

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ  
(MD&A) ไตรมาส 2 ปี 2565

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

10 สิงหาคม 2565



## ภาพรวมของการดำเนินธุรกิจไตรมาส 2 ปี 2565

เศรษฐกิจไทยปัจจุบันมีข้อจำกัดของการเติบโตทางด้านรายได้ โดยเศรษฐกิจที่พึ่งพิงการท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้องเป็นสัดส่วนสูง ดังนั้นแม้ประเทศไทยเริ่มเปิดประเทศ การฟื้นตัวเริ่มดีขึ้นเป็นลำดับและขึ้นอยู่กับเงื่อนไขการควบคุมสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด 19 ซึ่งยังมีอย่างต่อเนื่องในครึ่งปีแรกของปี 2565 โดยพบว่ามีจำนวนผู้ติดเชื้อเฉลี่ยต่อวันในจำนวนเฉลี่ย 2,000 รายต่อวันในไตรมาส 2 และผลกระทบของการเพิ่มขึ้นของราคาสินค้าต่อค่าครองชีพ อัตราเงินเฟ้อที่เพิ่มขึ้นตั้งแต่ปลายปี 2564 จากราคาน้ำมันและปัจจัยการผลิตในสินค้าบางชนิด ซึ่งมีผลที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรบนทางยกระดับ ปัจจัยบวกในการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจของรัฐบาลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2565 ที่ผ่านมา การเปิดภาคเรียน Onsite และการปรับลดมาตรการต่างๆ ในการเดินทางเข้าประเทศไทยของนักท่องเที่ยว ซึ่งทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวปรับเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โครงการต่างๆ เพื่อการกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศไทย อีกทั้งบริษัทฯ ได้มีการเปิดใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (Electronic Toll Collection System) เพื่อให้ผู้ใช้บริการทางยกระดับได้รับความสะดวกรวดเร็ว และให้ความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยจากเทคโนโลยีที่ทันสมัยด้านความปลอดภัยที่บริษัทฯ ได้มีการปรับปรุงและพัฒนา เป็นปัจจัยบวกที่ส่งผลให้ปริมาณการจราจรในไตรมาส 2 ปี 2565 ปรับเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ปี 2565 ในอัตราร้อยละ 16.6 และเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 2 ปี 2564 เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 65.1 เนื่องจาก ในไตรมาสที่ 2 ปี 2565 ไม่มีมาตรการการจำกัดการเดินทางเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19

ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) ที่ก้าวข้ามวิกฤติของโรคระบาดตลอดระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมาตั้งแต่ปี 2563 ที่มีการ Lockdown 1 ครั้งในเดือนเมษายน และในปี 2564 ที่มีการ Lockdown 2 ครั้งในเดือน พฤษภาคม และ เดือน กรกฎาคม-สิงหาคม การระบาดของโรคโควิด-19 สายพันธุ์โอมิครอน ยังมีต่อเนื่องมาในไตรมาส 2 ปี 2565 แต่มีความรุนแรงลดลง รวมทั้งปัจจัยบวกจากการเปิดประเทศ และมาตรการผ่อนคลายเป็นผลให้ปริมาณการจราจรบนทางยกระดับปรับเพิ่มขึ้น โดยในไตรมาส 2 ปี 2565 ปริมาณการจราจรรวมสัมปทานเดิมและตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยต่อวันมีจำนวน 79,487 คันต่อวัน เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2565 ที่มีจำนวน 68,160 คันต่อวัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.6 และเมื่อเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2564 ที่มีจำนวน 48,151 คันต่อวัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นร้อยละ 65.1 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิ สำหรับปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 2564 สำหรับงวด 3 เดือนสิ้นสุด 31 มีนาคม 2565 และสำหรับงวด 3 เดือนสิ้นสุด 30 มิถุนายน 2565 หรือไตรมาส 2 ปี 2565 เท่ากับ 791.4 ล้านบาท 404.3 ล้านบาท 144.2 ล้านบาท และ 186.2 ล้านบาท ตามลำดับเปรียบเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2564 กำไรสุทธิปรับตัวเพิ่มเป็นจำนวน 123.1 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 195 ในด้านค่าใช้จ่าย บริษัทฯ สามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (ไม่รวมต้นทุนการตัดจ่ายสัมปทาน และภาษีเงินได้นิติบุคคล) ในไตรมาส 2 ปี 2565 ได้เป็นจำนวน 23.1 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 17 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันในปี 2564 และในครึ่งปีแรกของปี 2565 สามารถบริหารจัดการต้นทุนค่าใช้จ่ายลดลง (ไม่รวมต้นทุนการตัดจ่ายสัมปทานและภาษีเงินได้นิติบุคคล) ได้เป็นจำนวน 52.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 19 เมื่อเทียบกับครึ่งปีแรกในปี 2564 ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการดำเนินการเพื่อให้เกิดเป็นความยั่งยืนต่อไป ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้ที่มีดอกเบี้ยกับสถาบันการเงิน ด้วยหนี้สินต่อทุนที่อยู่ในระดับที่ต่ำมากอย่างต่อเนื่อง ในปัจจุบันมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า) (D/E Ratio) เท่ากับ 0.07 อัตราส่วนสภาพคล่อง ปรับเพิ่มขึ้นจาก 1.36 เท่า เป็น 1.56 เท่า เมื่อเปรียบเทียบกับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 รวมทั้งมีวงเงินหมุนเวียนเพื่อสำรองไว้ใช้ในกิจการ ซึ่งยังมีได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 1,000 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2564 : 1,000 ล้านบาท) ซึ่งทำให้



บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่แข็งแกร่งเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์ ต่างๆ และความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ ได้ในระยะยาว มีความพร้อมในการขยายกิจการในการเข้าร่วมประมูลโครงการที่ภาครัฐเปิดประมูลเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน (Public Private Partnership) ในระหว่างปี 2565-2566 หลายโครงการ และมีความพร้อมในงานโครงการอื่นๆ ที่ไม่ใช่ทางด่วนหรือทางพิเศษ (Non-Toll Business)

วิกฤตจากการระบาดของโควิด 19 และจากสงครามยูเครน-รัสเซีย ส่งผลให้ราคาพลังงานปรับสูง การปรับขึ้นดอกเบี้ยนโยบายของสหรัฐฯ อัตราเงินเฟ้อที่ปรับเพิ่มสูงขึ้นในทุกประเทศ ซึ่งความเสี่ยงด้านเงินเฟ้อมีความชัดเจนเพียงพอที่อาจจะมีการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยซึ่งบริษัทฯ ไม่มีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย ซึ่งเป็นปัจจัยหลักในการเติบโตของปริมาณการจราจรในครึ่งปีหลัง แม้ว่าจะผ่านช่วงครึ่งปีแรกไปแล้วที่ไม่มีเหตุการณ์จำกัดการเดินทางเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันในปี 2564 อย่างไรก็ตามบริษัทยังคงติดตามการระบาดของโควิด-19 อย่างใกล้ชิดรวมทั้งเหตุการณ์ต่างๆ ที่จะกระทบต่อสถานะทางเศรษฐกิจในครึ่งปีหลัง

บริษัทยังคงดำเนินธุรกิจบนหลักการการบริหารจัดการและการควบคุมต้นทุนการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการดำเนินงานในด้านต่างๆ ของบริษัทฯ เพื่อไม่ให้ธุรกิจหยุดชะงัก สามารถวางรากฐานการพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืน (Sustainability Development) โดยส่งมอบคุณค่าในด้านต่างๆ ให้กับผู้มีส่วนได้เสียอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งสามารถบริหารจัดการเพื่อให้ประสิทธิภาพในการให้บริการทางยกระดับเป็นไปตามมาตรฐาน ด้วยความสะอาด รวดเร็วและปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง โดยไม่หยุดที่จะพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไป เพื่อให้ผู้ใช้ทางเกิดความมั่นใจและประทับใจและกลับมาใช้บริการทางยกระดับอย่างสม่ำเสมอ มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อเตรียมความพร้อมและปรับปรุงองค์กรเพื่อเพิ่มความเข้มแข็ง เน้นย้ำความเชี่ยวชาญในการเป็นผู้ให้บริการทางด่วน เตรียมพร้อมการลงทุนโครงการใหม่ๆ ในอนาคต โดยในไตรมาส 2 ปี 2565 บริษัทฯ ดำเนินการเป็นไปตามแผนงานทั้งในด้านการยกระดับงานคุณภาพ ในด้านการพัฒนาเทคโนโลยีการเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งเป็นการปรับปรุงคุณภาพทางยกระดับเพื่อความพึงพอใจของลูกค้า ไม่ว่าจะเป็น ระบบ M-Pass / Easy Pass การชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV และ QR Payment รวมไปถึงการติดตั้งระบบ Multi Lane Free Flow (MLFF) เพื่อทดสอบการเชื่อมต่อกับระบบ Single Platform ของกรมทางหลวง สำหรับเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยได้มีการพัฒนาระบบตรวจจับอุบัติเหตุแบบอัตโนมัติ (Automatic Incident Detection System) ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยได้ทำการทดสอบระบบ AI or Artificial Intelligence ของกล้องวงจรปิด จำนวน 159 ตัว ในด้านการตรวจสอบสภาพความมั่นคงของทางยกระดับนั้นได้ดำเนินโครงการตรวจสอบและประเมินความมั่นคงแข็งแรงโครงสร้างทางยกระดับ (Project of Inspection and Assessment for Tollway Elevated Structure) แล้วเสร็จ

สำหรับโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนปี 2565 ประกอบไปด้วย การพัฒนาระบบตรวจจับอุบัติเหตุแบบอัตโนมัติ (Deep Learning - Automatic Incident Detection System) ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย ซึ่งในกระบวนการทดสอบขั้นสุดท้ายของระบบทั้งหมด หรือ Acceptance Test และพร้อมเปิดใช้งานในไตรมาส 3 ปี การพัฒนาการชำระด้วย QR Payment โครงการศึกษา ทดลอง/ทดสอบ และพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)” บริษัทฯ ได้ปรับปรุงกายภาพของด่านดินแดงแล้วเสร็จในไตรมาส 1 ปี 2565 เพื่อทดลอง/ทดสอบและติดตั้งระบบการตรวจจับยานพาหนะแบบอัตโนมัติและจะมีการทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ Single Platform ของกรมทางหลวงในไตรมาส 3 ปี 2565 รวมทั้งมีการเตรียมการปรับปรุงระบบ Network System เพื่อรองรับระบบ M-Flow บนทางยกระดับอุดรธานีฯ ทั้ง 9 ด่าน และติดตั้งระบบ M-Flow ต่อไป



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A) ไตรมาส 2 ปี 2565  
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

ภาพรวมผลประกอบการในไตรมาส 2 ปี 2565 ปรับเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมาและไตรมาสเดียวกันปีก่อน ในอัตราร้อยละ 29 และ 195 ตามลำดับ สืบเนื่องปัจจัยบวกตามที่กล่าวในรายละเอียดข้างต้น รวมทั้งความแข็งแกร่งทางการเงินเนื่องจากบริษัทฯ ได้ออกและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนทั่วไปเป็นครั้งแรก (“IPO”) เมื่อวันที่ 26-28 เมษายน 2564 ที่ผ่านมามีจำนวน 140 ล้านหุ้น และจดทะเบียนการเพิ่มทุนชำระแล้วกับกระทรวงพาณิชย์ในวันที่ 29 เมษายน 2564 ต่อมาในวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 ได้มีการซื้อ-ขายหุ้นหรือ First Trading Day ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย จึงทำให้ลดภาระหนี้ที่มีดอกเบี้ยกับสถาบันการเงินและเพิ่มสภาพคล่องให้แก่บริษัทฯ สามารถสร้างผลตอบแทนให้แก่ผู้ถือหุ้นอย่างยั่งยืนในระยะยาวตลอดอายุสัมปทาน

หน่วย : ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน	2564	2565	2565	%เพิ่ม/(ลด)		2564	2565	%เพิ่ม/
	ไตรมาส 2	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	QoQ	YoY	ม.ค.-มิ.ย.	ม.ค.-มิ.ย.	(ลด)
รายได้ค่าผ่านทาง	251.44	355.29	423.04	19	68	634.71	778.33	23
EBITDA	118.99	243.62	306.98	26	158	374.73	550.59	47
กำไรสุทธิ	63.15	144.20	186.23	29	195	206.24	330.44	60
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	0.06	0.12	0.16	-	-	0.19	0.28	-
อัตราสวนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.11	0.07	0.07	-	-	0.11	0.07	-

**ผลการดำเนินงานในไตรมาส 2 ปี 2565**

**เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2565**

บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง EBITDA และกำไรสุทธิเท่ากับ 423.04 ล้านบาท 306.98 ล้านบาท และ 186.23 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2565 จากปริมาณจราจรบนทางยกระดับที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 18 ส่งผลให้รายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 67.75 ล้านบาท หรือร้อยละ 19 ในขณะที่กำไรสุทธิเพิ่มขึ้น 42.03 ล้านบาท หรือร้อยละ 29 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้บริหารจัดการและควบคุมค่าใช้จ่ายในด้านต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

**ผลการดำเนินงานในไตรมาส 2 ปี 2565**

**เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2564**

บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 171.60 ล้านบาท หรือร้อยละ 68 จากปริมาณจราจรบนทางยกระดับที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 65 EBITDA เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 187.99 ล้านบาท หรือร้อยละ 158 เนื่องมามีรายได้ที่เพิ่มขึ้นและต้นทุนการดำเนินงานลดลง สำหรับกำไรสุทธิ ในไตรมาส 2 ปี 2565 เพิ่มจากไตรมาส 2 ปี 2564 จำนวน 123.08 ล้านบาท หรือร้อยละ 195 เนื่องจากในไตรมาส 2 ปี 2565 บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้ที่มีดอกเบี้ย จึงส่งผลให้ต้นทุนทางการเงินปรับลดลงจำนวน 6.73 ล้านบาท และมีอัตราสวนหนี้สินต่อทุน ณ สิ้นไตรมาส 2 ปี 2565 เท่ากับ 0.07 เท่า

**ผลการดำเนินงานครั้งแรกของปี 2565 เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2564**

ในครึ่งปีแรกของปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 330.43 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันในปีก่อน 124.19 ล้านบาท หรือร้อยละ 60 เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 143.62 ล้านบาท หรือร้อยละ 23 และสามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่าย(ไม่รวมต้นทุนการตัดจ่ายสัมปทานและภาษีเงินได้นิติบุคคล) ได้เป็นจำนวน 52.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 18.7 เมื่อเทียบกับครึ่งปีแรกในปี 2564 ต้นทุนทางการเงินปรับลดลงเป็นจำนวน 20.19 ล้านบาท จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวกับสถาบันการเงินครบทั้งจำนวน

## เหตุการณ์สำคัญไตรมาส 2 ปี 2565 จนถึงปัจจุบัน

### 1. การแต่งตั้งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และ กรรมการผู้จัดการ

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 26 เมษายนที่ผ่านมา มีมติอนุมัติแต่งตั้งให้นายธานินทร์ พานิชชีวะ กรรมการผู้จัดการ ขึ้นดำรงตำแหน่งเป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer: CEO) พร้อมมีมติอนุมัติแต่งตั้ง ดร. ศักดิ์ดา พรธนะไว รองกรรมการผู้จัดการ สายงานธุรกิจและการเงิน (CFO) ขึ้นดำรงตำแหน่งเป็น กรรมการผู้จัดการ (Managing Director: MD) ให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2565 เป็นต้นไป



### 2. การแต่งตั้งรองกรรมการผู้จัดการสายงานธุรกิจและการเงิน CFO

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2565 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งให้ นางสาว บงกชรัตน์ ตั้งชุกุล จากผู้ช่วยรองกรรมการผู้จัดการ สายงานธุรกิจและการเงิน ขึ้นดำรงตำแหน่งเป็นรอง กรรมการผู้จัดการ สายงานธุรกิจและการเงิน (Chief Finance Officer: CFO) ให้มีผลตั้งแต่วันที่ 16 พฤษภาคม 2565 เป็นต้นไป



### 3. กิจกรรม ปฐมนิเทศคณะกรรมการบริษัท

บริษัทฯ มีความตระหนักถึงความสำคัญต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ จึงจัดให้มีการแนะนำแนวทางการดำเนินงานในภาพรวมของบริษัทฯ โครงสร้างบริษัทย่อย บริษัทร่วม และบริษัทที่เกี่ยวข้องทางธุรกิจ เพื่อให้มีความเข้าใจทั้งวิธีทำงานและโครงสร้างการถือหุ้นระหว่างกัน รวมถึงโครงสร้างการทำงานภายในบริษัท ข้อบังคับบริษัท วัตถุประสงค์บริษัท จรรยาบรรณทางธุรกิจของคณะกรรมการบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี กฎหมายที่เกี่ยวข้อง งบการเงิน ระหว่างวันที่ 27-29 พฤษภาคม 2565 ที่ผ่านมา

#### 4. บริษัทฯ ได้รับรางวัล Smart Performance Company Awards

เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ ได้รับรางวัล Smart Performance Company Awards จากงาน Thailand Smart Award ครั้งที่ 3 ที่จัดโดย กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม และบริษัท อดี เนทเวอร์ค พับลิชซิ่ง จำกัด ที่จัดขึ้นเพื่อมอบรางวัลให้กับองค์กรต่างๆ ที่มีผลงานที่โดดเด่นในแต่ละสาขา ที่นอกจากจะมีการส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยี และนวัตกรรมต่างๆ ยังส่งเสริมธรรมาภิบาล คุณธรรม จริยธรรม ในองค์กรโดยภายในงานได้รับเกียรติจาก นายกฤษนนท์ อัยยปัญญา เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ให้เกียรติเป็นประธานในพิธี และมอบรางวัลโดยงานจัดขึ้นที่ โรงแรมแบงค็อก แมริออท สุขุมวิท (สุขุมวิท 57)



#### 5. เงินปันผล

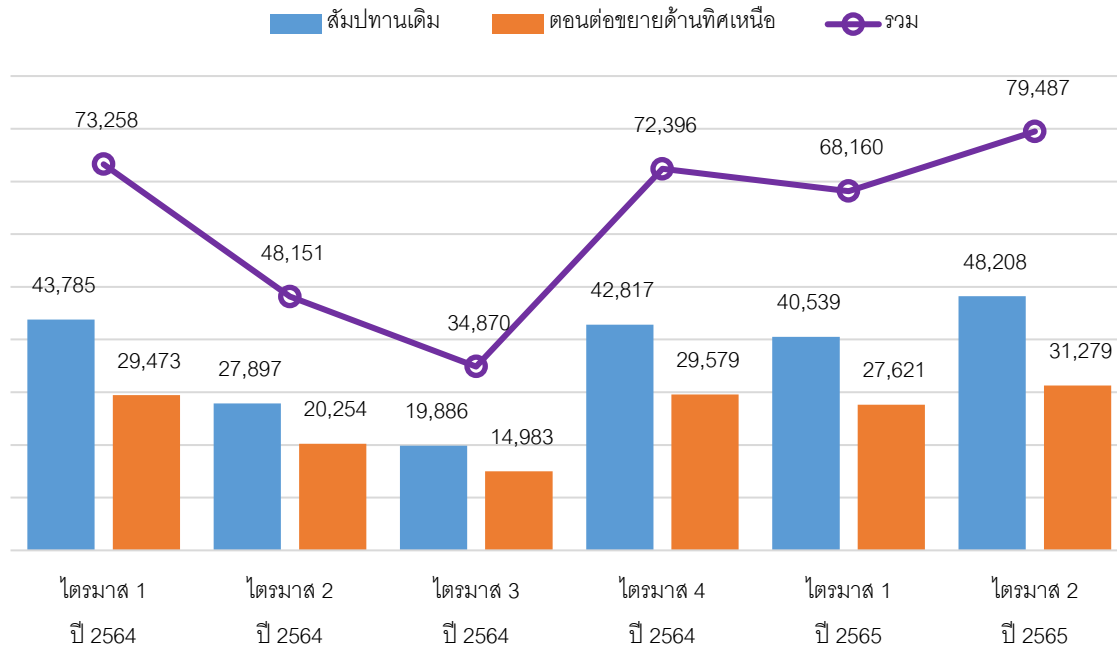
บริษัทฯ มีผลการดำเนินงาน 6 เดือนแรกของปี 2565 โดยมีกำไรสำหรับงวด 330.44 ล้านบาท ซึ่งในวันที่ 10 สิงหาคม 2565 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,181.23 ล้านหุ้น ซึ่งเป็นการจ่ายปันผลให้กับผู้ถือหุ้นปัจจุบันเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 118.12 ล้านบาท ในการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนแรกของปี 2565 จ่ายจากกำไรที่ผ่านการเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 20 ซึ่งผู้ถือหุ้นประเภทบุคคลธรรมดาสามารถขอเครดิตภาษีคืนได้เท่ากับเงินปันผลคูณยี่สิบส่วนแปดสิบ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา 47 ทวิ แห่งประมวลรัษฎากร

บริษัทฯ ยังคงมีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นที่เพิ่มขึ้นจากในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 เป็นอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 ของแล้วกำไรสำหรับปี\* ภายหลังจากจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมาย

หมายเหตุ : \*กำไรสำหรับปี หมายถึงกำไรสุทธิสิ้นสุด 31 ธันวาคม ของแต่ละปีหลังหักค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคล



ปริมาณจราจรไตรมาสที่ 2 ปี 2565



หมายเหตุ: ปริมาณจราจรตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ รวมด่านหลักสี่ขาออก

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2565 จากสถานการณ์ของโรคโควิด-19 สายพันธุ์โอมิครอน จำนวนผู้เสียชีวิตต่ำอยู่ในการควบคุมของสาธารณสุข ดังนั้น ภาครัฐจึงได้มีการประกาศผ่อนคลายมาตรการเพิ่มเติม โดยเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2565 ประกาศพื้นที่ที่ควบคุมโรค เหลือแค่พื้นที่สี่เหลี่ยมและสี่ฟ้า โดยพื้นที่สี่ฟ้า นำร่องท่องเที่ยว 12 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กระบี่ กาญจนบุรี ชลบุรี เชียงใหม่ นนทบุรี ปทุมธานี พังงา เพชรบุรี ภูเก็ต ระยอง และสงขลา การบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในร้านอาหารสามารถทำได้ไม่เกิน 24.00 น. ทั้งพื้นที่สี่ฟ้า และพื้นที่สี่เหลี่ยม แต่ยังคงจำเป็นต้องเป็นร้านอาหารที่ผ่าน SHA+ หรือ Thai Stop COVID 2 Plus เท่านั้น และตามมาตรการ COVID free setting และ ยกเลิกการ Test & GO ปรับ Thailand Pass ลดการกักตัวเหลือ 5 วัน และเผื่อระวางอีก 5 วัน รวมถึงให้เปิดเรียนแบบ Onsite แต่ยังคงห้ามเปิด ผับบาร์อย่างไรก็ตาม ต่อมา 1 มิถุนายน 2565 ได้ผ่อนคลายมาตรการโควิด19 เปิดสถานบันเทิง ผับบาร์ คาราโอเกะ ถึงเวลา 24.00 น.

สรุปภาพรวมปริมาณจราจรของทางยกระดับดอนเมือง ไตรมาสที่ 2 ปี 2565 ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 48,208 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 31,279 คันต่อวัน เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ปี 2565 ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 40,539 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 27,621 คันต่อวัน คิดเป็นเพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 18.9 และ 13.2 ตามลำดับ โดยเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 2 ปี 2564 ช่วงเริ่มต้นของการระบาดระลอกใหม่เดือนเมษายน 2564 มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 27,897 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 20,254 คันต่อวัน เพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 72.8 และ 54.4 ตามลำดับ สรุปภาพรวมปริมาณจราจรไตรมาสที่ 2 ปี 2565 ได้รับปัจจัยบวกอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดเวลา



สำหรับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจตามที่กล่าวในข้างต้น โดยในไตรมาส 2 ปี 2565 นั้น บริษัทฯ ได้มีการประเมินความเสี่ยงจากประเด็นดังกล่าวเทียบกับเหตุการณ์ในอดีตที่เกิดขึ้นแล้ว พบว่ากลุ่มผู้ใช้ทางยกระดับที่เลือกใช้เป็นกลุ่มที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วอยู่แล้ว สามารถใช้ทางยกระดับเพื่อความรวดเร็วเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรติดขัดบนถนนวิภาวดีได้ในช่วงเวลาเร่งด่วน และเล็งเห็น Value-added จากการใช้ทางยกระดับ ทั้งในมิติลดระยะเวลาการเดินทางและลดการสิ้นเปลืองพลังงานน้ำมันได้ดีกว่าและได้รับประโยชน์จากการใช้ทางยกระดับสูงสุดจากภาวะราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น อีกทั้งภาครัฐก็มีแผนพยุงราคาน้ำมันเพื่อให้ประชาชนไม่ได้รับผลกระทบ ดังนั้นกลุ่มลูกค้าที่ใช้ทางยกระดับยังคงมีความคุ้มค่าที่จะใช้ทางยกระดับดอนเมือง ซึ่งในภาพรวมถึงแม้จะได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจ และแนวโน้มปริมาณจราจรในภาพรวมก็คาดว่าจะเพิ่มขึ้นตามกิจกรรมการเดินทางที่ประชาชนมีความเชื่อมั่น ในมาตรการการผ่อนคลายในการเดินทางเข้าประเทศ การขับเคลื่อนภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยว การเปิดภาคเรียน Onsite เป็นต้น ซึ่งการเดินทางก็จะเพิ่มขึ้นตามลำดับ

### แนวโน้มปริมาณจราจรในไตรมาสถัดไป และคาดการณ์ปี 2565

สำหรับแนวโน้มปริมาณจราจรในไตรมาสถัดไปถึงแม้ปัจจุบัน สถานการณ์ประเทศไทย ได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจ และอัตราเงินเฟ้อ รวมถึงผลกระทบจากสงครามรัสเซียและยูเครน และ ราคาน้ำมันที่ส่งผลต่อค่าครองชีพที่สูงขึ้นนั้น จากข้อเท็จจริงข้อมูลปริมาณจราจรและรายได้ที่แสดงตามรูปกราฟข้างต้น และจากการติดตามปริมาณจราจรของฝ่ายบริหาร พบว่า ปริมาณจราจรยังคงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยบวกที่ภาครัฐสร้างความมั่นใจให้เกิดกิจกรรมการเดินทาง โดยการผ่อนคลายมาตรการต่างๆในการเดินทางเข้าประเทศ การขับเคลื่อนอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ซึ่งการเดินทางจะเพิ่มขึ้นตามลำดับและทุกภาคส่วนก็มีความพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางเพื่อให้สามารถใช้ชีวิตอยู่กับการระบาดของโควิด-19 ในระยะต่อไป และปัจจัยบวกที่ยังคงต้องติดตามคือการเติบโตที่เกิดจากการเดินทางของสนามบินดอนเมือง ที่หากภาครัฐเปิดให้สายการบินระหว่างประเทศกลับมาบินที่สนามบินดอนเมือง ก็จะทำให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ





**ผลการดำเนินงาน**

หน่วย : ล้านบาท

	2564 ไตรมาส 2	2565 ไตรมาส 1	2565 ไตรมาส 2	%เพิ่ม/(ลด)	
				QoQ	YoY
รายได้ค่าผ่านทาง	251.44	355.29	423.04	19	68
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	131.52	136.02	147.95	9	12
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>119.92</b>	<b>219.27</b>	<b>275.09</b>	<b>25</b>	<b>129</b>
รายได้จากการลงทุน	1.79	1.66	1.52	(8)	(15)
รายได้อื่น	0.12	0.08	2.06	2,583	1,650
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	3.80	3.34	3.72	11	(2)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	48.44	37.19	40.88	10	(16)
ต้นทุนทางการเงิน	6.92	0.22	0.20	(7)	(97)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(0.48)	36.06	47.64	32	(10,026)
<b>กำไรสำหรับงวด</b>	<b>63.15</b>	<b>144.20</b>	<b>186.23</b>	<b>29</b>	<b>195</b>
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด</b>	<b>59.22</b>	<b>154.53</b>	<b>185.40</b>	<b>20</b>	<b>213</b>
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.06	0.12	0.16	-	-

**ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2565  
เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2565**

ไตรมาสที่ 2 ปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 186.23 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2565 จำนวน 42.03 ล้านบาท หรือร้อยละ 29 มีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นจำนวน 67.75 ล้านบาท หรือร้อยละ 19 ในขณะที่ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ ต้นทุนในการจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวม 16 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 โดยมีค่าใช้จ่ายหลักที่ปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ ต้นทุนสัมปทานตัดจ่ายเนื่องจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นเป็นไปในทิศทางเดียวกับกับรายได้ที่ปรับเพิ่มขึ้น และเงินบริจาคให้กับมูลนิธิทางสู่น้ำมันคนเก่ง เป็นต้น ทั้งนี้ ในไตรมาส 2 ปี 2565 บริษัทฯ ไม่มีต้นทุนทางการเงินจากภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ยกับสถาบันการเงิน

**ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2565  
เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2564**

เมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2565 กับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีบริษัทฯ มีกำไรเพิ่มขึ้นจำนวน 123.09 ล้านบาท หรือร้อยละ 195 สาเหตุหลักมาจากรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นจำนวน 171.60 ล้านบาท หรือร้อยละ 68 ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 16.43 ล้านบาท หรือร้อยละ 13 จาก ต้นทุนสัมปทานตัดจ่าย ค่าใช้จ่ายในการสื่อสาร และค่าธรรมเนียมการใช้ระบบเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ (ETC) เป็นต้น ต้นทุนในการจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร ปรับลดลงเป็นจำนวนรวม 7.64 ล้านบาท หรือร้อยละ 15 และต้นทุนทางการเงินที่ปรับลดลงจำนวน 6.72 ล้านบาท หรือร้อยละ 97 จากการชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น และระยะยาวครบทั้งจำนวนในเดือน พฤษภาคม 2564 ที่ผ่านมา



ผลการดำเนินงานครึ่งแรกของปี 2565 เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2564

	2564 ม.ค.-มิ.ย.	2565 ม.ค.-มิ.ย.	%เพิ่ม/(ลด)
รายได้ค่าผ่านทาง	634.71	778.33	23
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	278.42	283.97	2
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>356.29</b>	<b>494.36</b>	<b>39</b>
รายได้จากการลงทุน	4.11	3.18	(23)
รายได้อื่น	1.01	2.14	112
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	9.61	7.06	(27)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	89.45	78.07	(13)
ต้นทุนทางการเงิน	20.61	0.41	(98)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	35.51	83.71	136
<b>กำไรสำหรับงวด</b>	<b>206.24</b>	<b>330.44</b>	<b>60</b>
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด</b>	<b>199.90</b>	<b>339.93</b>	<b>70</b>
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.19	0.28	-

ในครึ่งปีแรกของปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 330.44 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันในปีก่อน 124.19 ล้านบาท หรือร้อยละ 60 เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 143.62 ล้านบาท หรือร้อยละ 23 ต้นทุนการตัดจ่ายสัมปทานปรับเพิ่มขึ้นเนื่องจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นเป็นไปในทิศทางเดียวกับกับรายได้ที่ปรับเพิ่มขึ้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายรวมด้านต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ ต้นทุนในการจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหารปรับลดลงเป็นจำนวนรวม 8.38 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 จากการบริหารการจัดการต้นทุนจากการให้บริการทางยกระดับ เช่น ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าซ่อมบำรุงรักษา และค่าที่ปรึกษา เป็นต้น ด้านต้นทุนทางการเงินปรับลดลง 20.18 ล้านบาท หรือร้อยละ 98



**ฐานะการเงิน**

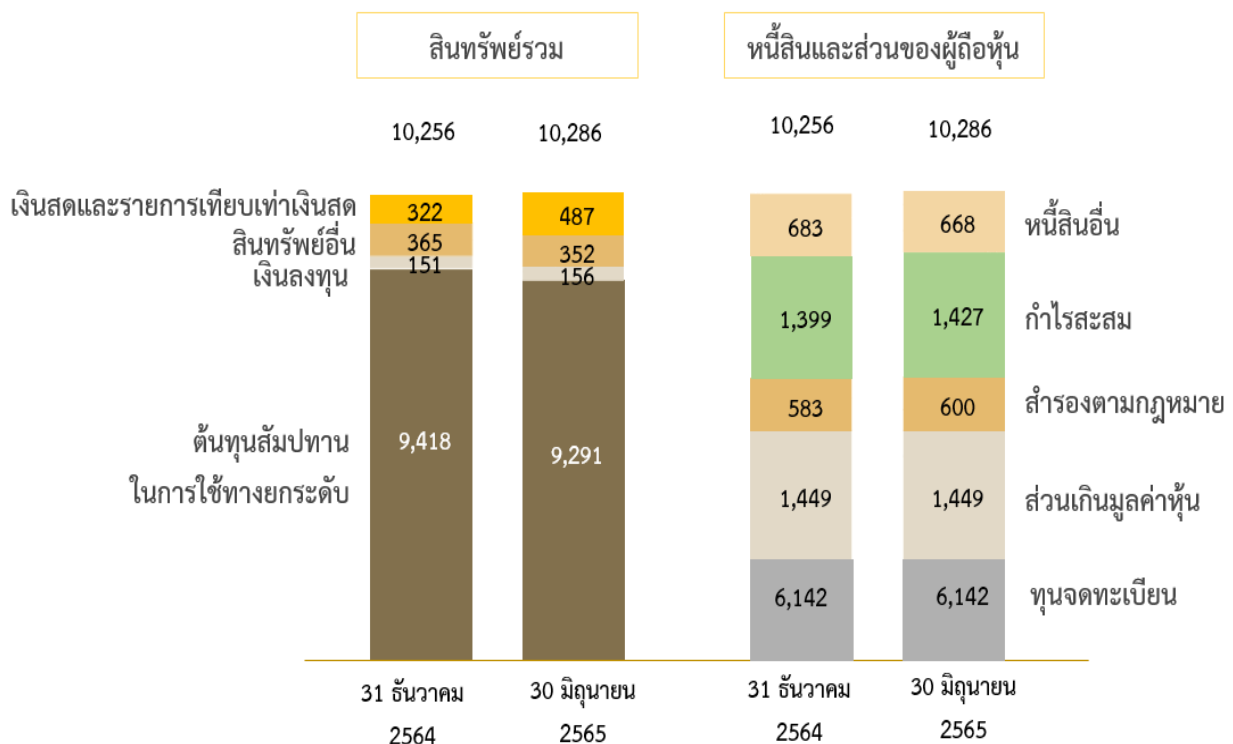
หน่วย : ล้านบาท

	2564 31 ธันวาคม	2565 30 มิถุนายน	เพิ่ม/(ลด)	
			ล้านบาท	%
สินทรัพย์รวม	10,256.05	10,286.35	30.30	0.3
หนี้สินรวม	682.69	668.36	(14.33)	(2.1)
ส่วนของผู้ถือหุ้น	9,573.36	9,617.99	44.63	0.5

สถานะการเงิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 10,286.35 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 30.30 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.3 โดยปรับเพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด มีหนี้สินรวมจำนวน 668.36 ล้านบาท ลดลง 14.33 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.1 สาเหตุหลักจากการจ่ายชำระค่างวดงานโครงการซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับ และค่างวดงานปรับปรุงระบบเก็บค่าผ่านทาง และส่วนของผู้ถือหุ้นรวมจำนวน 9,617.99 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 44.63 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.5 โดยกำไรสะสมเพิ่มขึ้นจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับงวด จำนวนรวม 339.93 ล้านบาท ซึ่งมาจากผลการดำเนินงานในครึ่งปีแรก ของปี 2565 จำนวน 330.44 ล้านบาท และ กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จำนวนรวม 9.49 ล้านบาท ลดลงจากการจ่ายเงินปันผลประจำปี 2564 ให้กับผู้ถือหุ้นในสัดส่วนที่เหลือจำนวน 0.25 บาทต่อหุ้น หรือคิดเป็นจำนวน 295.31 ล้านบาท

**ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 เปรียบเทียบกับ 31 ธันวาคม 2564**

หน่วย : ล้านบาท





**กระแสเงินสด**

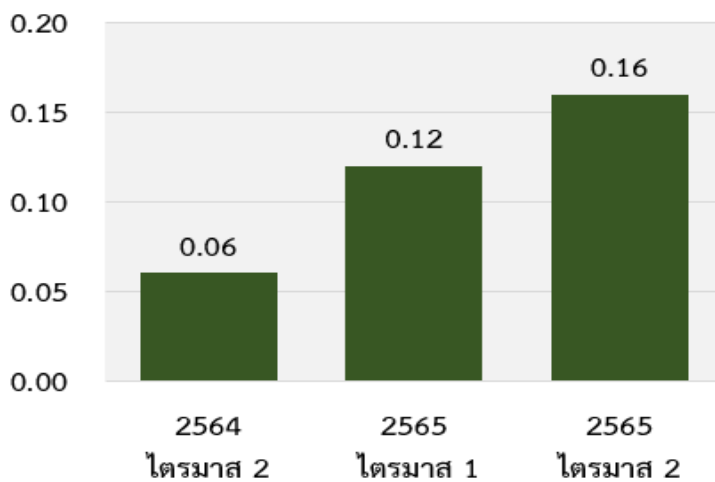
หน่วย : ล้านบาท

งกระแสเงินสด	30 มิถุนายน 2564	30 มิถุนายน 2565	เพิ่มขึ้น / (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	206.61	469.84	263.23	127
กระแสเงินสดสุทธิ (ใช้ไปใน) ได้มาจากกิจกรรมลงทุน	45.09	(7.02)	(51.11)	(116)
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(228.98)	(297.76)	(68.78)	30
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ</b>	<b>22.72</b>	<b>165.07</b>	<b>142.35</b>	<b>626</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	417.20	321.75	(95.45)	(23)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน</b>	<b>439.92</b>	<b>486.82</b>	<b>46.90</b>	<b>11</b>

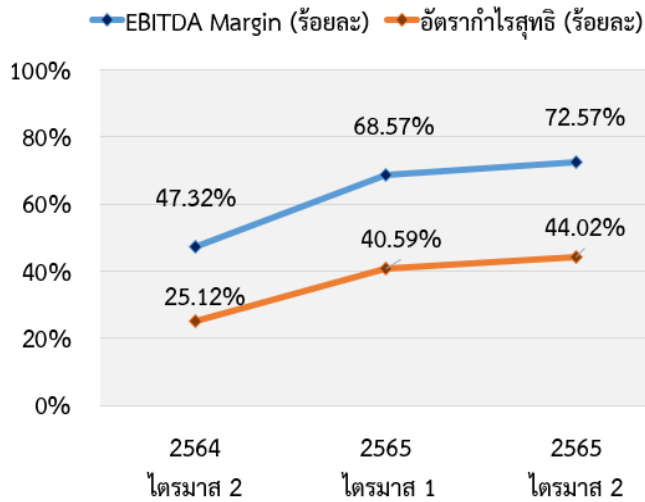
ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 486.82 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 46.90 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 11 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 30 มิถุนายน 2564 โดยบริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 469.84 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 จำนวน 263.23 ล้านบาท หรือร้อยละ 127 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้และปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 7.02 ล้านบาท เงินสดจ่ายเพื่อการลงทุนในเงินลงทุนระยะยาวเพื่อบริหารผลตอบแทนทางการเงินสุทธิจำนวน 1.42 ล้านบาท เงินสดจ่ายสุทธิเพื่อซื้อสินทรัพย์ 9 ล้านบาท และดอกเบี้ยรับจำนวน 3.4 ล้านบาท มีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 297.76 ล้านบาท จากการจ่ายเงินปันผลประจำปี 2564 ในไตรมาส 2 ปี 2565 และการจ่ายชำระหนี้ตามสัญญาเช่าพร้อมดอกเบี้ยจ่าย

**อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ**

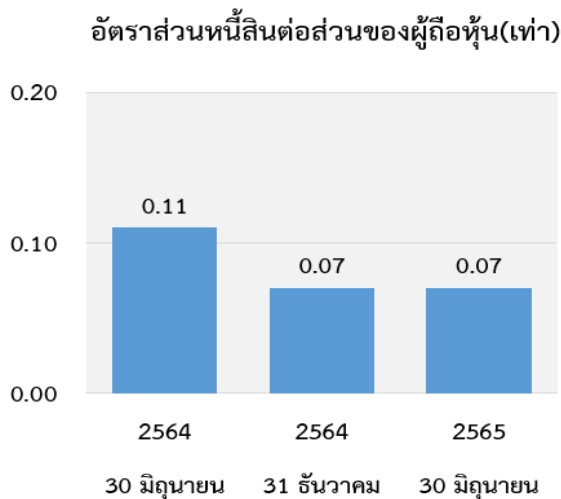
**อัตรากำไรสุทธิต่อหุ้น**



ผลการดำเนินงานในไตรมาส 2 ปี 2565 บริษัทฯ มีอัตรากำไรสุทธิต่อหุ้นเท่ากับ 0.16 บาท ปรับเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2565 และไตรมาสเดียวกันปีก่อนในอัตรากำไรสุทธิต่อหุ้น 0.04 บาท และ 0.10 บาท จากผลประกอบการที่เพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนหุ้นที่จดทะเบียนและรับชำระแล้ว เป็นจำนวน 1,181,232,800 หุ้น

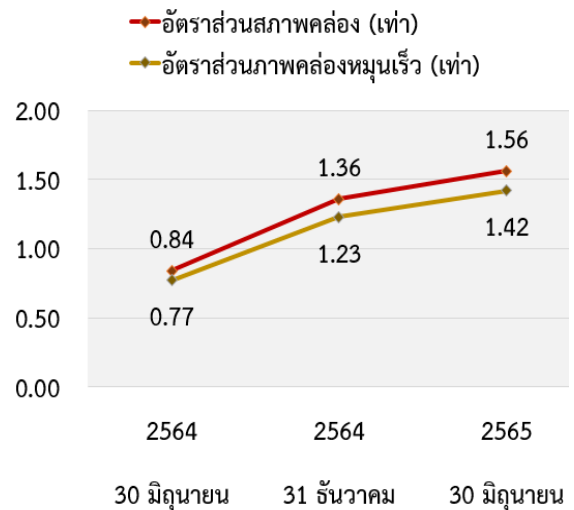


EBITDA Margin และอัตรากำไรสุทธิ เท่ากับร้อยละ 72.57 และ 44.02 ตามลำดับ ปรับเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2565 และไตรมาสเดียวกันปีก่อน เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางที่ปรับเพิ่มขึ้น การบริหารจัดการด้านต้นทุนดำเนินงาน และต้นทุนทางการเงินที่อย่างมีประสิทธิภาพ ตามที่กล่าวข้างต้น



#### อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 30 มิถุนายน 2565 เท่ากับ 0.07 เท่า ลดลงจากวันที่ 30 มิถุนายน 2564 โดยมีสาเหตุมาจากการจดทะเบียนเพิ่มทุน จำนวน 140 ล้านหุ้นเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2564 และ นำกระแสเงินสดจากการนำหุ้นสามัญเข้าจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไปจ่ายชำระหนี้เงินกู้ระยะสั้น และระยะยาวกับสถาบันการเงิน ส่งผลให้บริษัทฯ ไม่มี ภาระหนี้สินที่ดอกเบี้ยกับสถาบันการเงิน และบริษัทฯ มีวงเงินทุนสำรองหมุนเวียนที่ยังไม่ได้เบิกใช้เป็น จำนวน 1,000 ล้านบาท ( 31 ธันวาคม 2564 : 1,000 ล้านบาท)



#### อัตราส่วนสภาพคล่องและอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2565 เท่ากับ 1.56 เท่า และ 1.42 เท่า ตามลำดับ โดยปรับเพิ่มขึ้นจากปี 2564 จากกระแสเงินสดที่เพิ่มขึ้นจากผลประกอบการและภาระหนี้สินทางการเงินและ หนี้สินหมุนเวียนที่ลดลง

## การพัฒนาตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน 2565 (Business Sustainability Plan)

### การศึกษาและติดตามเพื่อลงทุนในธุรกิจทางด่วนและทางพิเศษ

ความคืบหน้าการติดตามโครงการสำคัญที่บริษัทฯ ได้ติดตามและมีแนวโน้มเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุน ในปี 2565 นี้ประกอบไปด้วย 3 โครงการคือ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงรังสิต – บางปะอิน (M5), โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางขุนเทียน – บ้านแพ้ว (M82) และโครงการทางพิเศษ สายกะทู้ – ปาดอง จังหวัดภูเก็ต ซึ่งมีความคืบหน้าล่าสุดที่บริษัทฯ ได้เข้าร่วมคือ เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2565 กทพ. ได้ดำเนินการประเมินความสนใจของนักลงทุน (Opinion Hearing) โครงการทางพิเศษสายกะทู้ – ปาดอง ครั้งที่ 1 เพื่อนำไปประกอบการจัดทำสาระสำคัญของร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน เป็นไปตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 คาดว่าจะจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในครั้งที่ 2 และครั้งที่ 3 ประมาณเดือนพฤศจิกายน 2565 และเดือนมีนาคม 2566

### การพัฒนานวัตกรรมและการศึกษาเพื่อลงทุนในธุรกิจอื่น

ด้านการพัฒนานวัตกรรมและการศึกษาเพื่อลงทุนในธุรกิจอื่น ซึ่งภายหลังได้มีการจัดตั้งกรรมการกำกับ การศึกษาโครงการใหม่กลุ่มธุรกิจอื่นๆ และ คณะทำงานขับเคลื่อนนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง (Innovation and Deep Tech Working Team) ตามที่บริษัทฯ มีแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ในการดำเนินงานด้านการศึกษา และพัฒนาโครงการใหม่ให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สอดคล้องกับทิศทาง วิสัยทัศน์ และพันธกิจ เป็น บริษัทฯ บริหารทางด่วนชั้นนำที่เชื่อมต่อระหว่างเครือข่ายถนนและระบบคมนาคมขนส่ง มีการพัฒนาเทคโนโลยี และศึกษาในการลงทุนโครงการใหม่ ทั้งกลุ่มธุรกิจทางด่วนหรือทางพิเศษ และการลงทุนในกลุ่มธุรกิจอื่นๆ นั้น เพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงที่มีทั้งวิกฤติและโอกาสในอนาคต และเพื่อสร้างโอกาสในการขยายธุรกิจไปยังกลุ่ม ธุรกิจอื่นๆ เพิ่มแหล่งรายได้จากธุรกิจอื่นๆ ได้มีการประชุมร่วมกันในปี 2565 ไปทั้งหมด 14 ครั้ง และมีการ ประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาธุรกิจที่เหมาะสมในการลงทุน ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาเป็นไปตามแผนของ บริษัทฯ ที่มีเป้าหมายเสนอคณะกรรมการบริษัทพิจารณาในไตรมาสที่ 3/2565

### การดำเนินโครงการส่งมอบคุณค่าแก่สิ่งแวดล้อมภายใต้โครงการ 3Rs

ในไตรมาสที่ 2 ปี 2565 ตามที่บริษัทฯ มีแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมตามโครงการส่งมอบ คุณค่าแก่สิ่งแวดล้อมภายใต้โครงการ 3Rs ซึ่งฝ่ายบริหารได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง สรุปผลการดำเนินงานพอสังเขป ดังนี้

- การจัดการขยะและของเสีย ที่เข้าร่วมดำเนินการกับ Start up ด้านการจัดการขยะ GEPP Sa-Ard (เก็บ สะอาด) สามารถคัดแยกขยะทั้งหมดเดือนละประมาณ 2,000 กิโลกรัม และแยกขยะที่สามารถรีไซเคิลได้ประมาณร้อยละ 30 ต่อเดือน คิดเป็นค่าเทียบเท่าการลดก๊าซเรือนกระจกเดือนละประมาณ 966 KgCO<sub>2</sub>e
- โครงการศึกษาการติดตั้งแผงรับพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคาอาคารสำนักงานและอาคารด่าน ซึ่งจาก ผลการศึกษาพบว่าพื้นที่ที่สามารถติดตั้งได้ 373 KWp ผลิตไฟฟ้าได้ 484,900 KWh/Year คิดเป็น 336,181 KgCO<sub>2</sub>e
- การเข้าร่วมกิจกรรมโครงการ Care the Bear ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยสนับสนุนให้ บริษัทฯ หจก. ทะเบียวนและองค์กรที่สนใจร่วมปรับพฤติกรรมลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการจัด

กิจกรรมต่างๆ ขององค์กร ทั้งในรูปแบบของ online หรือ onsite เช่น การจัดการประชุมผู้ถือหุ้น การประชุมผู้ถือหุ้นผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-AGM) การประชุมออนไลน์ การประชุมนักวิเคราะห์ (Analyst Meeting) การประชุมผู้บริหารพบเพื่อนพนักงาน การแถลงข่าว การอบรม สัมมนา E-Meeting ซึ่งผลการดำเนินงานที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้มีส่วนร่วมและลดก๊าซเรือนกระจกได้ กว่า 1,642 KgCO<sub>2</sub>e และ ลดการใช้กระดาษได้กว่า 10,000 แผ่น สำหรับการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ในรอบ 6 เดือนที่ผ่านมา

- ร่วมมือกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) สนับสนุนการปลูกป่าในโครงการ Care the Wild "ปลูกป้อง" ที่มุ่งปลูกต้นไม้ใหม่ และส่งเสริมการดูแลต้นไม้ ผ่านภาคีองค์กรเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชน โดยมีชุมชนร่วมดูแลเอาใจใส่ต้นไม้ เพื่อให้เกิดการขยายแนวผืนป่าของประเทศไทยในอนาคต ซึ่ง DMT มีภารกิจและเป้าหมายในการปลูกต้นไม้จำนวน 1 หมื่นต้น ภายในระยะเวลา 5 ปี ในพื้นที่ป่า 50 ไร่ ที่จ.กาญจนบุรี ซึ่งคิดเป็นการลดก๊าซเรือนกระจกเทียบเท่า 18,000 KgCO<sub>2</sub>e ต่อปี
- คณะทำงาน 3Rs ยังได้ดำเนินการตามนโยบาย Green Procurement ซึ่งผลการดำเนินงานสามารถจัดซื้อสินค้าและผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมได้กว่าร้อยละ 30 และเตรียมความพร้อมเข้าประเมินโครงการสำนักงานสีเขียว (Green Office)
- สำหรับระบบเก็บค่าผ่านทางในระบบอัตโนมัติ ETC และ การใช้บัตร EMV และ QR Code ที่บริษัทฯ ได้พัฒนาและเปิดตัวใช้งานไปแล้วนั้น ก็มีส่วนร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจกซึ่งทำให้รถผ่านทางได้อย่างรวดเร็ว ไม่ต้องชะลอตัว หรือ ไม่ต้องรอจ่ายเงินหรือรับเงินทอน ก็มีส่วนช่วยลดมลพิษหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง บริษัทฯ อยู่ระหว่างประเมินการลดก๊าซเรือนกระจกจากระบบดังกล่าวต่อไป

### โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า

ตามนโยบายภาครัฐของไทยและหลายประเทศ ได้มีแผนการเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้บริโภคที่ใช้รถยนต์เครื่องยนต์สันดาป และการตื่นตัวต่อภาวะโลกร้อนที่กลายเป็นจุดเปลี่ยนให้รถยนต์ไฟฟ้าเข้ามามีบทบาทประกอบกับผลกระทบต่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็ว กลายเป็นปัจจัยสำคัญที่ผู้ซื้อรถใหม่เริ่มหันมาให้ความสนใจในการเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น การลดภาษีสรรพสามิตและภาษีอากรขาเข้าสำหรับรถยนต์ BEV รวมถึง มาตรการกระตุ้นยอดขายจากฝั่งผู้ผลิตในช่วงที่เศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว ส่งผลให้ราคาขายปลีกรถยนต์ไฟฟ้าในประเทศจับต้องได้มากขึ้น ทำให้แนวโน้มความต้องการรถยนต์ไฟฟ้าขยายวงกว้างมากขึ้น ซึ่งรวมถึงปริมาณรถยนต์ไฟฟ้าที่ใช้บริการทางยกระดับอุดรธานีที่เพิ่มสูงขึ้นตาม เพื่อเป็นการสนับสนุนการดำเนินการการเป็นผู้ให้บริการและบำรุงรักษา และสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก จึงได้ดำเนินการนโยบายการดำเนินการธุรกิจที่สอดคล้องบริการด้านยานยนต์ไฟฟ้า เพื่อเสริมสร้างศักยภาพด้านการให้บริการและการดำเนินการบริษัทตามนโยบาย ESG บริษัท ได้ดำเนินการในช่วงที่ผ่านมาดังนี้

- การออกนโยบายการใช้รถสำหรับผู้บริหารเพิ่มทางเลือกและส่งเสริมให้เกิดการใช้รถยนต์ไฟฟ้า
- การศึกษาและออกแบบติดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้า สำหรับพนักงานบริษัทฯ ผู้บริหารภายในอาคารสำนักงานเพื่อส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า และสามารถให้บริการสำหรับฝ่ายอำนวยความสะดวกที่หากเกิดเหตุฉุกเฉินบนทาง กรณีรถยนต์ไฟฟ้าแบตเตอรี่หมดสามารถนำมาชาร์จ ณ จุดชาร์จไฟฟ้า ที่บริษัทฯ จัดเตรียมไว้ได้ ซึ่งคาดว่าจะติดตั้งแล้วเสร็จภายในไตรมาสที่ 4
- การพัฒนาแผนที่แนะนำสถานีชาร์จรถยนต์ไฟฟ้า โดยรอบทางยกระดับดอนเมือง ภายใต้แนวคิด "Tollway EV Way" ซึ่งจะดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนสิงหาคม 2565 และจะประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการหรือบุคคลทั่วไปทราบวิธีการใช้งาน แนะนำสถานีชาร์จไฟฟ้า โดยรอบทางยกระดับ ซึ่งมี



ข้อมูลปรับปรุงตลอดเวลา โดยข้อมูลที่มีในระบบที่จัดเตรียมไว้ประกอบด้วย ตำแหน่งสถานีชาร์จ ผู้ให้บริการสถานีชาร์จ เวลาเปิดให้บริการ หมายเลขติดต่อผู้ให้บริการ เว็บไซต์ ประเภทหัวชาร์จไฟฟ้าที่ใช้งานได้ อัตราค่าบริการ สามารถนำทางไปยังสถานีได้ด้วยเส้นทางที่สั้นที่สุด ซึ่งถือเป็นการส่งเสริมการใช้งานสำหรับผู้ให้บริการของบริษัทฯ

- เพื่อให้บุคลากรของบริษัทฯ ได้รับการยกระดับ พัฒนาศักยภาพความรู้ และทักษะเกี่ยวกับยานยนต์ไฟฟ้า ฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ฯ และฝ่ายอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร จึงจัด “โครงการอบรมหลักสูตร ระบบยานยนต์ไฟฟ้าและความปลอดภัย (EV: Electric Vehicles)” เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้ปฏิบัติงานจะสามารถปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องตามหลักการและหลักปฏิบัติจริง เพราะยานยนต์ไฟฟ้าเป็นระบบที่มีหลักการทำงานแตกต่างจากรถยนต์ทั่วไปพนักงานจึงต้องทราบถึงความรู้พื้นฐานของระบบการทำงานภายในยานยนต์ไฟฟ้า แบตเตอรี่ ความปลอดภัย ข้อควรระวังต่างๆ รวมทั้งสิ่งที่จะต้องคำนึงถึงเบื้องต้น และเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการก้าวสู่ยุคยานยนต์ไฟฟ้าอย่างเต็มรูปแบบในอนาคตโดยได้มีการประสานงานไปยังสถาบันยานยนต์ ในการจัดฝึกอบรมภายใน หลักสูตรระบบยานยนต์ไฟฟ้าและความปลอดภัย (EV: Electric Vehicles) ให้กับผู้บริหารและพนักงานฝ่ายอำนวยความสะดวกและจัดการจราจร และผู้เกี่ยวข้อง ทั้งหมด 3 รุ่นในช่วงเดือน กรกฎาคม-กันยายน 2565

### โครงการ Tollway Loyalty Platform Via Line OA Channel

ความคืบหน้าโครงการ Tollway Loyalty Platform Via Line OA Channel ภายใต้แนวคิด Safer Road and Green Road สถานะของการพัฒนาระบบทั้งหมดได้ดำเนินการทดสอบและพร้อมใช้งาน โดยกิจกรรมส่งเสริมการใช้งานที่จะมอบให้กับผู้ใช้บริการของทางยกระดับในปี 2565 ประกอบไปด้วย Tollway Rally Thank you Users สำหรับขอบคุณลูกค้าที่ใช้บริการอย่างสม่ำเสมอเข้าร่วมสนุก ส่วนกิจกรรม Tollway Lucky Way ที่จัดขึ้นทุกปีก็จะสามารถร่วมสนุกผ่าน Tollway Loyalty Platform Via Line OA Channel ได้เช่นกัน และในช่วงปลายปีสำหรับคะแนนส่วนที่เหลือของผู้ใช้บริการ ก็สามารถนำมาร่วมกิจกรรม Tollway Give A Way ซึ่งเป็นกิจกรรมที่น่าเต็มสะสมมาแลกของรางวัลได้ คาดว่าระบบจะพร้อมให้ผู้ใช้บริการสมัครเข้าร่วมสะสมคะแนนภายในเดือนสิงหาคม 2565