้นที่สีแดง ในขณะที่ภาครัฐก็เร่งการฉีดวัคซีนให้กับประชาชนมากขึ้น อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้ติดเชื้อยังคงเพิ่มสูงขึ้นจนในวันที่ 13 สิงหาคม 2564 มีผู้ติดเชื้อรายวันถึง 23,418 ราย ถือเป็นจุดสูงสุด และหลังจากนั้นได้ลดลงอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งวันที่ 1 กันยายน 2564 รัฐบาลประกาศผ่อนคลายมาตรการล็อกดาวน์ อนุญาตให้เดินทางข้ามจังหวัด ส่งผลให้ปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 ลดลงจากไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ยเท่ากับ 27,897 คันต่อวัน และปริมาณจราจรตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยเท่ากับ 20,254 คันต่อวัน โดยปริมาณจราจรในส่วนสัมปทานเดิมลดลงเหลือ 19,886 คันต่อวัน และ ปริมาณจราจรในส่วนตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือลดลงเหลือ 14,983 คันต่อวัน คิดเป็นค่าที่ลดลงร้อยละ 28.72 และ ร้อยละ 26.02 ตามลำดับ

เมื่อเทียบไตรมาสที่ 3 ปี 2563 พบว่า ในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 ปริมาณจราจรต่ำกว่าไตรมาสที่ 3 ปี 2563 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ยเท่ากับ 63,641 คันต่อวัน และปริมาณจราจรตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยเท่ากับ 40,801 คันต่อวัน โดยปริมาณจราจรต่ำกว่า ร้อยละ 68.66 และ ร้อยละ 63.28 ตามลำดับ โดยในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 ถือเป็นจุดต่ำสุดของปริมาณจราจรที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 อันเนื่องมาจากมาตรการล็อกดาวน์ เพื่อจำกัดการเดินทางต่อเนื่อง 2 เดือน (เดือนกรกฎาคมและสิงหาคม) หลังจากนั้นเดือนกันยายน ปริมาณจราจรเริ่มปรับเพิ่มขึ้นตามมาตรการของผ่อนคลายของภาครัฐ

แนวโน้มผู้ใช้ทางยกระดับในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2564

จากมาตรการล็อกดาวน์ การจำกัดการเดินทางของประชาชนภายในพื้นที่และข้ามจังหวัด เพื่อยับยั้งการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 เป็นระยะเวลาต่อเนื่อง 2 เดือน ในช่วงเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม 2564 ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 อยู่ในจุดต่ำสุด อย่างไรก็ตาม ในเดือนกันยายน ปริมาณจราจรเริ่มปรับเพิ่มขึ้นตามมาตรการของผ่อนคลายของภาครัฐ และในเดือนตุลาคมปริมาณจราจรก็ปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่องและสูงกว่าเดือนกันยายน



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A) ไตรมาส 3 ปี 2564 บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

สำหรับแนวโน้มปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 มีปัจจัยที่ส่งเสริมให้ปริมาณจราจรฟื้นกลับอย่างรวดเร็วตามระดับของมาตรการผ่อนคลายกิจกรรมของภาครัฐ การเร่งฉีดวัคซีนให้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง รวมถึงกลุ่มนักเรียนนักศึกษา เพื่อให้การเรียนการสอนของนักเรียนนักศึกษากลับเข้าสู่สภาวะปกติ อีกทั้งสถิติการฉีดวัคซีนและผู้ได้รับวัคซีนครบเกณฑ์ (2 Dose) ของประชาชนอยู่ในอัตราที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ และมีวัคซีนเข็มที่ 3 (Booster Dose) ต่อเนื่อง และในอนาคตอาจจะมีวัคซีน Generation ที่ 2 - 3 ที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น รวมถึงแผนการเปิดประเทศที่ภาครัฐเปิดรับนักท่องเที่ยวเข้าประเทศ โดยไม่ต้องกักตัว ที่ได้เริ่มขึ้นในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 รวมถึงการเปิดภาคเรียน ซึ่งจะสนับสนุนการเดินทางและปริมาณจราจรบนทางยกระดับให้เพิ่มสูงขึ้นกว่าไตรมาสที่ 3 เนื่องจากลักษณะธุรกิจของบริษัทฯ เป็นสาธารณูปโภคพื้นฐานประเภททางด่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินทาง ดังนั้นจึงคาดว่าธุรกิจในอนาคตจะฟื้นตัวเร็วกว่าอุตสาหกรรมอื่นๆ เพราะทุกภาคส่วนยังจำเป็นต้องมีกิจกรรมการเดินทาง หรือ การคมนาคมยังมีความจำเป็นต่อเนื่องตลอดเวลา และเมื่อพิจารณารูปแบบการการเดินทาง เปรียบเทียบ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ และรถไฟฟ้าจะเห็นว่าโดยรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถบริหารจัดการเรื่อง Social Distancing ได้ดีกว่าการเดินทางโดยรถยนต์สาธารณะ และรถไฟฟ้า และลักษณะการเดินทางที่เป็นระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ ซึ่งเป็นปัจจัยบวกต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ รวมถึงการโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งโดยรอบทางยกระดับดอนเมืองและการขยายตัวของชุมชน ยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยภาพคาดการณ์ผู้ติดเชื่อที่ยังต้องติดตามสถานการณ์และมาตรการของภาครัฐอย่างใกล้ชิดต่อไป



สรุปผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 3 ปี 2564

หน่วย : ล้านบาท

	2563 ไตรมาส 3	2564 ไตรมาส 2	2564 ไตรมาส 3	%เพิ่ม/(ลด)		2563 ม.ค.-ก.ย.	2564 ม.ค.-ก.ย.	%เพิ่ม/ (ลด)
				QoQ	YoY			
รายได้ค่าผ่านทาง	562.02	251.44	182.88	(27)	(67)	1,475.81	817.59	(45)
ต้นทุนการให้บริการทาง ยกระดับ	206.02	131.52	93.33	(29)	(55)	569.03	371.75	(35)
กำไรขั้นต้น	356.00	119.92	89.55	(25)	(75)	906.78	445.84	(51)
รายได้จากการลงทุน	2.40	1.79	1.38	(23)	(43)	10.55	5.49	(48)
รายได้อื่น	2.61	0.12	1.18	883	(55)	3.24	2.19	(32)
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	4.35	3.80	4.03	6	(7)	19.62	13.64	(30)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	50.54	48.44	33.32	(31)	(34)	137.93	122.77	(11)
ต้นทุนทางการเงิน	25.34	6.92	2.14	(69)	(92)	83.34	22.74	(73)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	56.29	(0.48)	10.35	2,256	(82)	135.96	45.86	(66)
กำไรสำหรับงวด	224.49	63.15	42.27	(33)	(81)	543.72	248.51	(54)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	224.49	59.22	38.08	(36)	(83)	534.31	237.98	(55)
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.22	0.06	0.04	(33)	(82)	0.52	0.22	(58)

ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2564 เปรียบเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2564

ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 42.27 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาส 2 ปี 2564 จำนวน 20.88 ล้านบาท หรือร้อยละ 33 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

- **รายได้ค่าผ่านทาง**

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง 182.88 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสก่อน จำนวน 68.56 ล้านบาท หรือร้อยละ 27 เนื่องจากการระบาดระลอก 3 ของสายพันธุ์ Delta (อินเดีย) ซึ่งแพร่กระจายในอัตรา 60% สูงกว่าสายพันธุ์ Alpha) และภาครัฐได้ออกมาตรการที่เข้มงวดมากขึ้นตามอัตราการติดเชื้อที่สูงขึ้นตามที่ได้รายงานไว้ในปริมาณจราจรและผลกระทบจากแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ข้างต้นแล้ว

- **ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ**

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 มีต้นทุนการให้บริการทางยกระดับจำนวน 93.33 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสก่อนจำนวน 38.19 ล้านบาท หรือร้อยละ 29 เนื่องจากค่าใช้จ่ายตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานลดลงจากการตัดจำหน่ายตามปริมาณจราจรจริง ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่ได้ปรับลดลง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และรายการค่าใช้จ่ายประเภทค่าซ่อมบำรุงรักษา (Maintenance Obligations) ปรับลดลง รวมทั้งมาตรการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ โดยการบริหารจัดการต้นทุนการดำเนินงานทั้งด้านการปรับลดค่าใช้จ่ายและเลื่อนแผนงานบางโครงการที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการออกไประยะเวลาหนึ่ง



- ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 มีต้นทุนในการจัดจำหน่าย 4.03 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการบริหารเท่ากับ 33.32 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสก่อน 14.89 ล้านบาท หรือร้อยละ 28 เนื่องจากค่าใช้จ่ายในการบริหารจากเพื่อเป็นทุนการศึกษาให้กับมูลนิธิทางสู่น้ำมันคนเก่ง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ลดลง และในไตรมาส 2 ปี 2564 บริษัทฯ ได้รับรู้ค่าธรรมเนียมในการเบิกใช้วงเงินกู้ระยะยาว จากการจ่ายชำระหนี้เงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินก่อนครบกำหนดเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนไปแล้ว (เงินกู้ดังกล่าวมีกำหนดครบกำหนดในเดือนตุลาคม และ ธันวาคม 2565)

- ต้นทุนทางการเงิน

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 มีต้นทุนทางการเงิน 2.14 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสก่อน จำนวน 4.78 ล้านบาท หรือร้อยละ 69 เนื่องจากในไตรมาส 2 ปี 2564 บริษัทฯ ได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาว รวมจำนวน 1,449.19 ล้านบาท ซึ่งเป็นการจ่ายชำระจากกระแสเงินสดจากการ IPO และจากการดำเนินงาน ส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินปรับลดลง

- ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

ในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 10.35 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2564 มีจำนวนเพิ่มขึ้น 10.83 ล้านบาท

ผลการดำเนินงานไตรมาส 3 ปี 2564 เปรียบเทียบกับไตรมาส 3 ปี 2563

ไตรมาสที่ 3 ปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 42.27 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันในปีก่อน 182.22 ล้านบาท หรือร้อยละ 81 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางปรับลดลง 379.14 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 67 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้บริหารการจัดการต้นทุนจากการให้บริการทางยกระดับและการดำเนินงานสามารถปรับลดลงเป็นจำนวนรวม 200.36 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 58 เมื่อเทียบกับไตรมาส 3 ปี 2563

ผลการดำเนินงาน มกราคม ถึง กันยายน ปี 2564 เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2563

ในช่วง มกราคม ถึง กันยายน ปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 248.51 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันในปีก่อน 295.21 ล้านบาท หรือร้อยละ 54 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางปรับลดลง 658.22 ล้านบาท หรือร้อยละ 45 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ ได้บริหารการจัดการต้นทุนจากการให้บริการทางยกระดับและการดำเนินงาน สามารถปรับลดลงเป็นจำนวนรวม 369.12 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 39 เมื่อเทียบกับปี 2563



ฐานะการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

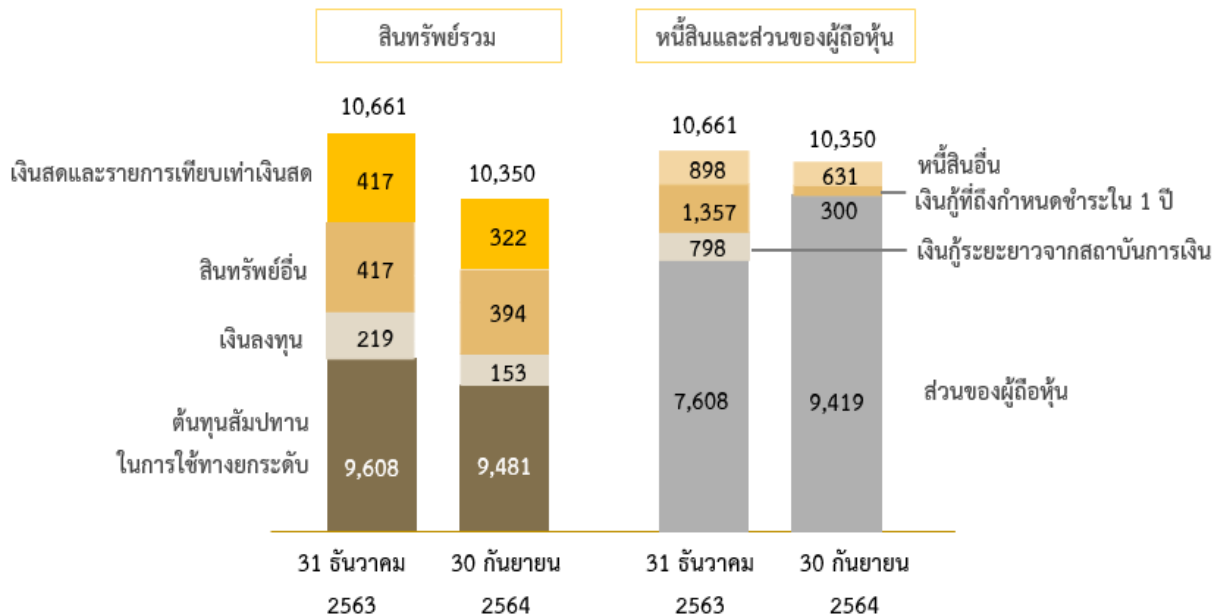
	2563 31 ธันวาคม	2564 30 กันยายน	เพิ่ม/(ลด)	
			ล้านบาท	%
สินทรัพย์รวม	10,660.76	10,349.74	(311.02)	(3)
หนี้สินรวม	3,052.98	930.76	(2,122.22)	(70)
ส่วนของผู้ถือหุ้น	7,607.78	9,418.98	1,811.20	24

สถานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 10,349.74 ล้านบาท ลดลง 311.02 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 หนี้สินรวม 930.76 ล้านบาท ลดลง 2,122.22 ล้านบาท หรือร้อยละ 70 สาเหตุหลักมาจากเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวจากสถาบันการเงิน ที่ลดลงจากการจ่ายชำระเป็นจำนวนรวมสุทธิ 1,855.14 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น 9,418.98 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,811.20 ล้านบาท หรือร้อยละ 24 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากการจดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระจากหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่นำเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและส่วนเกินทุนหุ้นสามัญเพิ่มทุน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 เปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : ล้านบาท





กระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

งบกระแสเงินสด	30 กันยายน 2563	30 กันยายน 2564
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	748.52	172.10
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน	240.76	46.56
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,133.79)	(313.83)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	(144.51)	(95.17)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	392.85	417.20
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	248.34	322.03

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ จำนวน 95.17 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยบริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 172.10 ล้านบาท กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 46.56 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินสุทธิ 313.83 ล้านบาท ซึ่งมาจากเงินสดรับจากการออกหุ้นลงทุนหลังหักค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเสนอขายหุ้นจำนวน 63.48 ล้านบาท คงเหลือเป็นจำนวน 2,176.52 ล้านบาท โดยมีรายการจ่ายชำระตามสัญญาทางการเงิน จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น และสัญญาเช่ารวมเป็นเงิน 2,490.35 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงิน

ผลการดำเนินงาน 9 เดือนแรกของปี 2564 บริษัทฯ มีอัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไรลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน จากการปรับลดลงของรายได้ซึ่งเป็นผลกระทบมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ตามที่ได้รายงานไว้ในปริมาณจราจรและผลกระทบจากแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ช่างต้นแล้ว ในขณะที่อัตราส่วนที่แสดงสภาพคล่องปรับตัวดีขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับสิ้นปี 2563 ซึ่งเป็นผลมาจากการนำเงินที่ได้รับจากการเพิ่มทุนบางส่วนมาจ่ายชำระคืนเงินกู้ที่มีภาระดอกเบี้ยกับสถาบันการเงิน ส่งผลให้ภาระหนี้สินทางการเงิน และต้นทุนทางการเงินปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

อัตราส่วนความสามารถในการทำกำไร	2563 ม.ค.-ก.ย.	2564 ม.ค.-ก.ย.
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	61.44%	54.53%
EBITDA Margin (ร้อยละ)	67.23%	56.91%
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	36.84%	30.40%
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	0.52	0.22



อัตราส่วนสภาพคล่อง	31 ธันวาคม 2563	30 กันยายน 2564
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนผู้ถือหุ้น (D/E) (เท่า)	0.40	0.10
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.27	0.76
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.25	0.64



โครงการพัฒนาที่สำคัญ

บริษัทฯ กำหนดแผนปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเป็นองค์กรสมรรถนะสูง High Performance Organization (HPO) ในโครงการต่างๆ ดังนี้

โครงการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001 และ ISO 14001

บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001:2015 มาตรฐานระบบการบริหารคุณภาพ และ ISO 14001:2015 มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนงานพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน หรือ Sustainability Development โดยมีขอบเขตครอบคลุมการประกอบการและบำรุงรักษาของทางยกระดับอุตสาหกรรมฯ ซึ่งขั้นตอนการเตรียมระบบ ISO (System Preparation) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ จะมีการประกาศให้ทุกหน่วยงานภายในองค์กร ปฏิบัติงานตามคู่มือปฏิบัติงานที่พัฒนาตามระบบมาตรฐาน ISO ในเดือนพฤศจิกายน 2564 และ เข้าสู่กระบวนการตรวจรับรองต่อไป

โครงการพัฒนาระบบ ERP

บริษัทฯ ได้กำหนดแผนการพัฒนาระบบงาน ERP เพื่อศึกษาการพัฒนาระบบงาน (System Improvement) เพื่อปรับปรุงระบบงานเพิ่มประสิทธิภาพ ลดขั้นตอนการทำงาน และรองรับแผนงานในอนาคต โดยการศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการทำงาน ซึ่งจะแล้วเสร็จภายในเดือน พฤศจิกายน 2564 ตามแผนงาน

โครงการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (ระบบ M-Flow)

เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 บริษัทฯ ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เพื่อศึกษาและพัฒนา ระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (ระบบ M-Flow)” ในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (Single Platform System) เพื่อศึกษาและพัฒนา ระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (ระบบ M-Flow)” ในรูปแบบและมาตรฐานเดียวกัน (Single Platform System) ร่วมกันระหว่าง 5 หน่วยงาน คือ ขบ.ทล. กทพ. และเอกชนผู้รับสัมปทานคือ บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) และ บมจ.ทางยกระดับดอนเมือง

บริษัทฯ ได้ศึกษาและออกแบบระบบ M-Flow เพื่อให้บูรณาการทั้งด้านงานระบบ งานบริหารจัดการ การตรวจสอบการละเมิดและติดตามทวงถามค่าผ่านทาง รวมถึงประเด็นด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถศึกษาและพัฒนา ระบบ M-Flow แบบคู่ขนานกับนโยบายกระทรวงคมนาคม และพร้อมในการพัฒนาและติดตั้ง ระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติของบริษัทฯ ต่อไป โดยตามแผนดำเนินงานในปี 2564 บริษัทฯ ได้เริ่มปรับปรุงกายภาพของด่านดินแดงเพื่อทดสอบและติดตั้งระบบการตรวจจ่ายแพนนะแบบอัตโนมัติ โดยจะมีการทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ Single Platform ของกรมทางหลวงในช่วงต้นปี 2565 รวมทั้งปรับปรุงระบบ Network เพื่อรองรับระบบ M-Flow บนทางยกระดับอุตสาหกรรมฯ - 9 ด่าน ในปี 2565 และพร้อมติดตั้งระบบ M-Flow ในปี 2566

โครงการศึกษาและพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder)

บริษัทฯ ได้ดำเนินการศึกษาขยายธุรกิจใหม่ต่อเนื่อง หลังเข้าระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยให้ความสนใจเข้าร่วมพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder) โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ซึ่งสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) มีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมพัฒนาโครงการพัฒนาโครงข่าย

คมนาคมเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทาง เพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าและสนามบินในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล ดังนั้น บริษัทฯ ร่วมกับ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง (สจล.) ได้ตกลงทำ ความร่วมมือ ศึกษาและพัฒนาโครงการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder) เชื่อมโยงเครือข่ายการเดินทาง ระหว่างชุมชนสู่ระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ อาทิ รถไฟฟ้า สนามบิน โดยใช้ระบบ Smart Feeder เป็นระบบ รถโดยสารขนาดตั้งแต่ 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 มีระบบ สนับสนุนการสื่อสาร WiFi ระบบดูแลความปลอดภัยให้ประชาชนด้วยกล้อง CCTV ในรถโดยสาร มี Mobile Application และจัดทำป้ายรถโดยสาร Smart Bus Stop มีการศึกษาการนำพลังงานไฟฟ้าแสงอาทิตย์มาเป็น แหล่งพลังงานไฟฟ้าที่ป้ายรถโดยสาร เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในเดินทาง มี ประสิทธิภาพและรักษาสีสิ่งแวดล้อม และให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนการดำเนินการที่ชัดเจนจากภาครัฐ โดย เริ่มจากการศึกษาพัฒนาระบบปิดเตอร์โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ที่ภาครัฐมีกำหนดการเปิดให้บริการ ในเดือนสิงหาคม 2564 และแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งสาธารณะ (Feeder System) เพื่อการเชื่อมต่อ โครงการรถไฟฟ้าและการศึกษาคาดการณ์ปริมาณจราจร และผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางการเงิน เบื้องต้นของ โครงการ Feeder System เชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้า

การพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืน (Sustainability Development)

ภายหลังที่ บริษัทฯ ได้เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้มีการซื้อ-ขายหุ้นเป็น วันแรกหรือ First Trading Day เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 บริษัทฯ ได้มีการวางแผนดำเนินธุรกิจเพื่อปรับตัว และพัฒนาองค์กรรองรับความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้สามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยได้มุ่งเน้นดำเนินการวางแผนธุรกิจอย่างยั่งยืนเพื่อสนับสนุนกิจกรรมครอบคลุมทั้งมิติเศรษฐกิจ (Economic) มิติสิ่งแวดล้อม (Environment) มิติสังคม (Social) และธรรมาภิบาล (Governance) หรือ ESG ซึ่งบริษัทฯ ได้มี การดำเนินการตั้งแต่วางรากฐานความยั่งยืน ต่อด้วยการขับเคลื่อนธุรกิจยั่งยืน ดังนี้

1. ปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการ (Corporate Governance (CG) Policy) และประกาศใช้ นโยบายการกำกับดูแลกิจการ ฉบับทบทวนและปรับปรุง เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2564 โดยมีนโยบายที่สำคัญ เพิ่มเติมจากปี 2563 ดังนี้

- 1.1 นโยบายการรักษาความลับ การเก็บรักษาข้อมูล
- 1.2 การเคารพสิทธิมนุษยชน
- 1.3 นโยบายและแนวการปฏิบัติการไม่ละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา
- 1.4 นโยบายและแนวการปฏิบัติการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ
- 1.5 นโยบายด้านสิ่งแวดล้อม

ซึ่งสามารถดูรายละเอียดฉบับเต็มของนโยบายที่สำคัญเพิ่มเติมดังกล่าวได้จาก

<http://www.tollway.co.th/th/corporate-governance/corporate-policy>

นอกจากนี้ ได้ปรับรูปแบบคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ (CG Working Team) เป็นคณะทำงาน การกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (E/S/CG Working Team) เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2564 เพื่อขับเคลื่อนงาน ด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล



2. มีการประชุมผู้บริหารทุกระดับเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2564 เพื่อจัดทำแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ประจำปี 2565 (Business Sustainability Development Plan 2022) โดยกำหนดเป้าหมายสร้างความยั่งยืนให้แก่องค์กร โดยการส่งมอบคุณค่า 3 มิติ ได้แก่ สิ่งแวดล้อม สังคม และ เศรษฐกิจ (กำกับดูแลกิจการ) (Environment Social and Governance (ESG) ไปยังกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม เพิ่มแผนงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่อง ESG ซึ่งกลุ่มผู้บริหารได้มีการ Workshop ร่วมกัน เพื่อพิจารณาโครงการและงบประมาณเพื่อส่งเสริมความยั่งยืนด้าน ESG สำหรับปี 2565 โดยในมิติด้านสิ่งแวดล้อมได้มอบหมายให้แต่ละแผนกเสนอโครงการเกี่ยวกับส่งมอบคุณค่าให้แก่สิ่งแวดล้อม รวมไปถึงการพัฒนางานและใช้เทคโนโลยีเพื่อการประหยัดพลังงาน และใช้พลังงานทดแทน ซึ่งเรียกว่า โครงการ 3Rs (Reduce, Reuse, and Recycle) ภายใต้โครงการ 1 แผนก 1 โครงการ และ

3. ช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2564 ผู้บริหารสูงสุด 4 ลำดับแรก ทีมงาน IR และ เลขานุการบริษัทฯ ได้เข้าร่วมอบรมสัมมนาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ สิ่งแวดล้อม สังคม และ เศรษฐกิจ (กำกับดูแลกิจการ) (Environment Social and Governance: ESG) อยู่สม่ำเสมอ เพื่อนำมาพัฒนาองค์กรให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงด้าน ESG ที่เป็นวาระแห่งโลกในขณะนี้

นอกจากนี้ ในไตรมาส 4 บริษัทฯ ยังคงพัฒนาต่อยอดงานด้าน ESG ที่ได้เริ่มดำเนินการในไตรมาสที่ 3 อย่างต่อเนื่องเพื่อมุ่งสู่ธุรกิจอย่างยั่งยืนด้าน สิ่งแวดล้อม สังคม และ เศรษฐกิจ (กำกับดูแลกิจการ) (Environment Social and Governance (ESG) โดยคณะกรรมการ E/S/CG ดังนี้

1. ด้านการบริหารจัดการความเสี่ยง เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ครั้งที่ 4/2564 ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาผลการประเมินความเสี่ยงประจำไตรมาสที่ 3/2564 โดยมีมติให้นำประเด็นด้าน ESG บรรจุในคู่มือบริหารความเสี่ยงเพื่อติดตามต่อไป

2. ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการชด้อย โดยเมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจครั้งที่ 8/2564 ได้ทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจประจำปี 2564 ซึ่งได้เพิ่มกฎบัตร 1 ข้อ เพื่อส่งเสริมสนับสนุนในการจัดทำนโยบายการพัฒนาธุรกิจที่ยั่งยืนในด้าน ESG

3. มีการแต่งตั้งคณะกรรมการ 3Rs (Reduce, Reuse, and Recycle) เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2564 เพื่อขับเคลื่อนโครงการด้านการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม การอนุรักษ์พลังงาน การจัดการขยะและของเสีย และการนำกลับมาใช้ใหม่ รวมถึงกำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจก เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในองค์กรที่ช่วยลดภาวะโลกร้อนที่ถือเป็นวาระสำคัญของโลกที่กำลังเป็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อจากนี้ไปในอนาคต

4. มีการทบทวนกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี 2564 โดยเพิ่มหน้าที่การกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน ESG ต่อที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 8/2564 ในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2564 และเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติต่อไป

5. ในช่วงปลายไตรมาส 4 อยู่ระหว่างปรับปรุงทบทวนคู่มือการกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน ประจำปี 2564 โดยเพิ่มคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับ E/S/CG เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ (ที่ทำหน้าที่การกำกับดูแลกิจการ) พิจารณานุมัติต่อไป