



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
(MD&A) ปี 2564

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

22 กุมภาพันธ์ 2565



ภาพรวมธุรกิจปี 2564

ตลอดระยะเวลา 2 ปี ตั้งแต่ปี 2563-2564 เศรษฐกิจโลกและไทยได้รับผลกระทบอย่างมากทั้งในระยะสั้นและระยะยาวจากการระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่มีความยืดเยื้อ สำหรับประเทศไทยแม้มีแนวโน้มทยอยฟื้นตัวได้จากความคืบหน้าในการกระจายวัคซีนและมาตรการควบคุมการระบาดที่ผ่อนคลายนลง รวมถึงการทยอยเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ และมาตรการสาธารณสุขที่ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศในการเฝ้าระวังของไวรัสโคโรนา 2019 แต่ทั้งนี้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยยังไม่กลับมาเท่าเดิมได้ในระยะเวลาอันใกล้ โดยเฉพาะภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวจากสถานการณ์การระบาดที่ยังมีความไม่แน่นอนสูง ทำให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยโดยรวมยังเปราะบางและต้องใช้เวลา

การดำเนินธุรกิจของบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ที่ก้าวข้ามวิกฤติของโรคระบาดในไตรมาส 4 ได้สำเร็จลุล่วงสามารถทำกำไรได้ตามแผน โดยฝ่ายบริหาร ได้ใช้ข้อมูลและประสบการณ์ในอดีตในปี 2563 ที่แสดงให้เห็นข้อเท็จจริงว่าการแพร่ระบาดจากโรค COVID-19 ระลอกแรก (มกราคม 2563 ถึงกลางเดือนธันวาคม 2563 ระยะเวลาประมาณ 11 เดือนกว่า) ที่มีการระบาดเพิ่มมากขึ้นในช่วงปลายเดือนมีนาคม 2563 ทำให้ภาครัฐใช้มาตรการ Lockdown ปิดกิจการที่มีความเสี่ยงต่อการแพร่ระบาด ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรต่ำที่สุดในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2563 ที่ผ่านมา หลังจากนั้นเมื่อภาครัฐผ่อนคลายนกิจกรรมการเดินทางทำให้ปริมาณจราจรช่วงไตรมาสที่ 3 และ 4 ปี 2563 กลับสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด อุตสาหกรรมธุรกิจด้านกิจกรรมการเดินทาง โดยใช้ทางด่วนมีการฟื้นตัวของรายได้และปริมาณจราจรกลับคืนมาได้อย่างรวดเร็ว และในปลายเดือนธันวาคม 2563 ได้มีการระบาดอีกครั้ง และมีการคลายพันธู์ของสายพันธู์ต่าง ๆ ส่งผลให้เกิดการระบาดที่มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นในปี 2564 ซึ่งรัฐบาลและกระทรวงสาธารณสุขได้ขับเคลื่อนแนวทางการบริหารการจัดการในการควบคุมโรค และสื่อสารให้กับประชาชนรับทราบอย่างทั่วถึง

บริษัทฯ ได้รับผลกระทบทางตรงของมาตรการต่าง ๆ ในการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี 2563 และปี 2564 โดยปริมาณการจราจรจะปรับลดลงจากการยกระดับมาตรการการควบคุมการแพร่ระบาด และปริมาณการจราจรมีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้นตามมาตรการการผ่อนคลายนของภาครัฐ

- ในปี 2563 ซึ่งมีการ Lockdown 1 ครั้งในเดือนเมษายน ปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดทั้งปี (AADT) ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ย เป็นจำนวน 58,140 คันต่อวัน และส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ย เป็นจำนวน 37,143 คันต่อวัน
- ในปี 2564 ซึ่งมีการ Lockdown 2 ครั้ง ในเดือนพฤษภาคม และ เดือนกรกฎาคม-สิงหาคม ปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดทั้งปี (AADT) ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ย เป็นจำนวน 33,556 คันต่อวัน และส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ย เป็นจำนวน 23,549 คันต่อวัน

สถานการณ์การแพร่ระบาดฯ เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2564 อธิบดีกรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ รายงานยอดติดเชื้อ COVID-19 สายพันธุ์โอมิครอน ภาพรวมสายพันธุ์โอมิครอนในไทยมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งสายพันธุ์โอมิครอน เป็นสายพันธุ์ที่แพร่ได้เร็ว จึงให้ประชาชนได้เคร่งครัดการยกระดับมาตรการในการขอความร่วมมือให้ช่วยกันป้องกันและฉีดวัคซีน เพื่อไม่ให้เกิดการแพร่เชื้อ ซึ่งฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่าเหตุการณ์ผลกระทบจากการระบาดของสายพันธุ์ดังกล่าวนี้ จะเป็นผลกระทบชั่วคราว เพราะประชาชนทุกคนได้ให้ความร่วมมือ เรียนรู้การป้องกันรวมทั้งการกระจายการรับวัคซีนเพิ่มขึ้นในปี 2564 และ วัคซีนเข็มกระตุ้นในปี 2565 ซึ่งจะเห็นได้ว่าปริมาณจราจรจะสามารถกลับฟื้นตัวได้ในระยะเวลาอันสั้นกว่าการระบาดครั้งแรก จึงคาดว่าธุรกิจใให้อุตสาหกรรมนี้การฟื้นตัวจะเกิดขึ้นเร็วกว่าอุตสาหกรรมอื่น ๆ เพราะทุกภาคส่วนยังจำเป็นต้องมีกิจกรรมการเดินทาง หรือ การ



คมนาคมยังมีความจำเป็นต่อเนื่องตลอดเวลา และเมื่อพิจารณารูปแบบการการเดินทาง เปรียบเทียบ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ และรถไฟฟ้าจะเห็นว่าโดยรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถบริหารจัดการเรื่อง Social Distancing ได้ดีกว่าการเดินทางโดยรถยนต์สาธารณะและรถไฟฟ้า และลักษณะการเดินทางที่เป็นระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ ซึ่งเป็นปัจจัยบวกต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ รวมถึงการโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งโดยรอบทางยกระดับดอนเมืองและการขยายตัวของชุมชน ยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม แม้จะอยู่ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 การดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ของบริษัทฯ ตลอดปี 2564 เพื่อไม่ให้ธุรกิจหยุดชะงัก สามารถวางรากฐานการพัฒนางานด้านที่ยั่งยืน (Sustainability Development) โดยส่งมอบคุณค่าในด้านต่าง ๆ ให้กับผู้มีส่วนได้เสียอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งสามารถบริหารจัดการเพื่อให้ประสิทธิภาพในการให้บริการทางยกระดับเป็นไปตามมาตรฐาน ด้วยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง โดยไม่หยุดที่จะพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไปในทุก ๆ ปี เพื่อให้ผู้ใช้ทางเกิดความมั่นใจ และประทับใจและกลับมาใช้บริการทางยกระดับอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ยังคงให้บริการจัดเก็บค่าผ่านทาง การกักกันและอำนวยความสะดวก รวมทั้งงานด้านอื่น ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโครงการพัฒนาต่าง ๆ ที่ บริษัทฯ ได้ดำเนินมาอย่างต่อเนื่องและแล้วเสร็จ ประกอบไปด้วย โครงการระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control System) และระบบเฝ้าระวัง (Traffic Surveillance System) บนทางยกระดับอุตราภิมุข หรือโครงการ Smart Project มีการใช้งานอย่างเต็มระบบ และอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบตรวจจับอุบัติเหตุแบบอัตโนมัติ (Automatic Incident Detection System) ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย โครงการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Manual Toll Collection System (MTC) และการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Electronic Toll Collection System (ETC) ได้ติดตั้งแล้วเสร็จและเปิดใช้งานเป็นระบบ MTC จำนวน 41 ช่องทาง โดยระบบ ETC และ MTC ที่เหลือจะเปิดใช้งานได้เต็มระบบภายในไตรมาส 1 ปี 2565 (รวมถึงระบบ EMV/QR) โครงการปรับปรุงระบบระบายน้ำใต้ทาง เปลี่ยนท่อระบายน้ำโค้งรัชดาภิเษก โครงการเปลี่ยนทดแทนตู้โทรศัพท์ฉุกเฉิน Emergency Telephone เป็นระบบ GSM ที่ใช้ระบบพลังงานแสงอาทิตย์ จำนวน 99 ตู้ ใช้ระบบการสื่อสารไร้สายและผลิตพลังงานจากแผงโซลาร์เซลล์ (Solar Cell) โครงการพัฒนาด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ระบบ Intranet โครงการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001:2015 มาตรฐานระบบการบริการ คุณภาพ และ ISO 14001:2015 มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ซึ่งขั้นตอนการเตรียมระบบ ISO (System Preparation) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และเข้าสู่กระบวนการตรวจรับรองในไตรมาสที่ 1/2565 โครงการศึกษาพัฒนาระบบ ERP (Enterprise Resource Planning) ระยะที่ 1 เพื่อการตัดสินใจในการเลือกระบบงานที่จะสนับสนุนการบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบจัดการและการควบคุมภายในที่ดี สามารถตรวจสอบได้และเหมาะสมกับประเภทธุรกิจ ดำเนินการแล้วเสร็จ

สำหรับโครงการที่ดำเนินการต่อเนื่องในปี 2565 ประกอบไปด้วยโครงการตรวจสอบและประเมินความมั่นคงแข็งแรงโครงสร้างทางยกระดับ (Project of Inspection and Assessment for Tollway Elevated Structure) โครงการพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV และการพัฒนาการชำระด้วย QR Payment โครงการ ศึกษาและพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)” โดยตามแผนดำเนินงานในปี 2564 บริษัทฯ ได้เริ่มปรับปรุงกายภาพของด่านดินแดงเพื่อทดสอบและติดตั้งระบบการตรวจจับยานพาหนะแบบอัตโนมัติ โดยจะมีการทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ Single Platform ของกรมทางหลวง ในช่วงต้นปี 2565 รวมทั้งมีการเตรียมการปรับปรุงระบบ Network System เพื่อรองรับระบบ M-Flow บนทางยกระดับอุตราภิมุข - 9 ด่าน ในปี 2565 และพร้อมติดตั้งระบบ M-Flow ในปี 2566 ต่อไป



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A) ปี 2564
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 สามารถสร้างผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้น อย่างยั่งยืนในระยะยาวตลอดอายุสัมปทาน

ในด้านผลประกอบการบริษัทฯ ได้รับผลกระทบโดยตรงต่อปริมาณจราจรและรายได้ของบริษัทฯ จากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 โดยรายได้ค่าผ่านทางลดลงในอัตราร้อยละ 41 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมาและลดลงร้อยละ 33 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันในปีที่แล้ว แม้ว่ารายได้ค่าผ่านทางจะลดลง แต่ฝ่ายบริหารสามารถบริหารจัดการต้นทุนทางการเงินให้มีประสิทธิภาพ (ประหยัดดอกเบี้ยจ่าย โดยการลดภาระหนี้ลงอย่างเป็นสาระสำคัญ) และดำเนินการบริหารการจัดการในการลด-ควบคุมค่าใช้จ่าย การปรับเปลี่ยนแผนงานโครงการ ซึ่งมาตรการต่างๆ ที่บริษัทฯ ได้นำมาปรับใช้เป็นแนวทางดำเนินการเช่นเดียวกับปี 2563 ซึ่งไม่กระทบต่อการให้บริการบนทางยกระดับ ในปี 2564 บริษัทฯ สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายได้เป็นจำนวน 464 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 36 เมื่อเทียบกับปี 2563 โดยเป็นต้นทุนจากการดำเนินงานที่ไม่รวมต้นทุนการตัดจ่าย และภาษีเงินได้ปรับลดลงจากปี 2563 เป็นจำนวน 236 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 32 และบริษัทฯ มีการดำเนินการเพื่อให้เกิดเป็นความยั่งยืนต่อไป ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้ที่มีดอกเบี้ย โดยในปี 2564 บริษัทฯ ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะสั้น และเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเป็นจำนวนรวม 2,928 ล้านบาท ด้วยหนี้สินต่อทุนที่อยู่ในระดับที่ต่ำมากอย่างต่อเนื่องมาจนในปัจจุบันมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า) (D/E Ratio) ปรับลดลงจาก 0.40 เป็น 0.07 อัตราส่วนสภาพคล่อง ปรับเพิ่มขึ้นจาก 0.27 เท่า เป็น 1.29 เท่า เมื่อเปรียบเทียบกับ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 รวมทั้งมีวงเงินหมุนเวียนเพื่อสำรองไว้ใช้ในกิจการ ซึ่งยังมีได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 1,000 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2563 : 350 ล้านบาท) ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่แข็งแกร่งเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) ได้ในระยะยาว และมีความพร้อมในการขยายกิจการในการเข้าร่วมประมูลโครงการที่ภาครัฐเปิดประมูลเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน (Public Private Partnership) ในระหว่างปี 2565-2566 หลายโครงการ

หน่วย : ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน	2563	2564	2564	%เพิ่ม/(ลด)		2563	2564	%เพิ่ม/ (ลด)
	ไตรมาส 4	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	QoQ	YoY	ม.ค.-ธ.ค.	ม.ค.-ธ.ค.	
รายได้ค่าผ่านทาง	571.09	182.88	384.79	110	(33)	2,046.90	1,202.38	(41)
EBITDA	429.21	90.56	264.48	192	(38)	1,421.40	729.78	(49)
กำไรสุทธิ	247.71	42.27	155.79	269	(37)	791.43	404.30	(49)
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	0.24	0.04	0.13	-	-	0.76	0.36	-

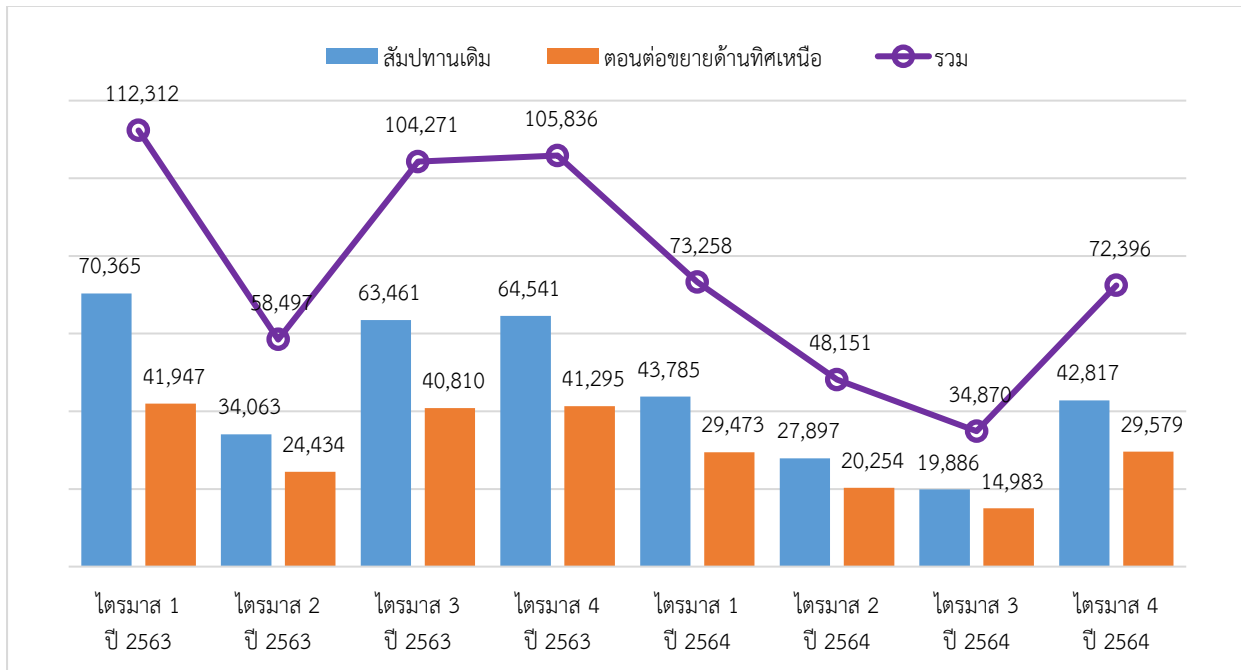
ในไตรมาส 4 ปี 2564 บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง EBITDA และกำไรสุทธิ เท่ากับ 384.79 ล้านบาท 264.48 ล้านบาท และ 155.79 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งปรับเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 3 ปี 2564 จากการที่ภาครัฐได้ผ่อนคลายมาตรการต่างๆ ในแต่ละพื้นที่ ประกาศเคอร์ฟิว การเปิดประเทศ และการเปิดภาคเรียนบางส่วนที่มีความพร้อมในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ซึ่งเป็นปัจจัยบวกต่อเศรษฐกิจ ที่ทำให้ผลประกอบการไตรมาสที่ 4 สูงขึ้นกว่าไตรมาสที่ 3 ในปีเดียวกัน ทั้งนี้ ผลประกอบการยังคงต่ำกว่าไตรมาส 4 ของปี 2563



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

สำหรับปี 2564 บริษัทฯ มีผลการดำเนินงานโดยมีรายได้ค่าผ่านทาง EBITDA และกำไรสุทธิ เท่ากับ 1,202.38 ล้านบาท 729.78 ล้านบาท และ 404.30 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งลดลงจากปีก่อน สอดคล้องกับปริมาณจราจรที่ลดลง ตามมาตรการของภาครัฐในการยกระดับความเข้มข้นในการควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 อย่างไรก็ตามฝ่ายบริหารเห็นทิศทางที่ดีในไตรมาส 4 ปี 2564 ที่ปริมาณจราจรและรายได้ อยู่ในทิศทางขาขึ้นทั้งไตรมาส

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 ที่ผ่านมานั้น เมื่อภาครัฐผ่อนคลายนโยบายการเดินทางทำให้ปริมาณจราจรช่วงไตรมาสที่ 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 ที่มีปริมาณจราจรสัมปทานเดิมเฉลี่ยเท่ากับ 64,541 คันต่อวัน และปริมาณจราจรตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยเท่ากับ 41,295 คันต่อวัน โดยปริมาณจราจรในส่วนสัมปทานเดิมลดลงเหลือ 43,785 คันต่อวัน และปริมาณจราจรในส่วนตอนต่อขยายด้านทิศเหนือลดลงเหลือ 29,473 คันต่อวัน คิดเป็นค่าที่ลดลงร้อยละ 32.16 และ ร้อยละ 28.63 ตามลำดับ

ซึ่งการแพร่ระบาดยังคงรุนแรงมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด 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 มีปริมาณจราจรที่ต่ำกว่าไตรมาสที่ 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 รัฐบาลประกาศผ่อนคลามาตรการล็อกดาวน์ 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 ปริมาณจราจรเริ่มปรับเพิ่มขึ้นตามมาตรการของผ่อนคลาของภาครัฐ

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 วันที่ 1-15 ตุลาคม 2564 ภาครัฐได้ออกมาตรการผ่อนคลากิจกรรมการรวมกลุ่ม โดยกิจกรรมที่สำคัญที่ได้รับการผ่อนคลา คือ โรงหนัง นวดสปา การเล่นดนตรีในร้านอาหาร และศูนย์การค้าเปิดได้ถึง 3 ทุ่มรวมทั้งปรับลดระยะเวลาเคอร์ฟิวเป็นเวลา 22:00 – 04:00 น. และปรับลดระยะเวลาเคอร์ฟิวอีกครั้งเป็นเวลา 23:00 – 03:00 น. ในช่วงวันที่ 16-31 ตุลาคม 2564 หลังจากนั้นก็เปิดรับนักท่องเที่ยวในรูปแบบ Test and Go และเปิดภาคการเรียนการสอนแบบ Onsite ได้ในวันที่ 1 และ 14 พฤศจิกายน 2564 ตามลำดับ และต่อมาในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2564 ก็มีการพบการระบาดของโรค COVID-19 สายพันธุ์ใหม่ สายพันธุ์ “โอมิครอน” แต่ยังคงอยู่ในช่วงเฝ้าระวังการระบาดในเดือนธันวาคม ทำให้ปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 มีปริมาณจราจรในส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยเท่ากับ 42,871 คันต่อวัน และ สัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยเท่ากับ



29,579 คันต่อวัน ซึ่งสูงขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 3 ปี 2564 พบว่าเพิ่มสูงขึ้นที่ร้อยละ 115.31 และ ร้อยละ 97.41 ตามลำดับ แต่เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 4 ปี 2563 พบว่า ไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ในส่วนสัมปทานเดิมต่ำกว่าปี 2563 ที่ร้อยละ 33.66 และส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือต่ำกว่าปี 2563 ที่ร้อยละ 28.37

เมื่อสรุปในภาพรวมปริมาณจราจรตลอดทั้งปี 2564 ซึ่งมีการ Lockdown 2 ครั้ง (3 เดือน) ในเดือน พฤษภาคม และ เดือนกรกฎาคม-สิงหาคม ปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดทั้งปี (AADT) ส่วนสัมปทานเดิม เป็นจำนวน 33,556 คันต่อวัน และส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ เป็นจำนวน 23,549 คันต่อวันปี ต่ำกว่า ภาพรวมปริมาณจราจรปี 2563 ซึ่งมีการ Lockdown 1 ครั้ง ในเดือนเมษายน ปริมาณการจราจรเฉลี่ย รายวันตลอดทั้งปี (AADT) ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ย เป็นจำนวน 58,140 คันต่อวัน และส่วนสัมปทานตอนต่อ ขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ย เป็นจำนวน 37,143 คันต่อวัน โดยสรุปปี 2564 ต่ำกว่าปี 2563 ส่วนสัมปทานเดิมและ ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ ที่ร้อยละ 42.28 และ 36.60 ตามลำดับ

แนวโน้มผู้ใช้ทางยกระดับในปี 2565

จากมาตรการล็อกดาวน์ การจำกัดการเดินทางของประชาชนภายในพื้นที่และข้ามจังหวัด เพื่อยับยั้งการ แพร่ระบาดของโรค COVID-19 เป็นระยะเวลาต่อเนื่อง 2 เดือน ในช่วงเดือนกรกฎาคมและสิงหาคม 2564 ส่งผล ให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองในไตรมาสที่ 3 ปี 2564 อยู่ในจุดต่ำสุด อย่างไรก็ตาม ในเดือน กันยายน ปริมาณจราจรเริ่มปรับเพิ่มขึ้นตามมาตรการของผ่อนคลายของภาครัฐ ต่อเนื่องในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 จากการผ่อนคลายกิจกรรมการรวมกลุ่มกันที่ทำให้เกิดการเดินทางมากขึ้น เช่น การเปิดห้างสรรพสินค้า ร้านอาหารนั่งทานได้ การเปิดรับนักท่องเที่ยว และการเปิดภาคเรียนแบบ Onsite เป็นต้น แต่ยังคงต้องเฝ้าระวัง การระบาดของโรค COVID-19 สายพันธุ์ใหม่ สายพันธุ์โอมิครอน ที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิด เนื่องจากมีข้อมูลว่า สามารถแพร่กระจายในอัตราที่สูงกว่าสายพันธุ์ อัลฟา และ เดลต้า แต่ถึงแม้จะมีการแพร่กระจายในอัตราที่สูงยังมี ข้อมูลสนับสนุนว่าอัตราการเจ็บป่วยหนักนั้นถือว่าต่ำมากสำหรับผู้ได้รับวัคซีนแล้ว หรือ ไม่มีอาการเลยเป็นส่วน ใหญ่ ซึ่งนักวิชาการสาธารณสุขหลายแห่งให้ข้อสังเกตว่าการกลายพันธุ์ในครั้งนี้ อาจทำให้โรค COVID-19 สาย พันธุ์ใหม่ สายพันธุ์โอมิครอน จะกลายเป็นโรคประจำถิ่นต่อไป และจากนโยบายภาครัฐในช่วงต้นปี 2565 ที่ระดม การฉีดวัคซีนเข็มกระตุ้น (เข็มที่ 3) และการเปิดตัวทดลองวัคซีน Gen 2 ที่ป้องกันสายพันธุ์โอมิครอนโดยเฉพาะ ในต่างประเทศก็จะช่วยให้การเกิดภูมิคุ้มกันหมู่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับแนวโน้มปริมาณจราจรในปี 2565 ยังคงต้องเฝ้าระวังการระบาดของโรค COVID-19 สายพันธุ์ ใหม่ สายพันธุ์โอมิครอน ซึ่งหากไม่มีผลกระทบกับระบบสาธารณสุขและภาครัฐสามารถบริหารจัดการได้ ก็จะมี ปัจจัยที่ส่งเสริมให้ปริมาณจราจรฟื้นกลับอย่างรวดเร็วตามระดับของมาตรการผ่อนคลายกิจกรรมของภาครัฐ ต่อเนื่อง การเร่งฉีดวัคซีนให้แก่ประชาชนอย่างทั่วถึง รวมถึง กลุ่มนักเรียนนักศึกษา เพื่อให้การเรียนการสอนของ นักเรียนนักศึกษากลับเข้าสู่สภาวะปกติ อีกทั้งสถิติการฉีดวัคซีนและผู้ได้รับวัคซีนครบเกณฑ์ (2 Dose) ของ ประชาชนอยู่ในอัตราที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ และมีวัคซีนเข็มที่ 3 (Booster Dose) ต่อเนื่อง และในอนาคตอาจจะมี วัคซีน Generation ที่ 2 - 3 ที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น รวมถึงแผนการเปิดประเทศที่ภาครัฐเปิดรับนักท่องเที่ยวเข้า ประเทศ โดยไม่ต้องกักตัว ที่ได้เริ่มขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 รวมถึงการเปิดภาคเรียน ซึ่งจะสนับสนุน การเดินทางและปริมาณจราจรบนทางยกระดับให้เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากลักษณะธุรกิจของบริษัทฯ เป็น สาธารณูปโภคพื้นฐานประเภททางด่วนที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการเดินทาง ดังนั้นจึงคาดว่าธุรกิจในอนาคตนี้ การฟื้นตัวจะเกิดขึ้นเร็วกว่าอุตสาหกรรมอื่นๆ เพราะทุกภาคส่วนยังจำเป็นต้องมีกิจกรรมการเดินทาง หรือ การ คมนาคมยังมีความจำเป็นต่อเนื่องตลอดเวลา และเมื่อพิจารณารูปแบบการการเดินทาง เปรียบเทียบ รถยนต์ส่วนบุคคล



บุคคล รถโดยสารสาธารณะ และรถไฟฟ้าจะเห็นว่าโดยรถยนต์ส่วนบุคคลสามารถบริหารจัดการเรื่อง Social Distancing ได้ดีกว่าการเดินทางโดยรถยนต์สาธารณะและรถไฟฟ้า และลักษณะการเดินทางที่เป็นระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ ซึ่งเป็นปัจจัยบวกต่อการเดินทางด้วยรถยนต์ รวมถึงโครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งโดยรอบทางยกระดับดอนเมืองและการขยายตัวของชุมชน ยังคงมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยภาพคาดการณ์ผู้ติดเชื้อที่ยังต้องติดตามสถานการณ์และมาตรการของภาครัฐอย่างใกล้ชิดต่อไป ซึ่งหาก COVID-19 สายพันธุ์ใหม่ สายพันธุ์โอไมครอน กลายเป็นโรคประจำถิ่นก็จะทำให้สภาพเศรษฐกิจนั้นฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง ภายหลังสิ้นสุดการระบาด การเดินทางก็จะฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว แต่ ถ้าหากการระบาดนั้นเพิ่มความรุนแรงมากขึ้น จนควบคุมไม่ได้ คาดว่าภาครัฐมีประสบการณ์ในการบริหารจัดการโรคระบาดต่อเนื่อง 2 ปี ซึ่งสามารถนำมาบริหารจัดการได้อย่างรัดกุมต่อไป ดังนั้น ภาพรวมผลกระทบของปริมาณจราจรคาดว่าจะได้รับผลกระทบในลักษณะเดิมตามมาตรการล็อกดาวน์ในอดีตที่ผ่านมา



ผลการดำเนินงานประจำ ปี 2564

หน่วย : ล้านบาท

	2563	2564	2564	%เพิ่ม/(ลด)		2563	2564	%เพิ่ม/
	ไตรมาส 4	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	QoQ	YoY	ม.ค.-ธ.ค.	ม.ค.-ธ.ค.	(ลด)
รายได้ค่าผ่านทาง	571.09	182.88	384.79	110	(33)	2,046.90	1,202.38	(41)
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	199.01	93.33	146.39	57	(26)	768.04	518.14	(33)
กำไรขั้นต้น	372.08	89.55	238.40	166	(36)	1,278.86	684.24	(46)
รายได้จากการลงทุน	1.99	1.38	1.38	(0)	(31)	12.54	6.87	(45)
รายได้อื่น	0.55	1.18	0.93	(21)	69	3.79	3.12	(18)
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	4.47	4.03	5.13	27	15	24.09	18.77	(22)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	37.01	33.32	39.20	18	6	174.94	161.97	(7)
ต้นทุนทางการเงิน	23.53	2.14	1.44	(33)	(94)	106.87	24.18	(77)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	61.90	10.35	39.15	(278)	(37)	197.86	85.01	(57)
กำไรสำหรับงวด	247.71	42.27	155.79	269	(37)	791.43	404.30	(49)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	246.98	38.08	154.39	305	(37)	781.29	392.37	(50)
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.24	0.04	0.13	-	-	0.76	0.36	-

ผลการดำเนินงานไตรมาส 4 ปี 2564 เปรียบเทียบกับไตรมาส 3 ปี 2564 และไตรมาส 4 ปี 2563

ไตรมาสที่ 4 ปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 155.79 ล้านบาท ลดลงจากไตรมาสเดียวกันในปีก่อน 91.92 ล้านบาท หรือร้อยละ 37 มีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางลดลงเป็นจำนวน 186.30 ล้านบาท หรือร้อยละ 33 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายดำเนินงานในด้านต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ ต้นทุนในการจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหารปรับลดลงเป็นจำนวนรวม 49.77 ล้านบาท หรือร้อยละ 21 โดยบริษัทฯ ยังคงสามารถบริหารจัดการในการควบคุมและปรับลดค่าใช้จ่ายในด้านต้นทุนการบริการทางยกระดับและค่าใช้จ่ายดำเนินงาน ซึ่งเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 3 ปี 2564 บริษัทฯ มีกำไรเพิ่มขึ้น 113.52 ล้านบาท หรือร้อยละ 269 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางที่ปรับเพิ่มขึ้น 201.91 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 110 จากปริมาณการจราจรที่ปรับเพิ่มขึ้นตามสถานการณ์และมาตรการผ่อนคลายนต่าง ๆ ของภาครัฐ ที่เกิดขึ้นในไตรมาสที่ 4 ดังรายละเอียดที่แสดงไว้ในปริมาณการจราจรและผลกระทบจาก COVID-19

ผลการดำเนินงานปี 2564 เปรียบเทียบกับปี 2563

สำหรับปี 2564 และปี 2563 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 404.30 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 387.13 ล้านบาท หรือร้อยละ 49 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางปรับลดลง 844.52 ล้านบาท หรือร้อยละ 41 อย่างไรก็ตามบริษัทฯ นำแนวทางการบริหารจัดการในปี 2563 ซึ่งมีการแพร่ระบาดของ COVID-19 มาปรับใช้กับสถานการณ์การระบาดของ COVID-19 ที่มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นกว่าปีผ่านมาจากจำนวนของผู้ติดเชื้อและเสียชีวิตที่เพิ่มสูงขึ้น โดยบริษัทฯ ยังคงสามารถบริหารจัดการปรับลดค่าใช้จ่ายต้นทุนการบริการทางยกระดับ



และค่าใช้จ่ายดำเนินงาน โดยสามารถปรับลดลงเป็นจำนวนรวม 268.19 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 28 เมื่อเทียบกับปี 2563 และจากความสำเร็จในการนำหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 140 ล้านหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และนำเงินจากการระดมทุนดังกล่าวนี้ไปจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวครบถ้วนแล้วนั้นส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินปรับลดลงเป็นจำนวน 82.69 ล้านบาทหรือร้อยละ 77 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 โดยมีรายละเอียดที่สำคัญดังนี้

- รายได้ค่าผ่านทาง

ปี 2564 บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง 1,202.38 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 844.52 ล้านบาท หรือร้อยละ 41 เนื่องจากปริมาณการจราจรที่ปรับลดลง ดังรายละเอียดที่แสดงไว้ในปริมาณการจราจรและผลกระทบจาก COVID-19

- ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ

ปี 2564 มีต้นทุนการให้บริการทางยกระดับจำนวน 518.14 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนจำนวน 249.90 ล้านบาท หรือร้อยละ 33 เนื่องจากค่าใช้จ่ายตัดจำหน่ายต้นทุนสัมปทานลดลงจากการตัดจำหน่ายตามปริมาณจราจรจริง ซึ่งสอดคล้องกับรายได้ที่ได้ปรับลดลง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน และรายการค่าใช้จ่ายประเภทค่าซ่อมบำรุงรักษา (Maintenance Obligations) ปรับลดลง รวมทั้งมาตรการลดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ โดยการบริหารจัดการต้นทุนการดำเนินงานทั้งด้านการปรับลดค่าใช้จ่ายและเลื่อนแผนงานบางโครงการที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการให้บริการออกไประยะเวลาหนึ่ง

- ต้นทุนในการจัดจำหน่ายและค่าใช้จ่ายในการบริหาร

ปี 2564 มีต้นทุนในการจัดจำหน่ายและค่าใช้จ่ายในการบริหารจำนวนรวมเท่ากับ 180.74 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน 18.29 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 โดยบริษัทฯ นำมาตรการลดค่าใช้จ่ายต่างๆ มาบริหารการจัดการ ซึ่งสามารถปรับลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายทางด้านการศึกษาสัมพันธภาพ เงินบริจาคเพื่อเป็นทุนการศึกษาให้กับมูลนิธิทางสู่มั่นป็นคนเก่ง และค่าที่ปรึกษาปรับลดลงได้เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา

- ต้นทุนทางการเงิน

ปี 2564 มีต้นทุนทางการเงิน 24.18 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อน จำนวน 82.69 ล้านบาท หรือร้อยละ 77 เนื่องจากบริษัทฯ ได้จ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวกับสถาบันการเงิน รวมจำนวน 2,928 ล้านบาท โดยเป็นการจ่ายจากกระแสเงินสดจากการ IPO และจากการดำเนินงาน ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ย จึงทำให้ต้นทุนทางการเงินปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

- ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้

ปี 2564 มีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ 85.01 ล้านบาท ลดลง 112.85 ล้านบาท หรือร้อยละ 57 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับกำไรสุทธิหลังต้นทุนทางการเงินที่ปรับลดลง



ฐานะการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

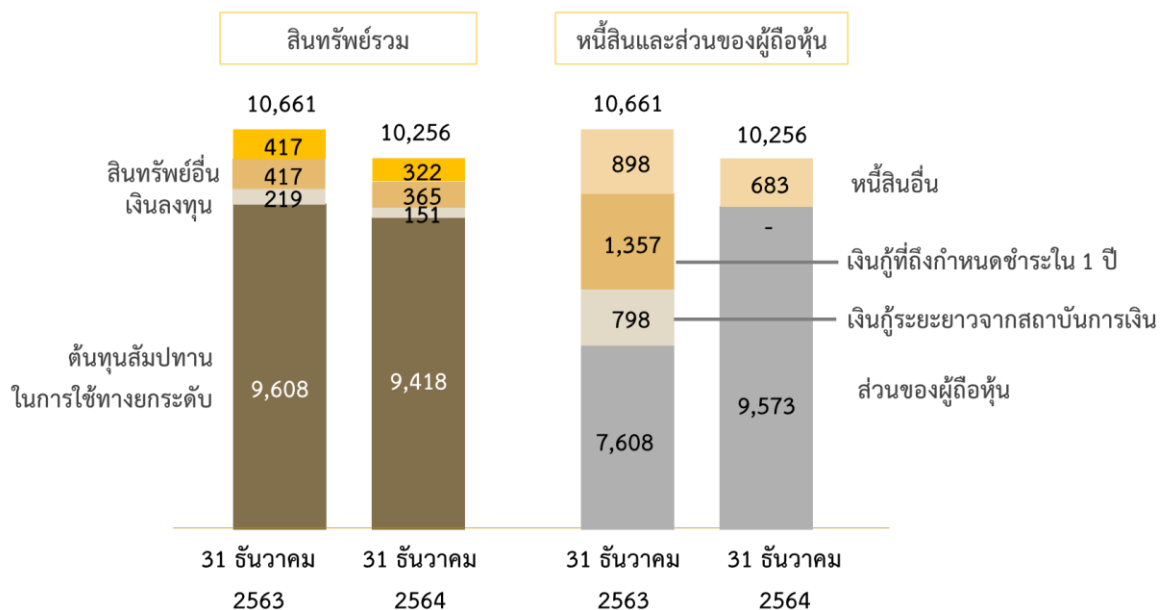
	2563 31 ธันวาคม	2564 31 ธันวาคม	เพิ่ม/(ลด)	
			ล้านบาท	%
สินทรัพย์รวม	10,660.76	10,256.05	(404.71)	(4)
หนี้สินรวม	3,052.98	682.69	(2,370.29)	(78)
ส่วนของผู้ถือหุ้น	7,607.78	9,573.36	1,965.58	26

สถานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 10,256.05 ล้านบาท ลดลง 404.71 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 หนี้สินรวม 682.69 ล้านบาท ลดลง 2,370.29 ล้านบาท หรือร้อยละ 78 สาเหตุหลักจากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวจากสถาบันการเงิน ซึ่งจ่ายจากกระแสเงินสดจากการนำหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 140 ล้านหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

ส่วนของผู้ถือหุ้น 9,573.36 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,965.58 ล้านบาท หรือร้อยละ 26 เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สาเหตุหลักมาจากการจดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระจากหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่นำเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและส่วนเกินทุนหุ้นสามัญเพิ่มทุน โดยบริษัทฯ ได้จดทะเบียนการเพิ่มทุนที่ชำระแล้วดังกล่าวกับกระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2564 ที่ผ่านมา

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เปรียบเทียบกับปี 2563

หน่วย : ล้านบาท





กระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

งบกระแสเงินสด	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564	เพิ่มขึ้น / (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
กระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,188.66	483.59	(705.07)	(59)
กระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมลงทุน	192.47	41.20	(151.27)	(79)
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(1,356.79)	(620.23)	736.56	(54)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (ลดลง) เพิ่มขึ้นสุทธิ	24.34	(95.44)	(119.78)	(492)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	392.85	417.19	24.35	6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	417.19	321.75	(95.43)	(23)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 321.75 ล้านบาท ลดลง 95.43 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23 เมื่อเปรียบเทียบกับ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยบริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 483.59 ล้านบาท กระแสเงินสดสุทธิที่ได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 41.20 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินสุทธิ 620.23 ล้านบาท ซึ่งมาจากเงินสดรับจากการออกหุ้นทุนหลังหักค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเสนอขายหุ้นจำนวน 63.48 ล้านบาท คงเหลือเป็นจำนวน 2,176.52 ล้านบาท โดยมีรายการจ่ายชำระตามสัญญาทางการเงิน จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น และสัญญาเช่ารวมเป็นเงิน 2,796.75 ล้านบาท

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

ผลการดำเนินงาน ปี 2564 และ 2563 บริษัทฯ มีอัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไรลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน จากการปรับลดลงของรายได้ซึ่งเป็นผลกระทบมาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ตามที่ได้รายงานไว้ในปริมาณจราจรและผลกระทบจากแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ช้างตันแล้ว ในขณะที่อัตราส่วนที่แสดงสภาพคล่องปรับตัวดีขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 ซึ่งเป็นผลมาจากการนำเงินที่ได้รับจากการเพิ่มทุนมาจ่ายชำระคืนเงินกู้ที่มีภาระดอกเบี้ยกับสถาบันการเงินส่งผลให้ภาระหนี้สินทางการเงินและต้นทุนทางการเงินปรับลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ดังนี้

อัตราส่วนทางการเงิน	2563	2564
	ม.ค.-ธ.ค.	ม.ค.-ธ.ค.
อัตรากำไรขั้นต้น (ร้อยละ)	62.48%	56.91%
EBITDA Margin (ร้อยละ)	69.44%	60.70%
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ)	38.66%	33.62%
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	0.76	0.36



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

อัตราส่วนทางการเงิน	2563	2564
	ม.ค.-ธ.ค.	ม.ค.-ธ.ค.
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนผู้ถือหุ้น (D/E) (เท่า)	0.40	0.07
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	0.27	1.36
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	0.25	1.27



โครงการพัฒนาที่สำคัญ

บริษัทฯ มีการดำเนินงานและกำหนดแผนปฏิบัติงานเพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเป็นองค์กรสมรรถนะสูง High Performance Organization (HPO) ในโครงการต่างๆ ดังนี้

โครงการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Manual Toll Collection System (MTC) และการเตรียมการเพื่อพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Electronic Toll Collection System (ETC)

การปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางใหม่ทั้งหมด ประกอบด้วยระบบเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด (MTC) จำนวน 29 ช่องทาง ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ (ETC) จำนวน 13 ช่องทาง และระบบเก็บค่าผ่านทางแบบผสม (MTC/ETC) กล่าวคือ สามารถเลือกให้บริการอย่างใดอย่างหนึ่งระหว่าง MTC และ ETC ได้ หรือให้บริการพร้อมกันทั้ง 2 ระบบในช่องทางเดียวกันได้ จำนวน 19 ช่องทาง รวมทั้งหมด 61 ช่องทาง ณ เดือน พฤศจิกายน 2564 ผลงานสะสม 88.20% จากแผนงานสะสม 93.76% ได้ติดตั้งแล้วเสร็จและเปิดให้บริการเป็นระบบ MTC จำนวน 41 ช่องทาง จากทั้งหมด 61 ช่องทาง โดยระบบ ETC ได้ติดตั้งแล้วแต่เปิดใช้งานเป็นระบบ MTC เนื่องจากอยู่ระหว่างการพัฒนาซอฟต์แวร์เพื่อเรียกใช้ข้อมูลลูกค้าที่ลงทะเบียนไว้กับกรมทางหลวงและการทางพิเศษแห่งประเทศไทยเพื่อนำมาใช้ในกระบวนการออกใบกำกับภาษี และการทดสอบการทำงานของระบบที่ช่องทาง ซึ่งคาดว่าจะติดตั้งและเปิดให้บริการได้ทั้งหมดภายในไตรมาส 1 ของปี 2565

โครงการพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV และการพัฒนาการชำระด้วย QR Payment

สืบเนื่องจากที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV เพื่อทดแทนการชำระด้วย Smart Purse และการพัฒนาการชำระด้วย QR Payment เพื่อตอบสนองพฤติกรรมของผู้บริโภค ที่เข้าสู่สังคมไร้เงินสด Cashless Society เพิ่มมากขึ้นจากปัจจัยเร่งจากสถานการณ์ COVID-19 โดยได้ทดสอบไปพร้อมกับการปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทางของบริษัทฯ โดยในการทดสอบที่ Demo Lane Test เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2564 ผลการทดสอบการเชื่อมต่ออุปกรณ์ที่ช่องเก็บเงินค่าผ่านทาง (Lane) ไม่พบปัญหาอุปสรรคใดๆ ซึ่งการทดสอบระบบแต่ละขั้นตอนนี้ แผนการดำเนินงานได้ดำเนินการไปพร้อมๆ กับการพัฒนาระบบ MTC และ ETC ซึ่งสถานะล่าสุดเดือน พฤศจิกายน 2564 ได้ทำการทดสอบ UAT แบบยังไม่ตัดเงิน และ ทดสอบการออกรายงานแล้วเสร็จ และจะมีการ Pilot Test ของกลุ่มผู้บริหารของบริษัทฯ รวมถึงวางแผนการฝึกอบรมพนักงานให้สามารถให้บริการในระบบนี้ อีกทั้ง จะต้องมีการประชาสัมพันธ์การใช้งานให้ประชาชนรับทราบ ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการแก่ประชาชนทั่วไปอย่างเป็นทางการ (Public Lunch) พร้อมกับการเปิดใช้งานระบบ MTC และ ETC ของบริษัทฯ ในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2565

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 การตรวจสอบการละเมิดและติดตามทางตามค่าผ่านทาง รวมถึงประเด็นด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถศึกษาและพัฒนา ระบบ M-Flow แบบคู่ขนานกับนโยบายกระทรวงคมนาคม และพร้อมในการพัฒนาและติดตั้งระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติของบริษัทฯ ต่อไป โดยตามแผนดำเนินงานในปี 2564 บริษัทฯ ได้เริ่มปรับปรุงกายภาพของด่านดินแดงเพื่อทดสอบและติดตั้งระบบการตรวจจับยานพาหนะแบบอัตโนมัติ โดยจะมีการทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ Single Platform ของกรมทางหลวงในช่วงต้นปี 2565 รวมทั้งปรับปรุงระบบ Network เพื่อรองรับระบบ M-Flow บนทางยกระดับอุตสาหกรรม - 9 ด่าน ในปี 2565 และพร้อมติดตั้งระบบ M-Flow ในปี 2566 ซึ่งปัจจุบันบริษัทฯ ได้ดำเนินการศึกษาประเด็นต่างๆ เช่นการศึกษาประเด็นทางด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การศึกษาประเด็นทางด้านเทคนิคการปรับปรุงด่านให้รองรับระบบ M-Flow รวมทั้งการศึกษาค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน

โครงการพัฒนาระบบการให้บริการทางด่วนสำหรับระบบการจัดการจราจรและอำนวยความสะดวก (Traffic Control & Surveillance System) - Smart Project

โครงการพัฒนาระบบฯ ได้ดำเนินการส่งมอบงานที่แล้วเสร็จสมบูรณ์ให้กับบริษัทฯ ในวันที่ 31 สิงหาคม 2564 ทั้งป้าย Matrix Sign, VMS, Over Speed Warning, กล้อง CCTV ซึ่งในปี 2565 บริษัทฯ มีความต้องการให้ซอฟต์แวร์ตรวจจับเหตุการณ์ไม่ปกติแบบอัตโนมัติ (ระบบ Automatic Incident Detection) มีความถูกต้องแม่นยำมากขึ้น จึงมีการศึกษาต่อเนื่องเพื่อดำเนินการพัฒนาซอฟต์แวร์ดังกล่าว โดยใช้เทคโนโลยี Deep Learning ในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพระบบ

การศึกษารูปร่างใหม่อื่นนอกเหนือจากรูปร่างทางด่วนและทางพิเศษ (Other Non-Toll Road Business)

ตามที่คณะกรรมการบริษัท ได้มอบหมายให้ฝ่ายบริหารดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนธุรกิจใหม่อื่น ๆ นอกเหนือจากรูปร่างทางด่วนและทางพิเศษ (Other Non-Toll Road Business) ที่แตกต่างจากธุรกิจเดิม เพื่อเสริมความแข็งแกร่งและรายได้ให้กับธุรกิจ อาทิ ด้าน Technology หรือ Start Up Technology หรือ Start Up Consumer เพื่อให้มีการดำเนินงานที่ชัดเจน และให้ฝ่ายบริหารพิจารณาความเป็นไปได้ในการที่จะเริ่ม Start Up ต่าง ๆ เหล่านี้ด้วย ทั้งด้านบุคลากรที่มีศักยภาพซึ่งจะสามารถพัฒนา โดยในกรอบระยะเวลาที่สามารถศึกษาและนำผลการศึกษาเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทภายใน 2565 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแผนธุรกิจประจำปี 2565

การศึกษาตำแหน่งทางเชื่อมทางยกระดับดอนเมืองเพื่อรองรับการพัฒนาเมืองและลดความแออัดบนถนนวิภาวดีรังสิตจากการพัฒนาพื้นที่ในแนวทางยกระดับ

บริษัทฯ ได้มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงโครงข่ายถนนและระบบคมนาคมโดยรอบทางยกระดับมาโดยตลอด ซึ่งพบว่า พื้นที่เมืองได้มีการขยายตัวออกไปโดยรอบทางยกระดับดอนเมืองทำให้ปริมาณการจราจรโดยรอบทางยกระดับมีความติดขัดจึงเห็นควรศึกษาแนวทางการเพิ่มจุดขึ้นลงโครงการเพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาในอนาคต ซึ่งเป็นตำแหน่งทางเชื่อมใหม่ๆ ที่นอกเหนือจากโครงการที่เกิดจากนโยบายภาครัฐ โดยได้พิจารณาพื้นที่อื่นๆ ที่มีศักยภาพ เช่น ทางขึ้น-ลงเชื่อมต่อถนนทางหลวงท้องถิ่นเชื่อมวิภาวดีรังสิต-พหลโยธิน-เทพารักษ์ ทางเข้าสนามบินดอนเมือง ขาเข้าเมืองจากรังสิตด้านทิศเหนือ จุดเชื่อมต่อสถานีกลางบางซื่อ และพื้นที่อื่นๆ ที่มีการขยายตัวตามการพัฒนาโครงข่ายคมนาคม



โครงการตรวจสอบและประเมินความมั่นคงแข็งแรงโครงสร้างทางยกระดับ (Project of Inspection and Assessment for Tollway Elevated Structure)

บริษัทฯ ได้ดำเนินการวางแผนการตรวจสอบความสมบูรณ์รวมถึงประเมินสภาพและสมรรถนะทางยกระดับบุดตราภิมุข ซึ่งขอบเขตงานประกอบด้วย 1) ตรวจสอบความเสียหายด้วยสายตาและเครื่องมือตรวจสอบความเสียหาย (Visual & Instrument Inspection) 2) ตรวจสอบแผ่นยางรองคาน (Bearing Pad Inspection) 3) ตรวจวัดลักษณะทางกายภาพโครงสร้าง (Geometry Measurement) 4) ตรวจวัดพฤติกรรมโครงสร้างและทดสอบการรับน้ำหนัก (Structure Behavior Measurement and Load Test) และ 5) ประเมินความสามารถในการรับน้ำหนักบรรทุก (Structure Capacity Assessment) โดยมีแผนการทดสอบในเดือนมกราคม 2565 ผลการทดสอบจะทำให้สามารถประเมินอายุของทางยกระดับและความแข็งแรงของทางยกระดับที่เป็นความมั่นคงและยั่งยืนของโครงสร้าง

โครงการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001 และ ISO 14001

บริษัทฯ ได้ดำเนินการเพื่อการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001:2015 มาตรฐานระบบการบริหารคุณภาพ และ ISO 14001:2015 มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนงานพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืน หรือ Sustainability Development โดยมีขอบเขตครอบคลุมการประกอบการและบำรุงรักษาของทางยกระดับบุดตราภิมุข ซึ่งขั้นตอนการเตรียมระบบ ISO (System Preparation) ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ และประกาศให้ทุกหน่วยงานภายในองค์กร ปฏิบัติงานตามคู่มือปฏิบัติงานที่พัฒนาตามระบบมาตรฐาน ISO ในเดือนพฤศจิกายน 2564 และ เข้าสู่กระบวนการตรวจรับรอง และมีเป้าหมายให้ได้รับการรับรองในไตรมาสที่ 1 ปี 2565

โครงการพัฒนาระบบ ERP

บริษัทฯ ได้กำหนดแผนการพัฒนาระบบงาน ERP เพื่อศึกษาการพัฒนาระบบงาน (System Improvement) เพื่อปรับปรุงระบบงานเพิ่มประสิทธิภาพ ลดขั้นตอนการทำงาน และรองรับแผนงานในอนาคต โดยการศึกษาและวิเคราะห์กระบวนการทำงาน ซึ่งแล้วเสร็จตามกำหนดในเดือน พฤศจิกายน 2564 ตามผลการศึกษากำหนดแนวทางการพัฒนาระบบงาน ERP สำหรับธุรกิจระดับ Enterprise ERP ที่มีความสามารถที่จะเชื่อมต่อ และต่อยอดไปยังเทคโนโลยีใหม่ ๆ เพื่อประสิทธิภาพ อาทิ Business Intelligence, Robotic Process Automation, Artificial Intelligence สอดคล้องกับแผนงานการขยายธุรกิจใหม่ และส่งเสริมในด้านการพัฒนาศักยภาพบุคลากร รวมถึงควบคุมการบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

โครงการศึกษาและพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder)

ความคืบหน้าการศึกษาขยายธุรกิจใหม่โครงข่ายระบบขนส่งรอง (Feeder) 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 ระบบดูแลความปลอดภัย



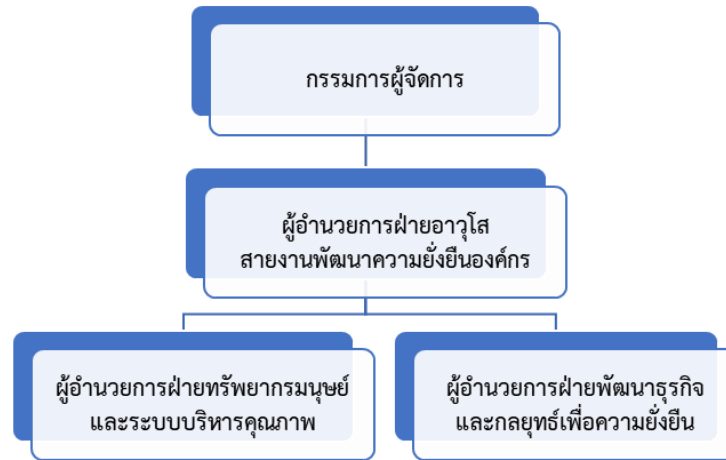
ให้ประชาชนด้วยกล้อง CCTV ในรถโดยสาร มี Mobile Application และจัดทำป้ายรถโดยสาร Smart Bus Stop มีการศึกษาการนำพลังงานไฟฟ้าแสงอาทิตย์มาเป็นแหล่งพลังงานไฟฟ้าที่ป้ายรถโดยสาร เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในเดินทาง มีประสิทธิภาพและรักษาสีสิ่งแวดล้อม และให้สอดคล้องกับนโยบายและแผนการดำเนินการที่ชัดเจนจากภาครัฐ ซึ่งผลการศึกษาพัฒนาระบบฟีดเดอร์โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ได้ดำเนินการศึกษาต้นแบบโครงการ (Prototype) ที่สถานีรังสิต แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างขยายผลไปยังพื้นที่สายสีชมพู และยังมีแผนศึกษาโครงการในพื้นที่ EEC ต่อไป



การพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืน (Sustainability Development)

ภายหลังที่ บริษัทฯ ได้มีการเรียนรู้และวางแผนดำเนินธุรกิจเพื่อปรับตัวและพัฒนาองค์กรรองรับความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดขึ้นในอนาคตอย่างต่อเนื่องในปี 2564 เพื่อให้สามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน โดยได้มุ่งเน้นดำเนินการวางแผนธุรกิจอย่างยั่งยืนเพื่อสนับสนุนกิจกรรมครอบคลุมทั้งมิติสิ่งแวดล้อม (Environment) สังคม (Social) และกำกับดูแลกิจการ (Governance) หรือ มิติเศรษฐกิจ (Economic) หรือ ESG โดยบริษัทฯ ได้มีการดำเนินการในภาพรวม ปี 2564 เช่น การปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการ (Corporate Governance (CG) Policy) ให้สอดคล้องกับการพัฒนาความยั่งยืน การทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการทุกคณะเพื่อส่งเสริมความยั่งยืน การส่งเสริมการเข้าร่วมอบรมของพนักงานและผู้บริหารที่เกี่ยวข้อง โดยในภายหลังที่ฝ่ายบริหารได้จัดทำแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ประจำปี 2565 ได้กำหนดเป้าประสงค์ในการบริหารจัดการและการจัดทำแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนประจำปี 2565 ใน 3 มิติ จึงเป็นที่มาให้ฝ่ายบริหารต้องวางแผนเพื่อเป็นการดำเนินการที่ต่อเนื่องและตระหนักในการสร้างภูมิคุ้มกันทางการเงินที่มั่นคงและให้ยั่งยืน โดยให้ตระหนักถึงผลกระทบของการระบาดของสถานการณ์ COVID-19 ที่ส่งผลต่อปริมาณจราจรและรายได้ของบริษัทฯ รวมถึงปัจจัยความเปลี่ยนแปลงด้านต่างๆ เช่น ความเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยี (Change of Technology) ความเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมายและสิ่งแวดล้อม (Change of Law and Environment) ความเปลี่ยนแปลงทางด้านพฤติกรรมของผู้บริโภค (Change of Consumer Behavior) ซึ่งยังคงให้พันธสัญญาที่จะมุ่งมั่นพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืนใน 3 มิติ สิ่งแวดล้อม สังคม และ กำกับดูแลกิจการ

ตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนปี 2565 นั้น ได้มีการปรับปรุงวิสัยทัศน์และพันธกิจขององค์กรให้สอดคล้องกับการนโยบายความยั่งยืน ซึ่งภายหลังจากที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทในการประชุมครั้งที่ 10/2564 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 ฝ่ายบริหารได้มีการวางแผนงานและจัดกลุ่มคณะทำงานที่จะขับเคลื่อนและส่งมอบคุณค่าสู่ความยั่งยืนทั้ง 3 มิติ โดยมีโครงสร้างคณะทำงานกลุ่มหลักและกลุ่มย่อย เป็นการทำงานร่วมกันของฝ่ายต่างๆ นอกเหนือจากการทำงานที่เป็นงานประจำที่ดำเนินงานโดยโครงสร้างองค์กรเดิมที่มีอยู่แล้ว นอกจากนี้คณะกรรมการผู้จัดการยังได้มีการอนุมัติปรับปรุงโครงสร้างองค์กร ภายในสายงานสำนักกรรมการผู้จัดการ ให้รองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วด้านต่างๆ สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน โดยการปรับปรุงโครงสร้างภายในสำนักกรรมการผู้จัดการ จากตำแหน่งงานและบุคลากรที่มีอยู่ในโครงสร้างเดิม รวมกันเป็น สายงานพัฒนาความยั่งยืนองค์กร ซึ่งประกอบไปด้วย ฝ่ายทรัพยากรมนุษย์และระบบบริหารคุณภาพ (ชื่อเดิมฝ่ายทรัพยากรมนุษย์และสื่อสารองค์กร) ทำหน้าที่ขับเคลื่อนด้านการพัฒนาบุคลากรและมอบหมายให้ทำหน้าที่คงรักษาไว้ซึ่งระบบมาตรฐานคุณภาพและสิ่งแวดล้อม (ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015) ที่มีแผนการได้รับการรับรองในไตรมาสที่ 1 ปี 2565 และ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและกลยุทธ์เพื่อความยั่งยืน (ชื่อเดิมเป็นส่วนพัฒนาธุรกิจและกลยุทธ์) เพื่อวางแผนพัฒนาธุรกิจเพื่อความยั่งยืน รวมกันเป็นสายงานใหม่ ภายใต้อำนาจกรรมการผู้จัดการ ซึ่งเป็นการกำหนดบทบาทและหน้าที่ให้ชัดเจนมากขึ้นในการขับเคลื่อนด้านความยั่งยืน



สำหรับคณะทำงานชุดหลักและชุดย่อยต่างๆ ประกอบไปด้วยสมาชิกมากกว่า 1 ฝ่าย เพื่อร่วมกันทำงาน (Matrix management) เป็นการรวมกันของบุคลากรหลากหลายหน่วยงานภายในองค์กร เพื่อลดขั้นตอนการประสานงานให้สั้นลง ทำให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น สนับสนุนความยั่งยืนใน 3 มิติ สิ่งแวดล้อม สังคม และกำกับดูแลกิจการ สรุปลักษณะงานและขอบเขตความรับผิดชอบพอสังเขป ดังนี้

ลำดับ	คณะทำงาน	หน้าที่และการดำเนินงานพอสังเขป
1	คณะทำงานกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน	สนับสนุนการดำเนินการตามนโยบายกำกับดูแลกิจการเพื่อความยั่งยืน (Corporate Governance (CG) Policy) ตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทฯ
2	คณะทำงานบริหารความเสี่ยง	สนับสนุนการบริหารความเสี่ยงองค์กร และได้มีการพิจารณาเพิ่มเติมความเสี่ยงด้านการพัฒนาความยั่งยืนใน มิติ สิ่งแวดล้อม สังคมและกำกับดูแลกิจการ รวมถึงการรายงานการบริหารจัดการเหตุฉุกเฉินและความต่อเนื่องทางธุรกิจ และรายงานการจัดการจากคณะกรรมการเหตุฉุกเฉินโรคระบาด
3	คณะงาน 5 ส.	สนับสนุนกิจกรรม 5 ส. สร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อย ประกอบด้วย สะอาด-สะดวก-สะอาด-สุขลักษณะ-สร้างนิสัย
4	คณะทำงาน คปอ.	สนับสนุนกิจกรรม ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
5	คณะทำงานด้านพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล	สนับสนุนระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

ลำดับ	คณะทำงาน	หน้าที่และการดำเนินงานพอสังเขป
6	คณะทำงานระบบมาตรฐาน ISO 9001 และ ISO 14001	สนับสนุนการพัฒนากระบวนการให้บริการและมาตรฐานสิ่งแวดล้อม
7	คณะทำงานระบบ ERP	สนับสนุนกิจกรรมการพัฒนากระบวนการทำงานที่คล่องตัว และขยายโอกาสในอนาคต
8	คณะทำงานด้าน Technical ในการกลั่นกรองราคา ตามระเบียบจัดซื้อจัดจ้าง	สนับสนุนการพิจารณาถ่วงดุลของราคาของวัสดุ อุปกรณ์ด้านเทคนิคที่สำคัญๆ ก่อนการประกาศจัดซื้อจัดจ้าง
9	คณะทำงาน 3Rs (Reduce, Reuse, Recycle)	สนับสนุนกิจกรรมการส่งมอบคุณค่าให้แก่สิ่งแวดล้อม การจัดการขยะและของเสีย การส่งเสริมพลังงานทางเลือก การศึกษาพลังงานทดแทน การลดก๊าซเรือนกระจก
10	คณะทำงานนักลงทุนสัมพันธ์	สนับสนุนกิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ และสื่อสารไปยังนักลงทุน ผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสีย
11	คณะทำงานโครงการใหม่	สนับสนุนกิจกรรมการศึกษาโครงการใหม่ที่มีความเหมาะสม และคุ้มค่าแก่การลงทุน ทั้งในกลุ่มทางด่วน ทางพิเศษและธุรกิจอื่นๆ
12	คณะทำงานขับเคลื่อนนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง	สนับสนุนการศึกษาและพัฒนา นวัตกรรมองค์กรเพื่อความยั่งยืนองค์กร และตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและความเปลี่ยนแปลงของลูกค้าและผู้บริโภค

โดยผลลัพธ์และเป้าหมายที่บริษัทตั้งไว้ในแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ปี 2565 นั้น ได้แบ่งออกตามมิติความยั่งยืนทั้ง 3 มิติ สรุปดังนี้

- 1) มิติสิ่งแวดล้อม (Environment) หมายถึง การดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นประเด็นที่ทั่วโลกกำลังให้ความสำคัญ เพื่อขับเคลื่อนการช่วยลดโลกร้อน และป้องกันการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) เช่น การป้องกันมลพิษ การลดก๊าซเรือนกระจก และการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า
- 2) มิติสังคม (Social) หมายถึง การดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการให้บริการที่เป็นเลิศ (Service Quality) การอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย อาชีวอนามัยในการปฏิบัติงาน ความสัมพันธ์กับชุมชนและผู้มีส่วนได้เสีย รวมไปถึงเรื่องสิทธิมนุษยชนและความเท่าเทียม และการพัฒนานวัตกรรม การให้บริการที่คำนึงถึงความต้องการของผู้ใช้บริการ
- 3) การกำกับดูแลกิจการ (Governance) หรือมิติเศรษฐกิจ (Economic) การกำกับดูแลกิจการให้มีผลตอบแทนที่มั่นคง มีความโปร่งใส มีกลไกการตรวจสอบหรือถ่วงดุล ดำเนินการภายใต้กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด และเตรียมพร้อมสำหรับการลงทุนในการขยายธุรกิจ เข้าร่วมประมูลในโครงการ PPP ภาครัฐ รวมไปถึงการสร้างบุคลากรที่มีประสิทธิภาพ