

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
(MD&A) ปี 2565

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

21 กุมภาพันธ์ 2566



ภาพรวมของการดำเนินธุรกิจปี 2565

เศรษฐกิจไทยในปี 2565 ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามคาดการณ์ของหน่วยงานอิสระในอัตราร้อยละ 3.2-3.3 พื้นตัวต่อเนื่องจากร้อยละ 1.5 ในปี 2564 หลังจากสถานการณ์การระบาดของโรคโควิด-19 ที่คลี่คลายลง มีอัตราการฉีดวัคซีนเพิ่มสูงขึ้น และสถานการณ์ของการควบคุมในมาตรการต่างๆ ของทั่วโลกทยอยยกเลิก มาตรการจำกัดการเดินทางโดยในประเทศไทยได้เปิดประเทศเต็มรูปแบบตั้งแต่ช่วงกลางปี 2565 เป็นต้นมา ส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจในประเทศและจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติทยอยฟื้นตัว ภาคการท่องเที่ยวฟื้นตัวชัดเจนขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2565 โดยประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามามากกว่า 11 ล้านคน โดยเฉพาะในเดือนธันวาคม 2565 มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามามากกว่า 2 ล้านคน การบริโภคภาคเอกชนที่ได้รับความเชื่อมั่นในมาตรการต่างๆ ของสาธารณสุข รวมทั้งการดูแลและป้องกันตัวเองปรับตัวเพิ่มขึ้นโดยเป็นผลจากการปรับตัวดีขึ้นของภาคบริการที่ได้รับอานิสงส์จากภาคการท่องเที่ยวเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม ปัจจัยภายนอกประเทศที่เกิดจากความขัดแย้งระหว่างรัสเซียกับยูเครนที่เกิดขึ้นตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์หรือในช่วงปลายไตรมาสแรก และการล็อกดาวน์เมืองสำคัญของประเทศจีน ส่งผลให้เกิดภาวะชะงักงัน และเมื่อผนวกกับความต้องการสินค้าและบริการของโลกที่เร่งตัวขึ้นในช่วงเริ่มเปิดประเทศ ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อในหลายประเทศรวมถึงประเทศไทยปรับตัวสูงขึ้น ทิศทางการดำเนินนโยบายการเงินเกือบทั่วโลกจึงปรับมาเข้มงวดขึ้น ธนาคารแห่งประเทศไทยได้ปรับทิศทางการดำเนินนโยบายการเงินเพื่อควบคุมเงินเฟ้อ โดยมีการปรับขึ้นดอกเบี้ยนโยบายเป็นครั้งแรกในรอบ 4 ปี ในเดือนสิงหาคม 2565 และปรับขึ้นอย่างต่อเนื่องอีก 2 ครั้ง สู่ระดับร้อยละ 1.25 ณ สิ้นปี 2565 จากร้อยละ 0.50 เมื่อสิ้นปี 2564 สำหรับค่าเงินบาทแข็งค่าขึ้นในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี ปัจจัยบวกจากการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยว และประกอบกับผลจากการอ่อนค่าของเงินดอลลาร์ นอกจากนี้ การลงทุนด้านก่อสร้างฟื้นตัวขึ้นหลังสถานการณ์การระบาดคลี่คลายลง หลายโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เป็นการลงทุนในรูปแบบร่วมระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) มีการก่อสร้างมากขึ้นหลังจากที่ล่าช้าไป

หลังจากแนวโน้มสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด 19 ในประเทศไทยเริ่มคลี่คลาย ศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) ได้เริ่มผ่อนคลยมาตรการคุมโควิด 19 ตั้งแต่ช่วงเดือนกรกฎาคม ที่ผ่านมา บริษัทฯ ยังคงติดตามสถานการณ์และให้ความสำคัญต่อมาตรการควบคุมและป้องกันการติดเชื้ออย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยและสวัสดิภาพของพนักงานและผู้มีส่วนได้เสียภายนอก มุ่งเน้นการดำเนินงาน การให้บริการได้อย่างต่อเนื่องและธุรกิจไม่หยุดชะงัก มีเสถียรภาพตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้ตามเป้าหมาย การดำเนินธุรกิจของบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) สามารถทำกำไรได้ตามแผน ในปี 2565 ไม่มีการจำกัดการเดินทางทั้งในและต่างประเทศ ไม่มีมาตรการการล็อกดาวน์ เหมือนกับที่เกิดขึ้นในเดือน เมษายน ปี 2563 และ 2 ครั้งในปี 2564 ในเดือน พฤษภาคม และ เดือน กรกฎาคม-สิงหาคม ปริมาณการจราจรบนทางยกระดับในปี 2565 ปรับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามมาตรการการผ่อนคลยของภาครัฐ และการเปิดประเทศ การดำเนินงานในด้านต่างๆ ของบริษัทฯ ตลอดปี 2565 ในการวางรากฐานการพัฒนางานองค์กรสู่ความยั่งยืน (Sustainability Development) โดยส่งมอบคุณค่าในด้านต่างๆ ให้กับผู้มีส่วนได้เสียอย่างเป็นรูปธรรม รวมทั้งสามารถบริหารจัดการเพื่อให้ประสิทธิภาพในการให้บริการทางยกระดับเป็นไปตามมาตรฐาน ด้วยความสะดวก รวดเร็ว

และปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง โดยไม่หยุดที่จะพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไปในทุกๆ ปี เพื่อให้ผู้ใช้ทางเกิดความมั่นใจ และประทับใจและกลับมาใช้บริการทางยกระดับอย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ ยังคงให้บริการจัดเก็บค่าผ่านทาง การกักยานและอำนวยความสะดวก รวมทั้งงานด้านอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยโครงการพัฒนาด้านต่างๆ ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินมาอย่างต่อเนื่องและแล้วเสร็จ ประกอบไปด้วย

- ระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง
 - ได้มีการพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV (Europay Mastercard and Visa) และการพัฒนาการชำระด้วย QR Payment เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2565
 - โครงการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Manual Toll Collection System (MTC) แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2564
 - การพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Electronic Toll Collection System (ETC) ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2565
 - การพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)” บริษัทฯ ดำเนินการในช่องทางเลนทดสอบ 2 ช่องทางที่ด่านดินแดง และมีการติดตั้งรวมทั้งทดสอบ Acceptance Test แล้วเสร็จในเดือน ธันวาคม และอยู่ระหว่างรอการอนุมัติเพื่อการทดสอบเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ Single Platform ของกรมทางหลวง
- ระบบควบคุมการจราจรและอำนวยความสะดวก
 - โครงการระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control) และระบบเฝ้าระวัง (Surveillance System) บนทางยกระดับอุตราภิมุข หรือ โครงการ Smart Project กรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย ได้ศึกษาแนวทางการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Highway Traffic Operations Center : HTOC) ได้เชื่อมข้อมูลจากศูนย์ Operation Control Center (OCC) ของบริษัทฯ ไปยังกรมทางหลวงเป็นผลสำเร็จเพื่อบูรณาการโดยรวม
 - ส่วนการพัฒนาอื่นๆ บริษัทฯ ได้จัดทำโครงการพัฒนาระบบวิเคราะห์ภาพวิดีโอ (ระบบ Video Analytic) ให้มีความถูกต้องแม่นยำมากขึ้น โดยใช้เทคโนโลยี Deep Learning ในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเริ่มใช้งานจริงตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2565
- งานซ่อมบำรุงรักษา บริษัทฯ ได้ปรับปรุงท่อระบายน้ำชนิด HDPE บนทางยกระดับ ช่วงข้ามห้าแยกลาดพร้าว และสี่แยกสุทธิสาร ได้เปลี่ยนท่อใหม่พร้อมชุดอุปกรณ์จับยึดท่อ ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ และตุลาคม ตามลำดับ และได้ดำเนินการปรับปรุงผิวจราจรด้วยวิธี Micro Surfacing ซึ่งช่วยเพิ่มความฝืดของผิวทาง ในช่องทางซ้ายบนสายทางของทางยกระดับทั้งขาเข้าและขาออก ทางลงดอนเมือง และทางลงสนามบินดอนเมือง จุดบริเวณทางเชื่อมต่อกับทางด่วนชั้นที่ 2 เพื่อยกระดับความปลอดภัย ได้ดำเนินงานแล้วเสร็จในเดือนกันยายน ในส่วนของโครงสร้างทางยกระดับ ได้ทำการตรวจสอบและประเมินความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทางยกระดับ (Project of Inspection and Assessment for Tollway

Elevated Structure) ผลการตรวจสอบโครงสร้างคอนกรีตไม่พบความเสียหายที่กระทบต่อเสถียรภาพของโครงสร้างอย่างเป็นนัยสำคัญ พบการเสื่อมสภาพจากการใช้งานทั่วไป

- โครงการขอรับรองระบบมาตรฐาน ISO 9001:2015 มาตรฐานระบบการบริหารคุณภาพ และ ISO 14001:2015 มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ได้รับการรับรองระบบบริหารงานด้านคุณภาพ ISO 9001:2015 และ ระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2015 ภายใต้ขอบเขต “การดำเนินงานและบำรุงรักษาทางยกระดับอุตราภิมุข ตอนดินแดง – ดอนเมือง - อนุสรณ์สถานแห่งชาติ” จากบริษัท เอสจีเอส ประเทศไทย จำกัด เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2565
- โครงการในงานนวัตกรรมของบริษัทฯ ที่ดำเนินการและสำเร็จตามแผนงาน นอกเหนือจากระบบ MTC/ETC ระบบ M-Flow เลนทดสอบ ระบบ Video Anlytic ตามข้างต้นแล้วยังมีส่วนอื่นๆ ซึ่งเป็นการพัฒนานวัตกรรมเพื่อการบริหารจัดการต้นทุนภายในองค์กรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และเป็นไปตามนโยบายของภาครัฐ ประกอบไปด้วยโครงการ Tollway Loyalty Platform Via Line OA Channel, Mobile Application, โครงการพัฒนาการชำระค่าผ่านทางด้วย Fleet Card, Line Robot (เพื่อการจัดการงานธุรการต่างๆ), E-Learning (Online Learning), e-Tax Invoice & e-Receipt และระบบ e-Withholding Tax, cash deposit machine model Kun5C-เครื่องรับฝากเงิน และ โครงการนำฝุ่นจากรถดูดกวาดกลับมาใช้ใหม่

การจ่ายเงินปันผล ในปี 2565 ภายหลังจากการที่บริษัทฯ นำหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวน 140 ล้านหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และมีการซื้อ-ขายเป็นวันแรกเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 ที่ผ่านมาโดยมี นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ที่บริษัทฯ ได้เปิดเผยในหนังสือชี้ชวนกำหนดไว้ “บริษัทฯ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90.0 ของกำไรสุทธิประจำปีภายหลังจากจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว โดยคำนึงถึงกระแสเงินสดจากการประกอบการ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานแผนการลงทุนในอนาคต เงื่อนไข และข้อจำกัดตามที่กำหนดไว้ในสัญญากู้ยืมเงินหรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง” นโยบายดังกล่าวนี้บริษัทฯ ได้ถือปฏิบัติครบถ้วน และมีการประกาศจ่ายเงินปันผลในรอบปี 2565 ดังนี้

- การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2565 ผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติการจัดสรรกำไรเป็นเงินปันผลจากผลการดำเนินงานประจำปี 2564 ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท จากจำนวนผู้ถือหุ้น 1,181,232,800 หุ้น เป็นจำนวนเงิน 295.30 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลดังกล่าวให้กับผู้ถือหุ้นแล้วในเดือนพฤษภาคม 2565
- การประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2565 คณะกรรมการบริษัทมีมติเห็นชอบการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากผลการดำเนินงาน 6 เดือนแรกของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท จากจำนวนผู้ถือหุ้น 1,181,232,800 หุ้น เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 118.12 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นแล้วเมื่อวันที่ 9 กันยายน 2565
- การประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2565 คณะกรรมการบริษัทมีมติเห็นชอบการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากผลการดำเนินงาน 9 เดือนแรกของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.25 บาท จากจำนวนผู้ถือหุ้น 1,181,232,800 หุ้น เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น



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

295.30 ล้านบาท ซึ่งบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาล สำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนแรก ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท รวมเป็นเงิน 118.12 ล้านบาท เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2565 ที่ผ่านมา และบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 9 เดือนส่วนที่เหลือในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้ว จำนวน 1,181,232,800 หุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 177.18 ล้านบาท บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นแล้วเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565

โดยเงินปันผลจำนวนดังกล่าวได้จ่ายจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ

ในด้านผลประกอบการ ปริมาณจรรยาและรายได้ของบริษัทฯ ปรับเพิ่มขึ้น โดยมีรายได้ค่าผ่านทาง 1,832.08 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 52 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 แต่ยังคงต่ำกว่าในอัตราร้อยละ 10.5 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 มีกำไรสุทธิ 780.58 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 93 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 และเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 1.4 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 การบริหารการจัดการต้นทุนดำเนินงานที่ไม่รวมต้นทุนการตัดจ่ายสัมปทาน และ ภาษีเงินได้นิติบุคคล บริษัทฯ ยังคงบริหารการจัดการได้อย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2563 นับจากการแพร่ระบาดของโควิด 19 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้ที่มีดอกเบี้ยกับสถาบันการเงิน ด้วยหนี้สินต่อทุนที่อยู่ในระดับที่ต่ำมากอย่างต่อเนื่องมาจนในปัจจุบันมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า) (D/E Ratio) เท่ากับ 0.07 อัตราส่วนสภาพคล่อง ปรับเพิ่มขึ้นจาก 1.36 เท่า เป็น 1.40 เท่า เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2564 รวมทั้งมีวงเงินหมุนเวียนเพื่อสำรองไว้ใช้ในกิจการ ซึ่งยังมีได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 1,000 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2564 : 1,000 ล้านบาท) ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีสภาพคล่องที่แข็งแกร่งเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ (COVID-19) และโรคระบาดต่างๆได้ในระยะยาว และมีความพร้อมในการขยายกิจการในการเข้าร่วมประมูลโครงการที่ภาครัฐเปิดประมูลเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน (Public-Private Partnership) หลายโครงการ

หน่วย : ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน	2564	2565	2565	%เพิ่ม/(ลด)		2564	2565	%เพิ่ม/ (ลด)
	ไตรมาส 4	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	QoQ	YoY	ม.ค.-ธ.ค.	ม.ค.-ธ.ค.	
รายได้ค่าผ่านทาง	384.79	502.07	551.67	10	43	1,202.38	1,832.08	52
EBITDA	264.48	379.12	399.51	5	51	729.78	1,329.22	82
กำไรสุทธิ	155.79	214.46	235.68	10	51	404.30	780.58	93
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	0.13	0.18	0.20	-	-	0.36	0.66	-
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.07	0.07	0.07	-	-	0.07	0.07	-



ผลการดำเนินงานในไตรมาส 4 ปี 2565 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 3 ปี 2565

บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง EBITDA และกำไรสุทธิ เท่ากับ 551.67 ล้านบาท 399.51 ล้านบาท และ 235.68 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 3 ปี 2565 จากปริมาณจราจรบนทางยกระดับที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 9 ส่งผลให้รายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 49.60 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 และในปี 2565 ภาครัฐไม่มีมาตรการการจำกัดการเดินทาง มีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้น 21.22 ล้านบาท หรือร้อยละ 10

ผลการดำเนินงานในไตรมาส 4 ปี 2565 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2564

บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 117.28 ล้านบาท หรือร้อยละ 43 จากปริมาณจราจรบนทางยกระดับที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 EBITDA เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 135.03 ล้านบาท หรือร้อยละ 51 สำหรับกำไรสุทธิ ในไตรมาส 4 ปี 2565 เพิ่มจากไตรมาส 4 ปี 2564 จำนวน 79.89 ล้านบาท หรือร้อยละ 51 จากรายได้ค่าผ่านทางที่เพิ่มขึ้น และมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ณ สิ้น ปี 2565 เท่ากับ 0.07 เท่า

ผลการดำเนินงานปี 2565 เปรียบเทียบกับปี 2564

ในปี 2565 ไม่มีมาตรการจำกัดการเดินทาง และตั้งแต่เดือนเมษายน เป็นต้นมา มีปัจจัยบวกในการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจของรัฐบาล การเปิดภาคเรียน Onsite และการปรับลดมาตรการต่างๆ ในการเดินทางเข้าประเทศไทยของนักท่องเที่ยว ซึ่งทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวปรับเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โครงการต่างๆ เพื่อการกระตุ้นการท่องเที่ยวในประเทศไทย ในปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 780.58 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 376.28 ล้านบาท หรือร้อยละ 93 เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 629.70 ล้านบาทหรือร้อยละ 52.4 ซึ่งในปี 2564 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ยังคงรุนแรงมากยิ่งขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ในไตรมาสที่ 2 มีการจำกัดการเดินทางในเดือน พฤษภาคม และในไตรมาสที่ 3 มีการจำกัดการเดินทางในเดือน กรกฎาคม และ สิงหาคม บริษัทฯ สามารถบริหารต้นทุนค่าใช้จ่าย (ไม่รวมต้นทุนการตัดจ่ายสัมปทานและภาษีเงินได้นิติบุคคล) อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2563 เป็นต้นมา โดยในปี 2565 มีค่าใช้จ่ายปรับเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 8.09 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 1.6 เมื่อเทียบกับปี 2564 โดยมีรายได้ปี 2565 ปรับเพิ่มขึ้นจากปี 2564 แล้วคิดเป็นร้อยละ 1.3 ต้นทุนทางการเงินปรับลดลงเป็นจำนวน 22.15 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 91.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวกับสถาบันการเงินครบทั้งจำนวน

เหตุการณ์สำคัญปี 2565

1. ด้านการให้บริการ

- ได้รับการรับรองระบบการบริหารงานคุณภาพ (Quality Management System : QMS) ตามมาตรฐาน ISO 9001 : 2015 จาก บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด



- ได้รับการรับรองระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม (Environmental Management System : EMS) ตามมาตรฐาน ISO 14001 : 2015 จาก บริษัท เอสจีเอส (ประเทศไทย) จำกัด



2. ด้านการกำกับดูแลกิจการ

- ได้รับการประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (Annual General Meeting : AGM) ระดับ “ดีเลิศ” โดยได้รับผลประเมิน 100 คะแนนเต็ม



- ได้รับการประเมินการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนไทย หรือ Corporate Governance Report (CGR) ระดับ “ดีมาก” (Verry Good CG Scoring)



3. ด้านความยั่งยืน

- ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืน ประจำปี 2565 (Thailand Sustainability Investment : THIS 2022) ซึ่งเป็นหุ้นของบริษัทจดทะเบียนที่ให้ความสำคัญกับสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental, Social and Governance : ESG) ควบคู่กับการมีผลการดำเนินงานทางการเงินที่ดี



4. ด้านภาพลักษณ์องค์กร

- ได้รับ “รางวัลองค์กรที่สนับสนุนงานด้านคนพิการดีเด่น ประจำปี 2565” โดยกรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ



- ได้รับ “รางวัล Smart Performance Company Awards” จากงาน Thailand Smart Award ครั้งที่ 3 โดยกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม และบริษัท ฌ ดี เนทเวอร์ค พับลิชซิ่ง จำกัด



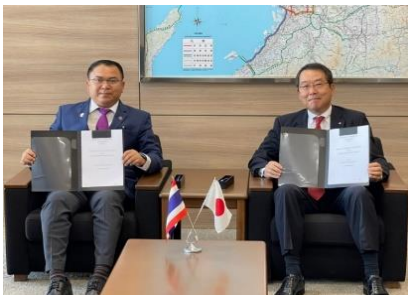
- ได้รับ “รางวัลองค์กรต้นแบบความยั่งยืนในตลาดทุนไทยด้านสนับสนุนคนพิการ” รางวัลประเภท “ดีเด่น” จัดโดย สำนักงาน ก.ล.ต. ร่วมกับกระทรวงแรงงาน กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน กรมการจัดหางาน กรมส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย และสมาคมสภาคนพิการทุกประเภทแห่งประเทศไทย



- ได้รับ “รางวัลจรรยาบรรณดีเด่น หอการค้าไทย ประจำปี 2565 (TCC BEST AWARDS 2022)” จากโครงการประกาศเกียรติคุณจรรยาบรรณดีเด่น หอการค้าไทย ประจำปี 2565 (ต่อเนื่องปีที่ 2) เป็นรางวัลเชิดชูเกียรติแก่ภาคธุรกิจเอกชนไทยที่ดำเนินธุรกิจโดยใช้หลักจรรยาบรรณให้เกิดการยอมรับ เชื่อถือ ศรัทธา แก่สังคม และภาคธุรกิจไทย รวมถึงภาคธุรกิจในต่างประเทศอย่างกว้างขวางยิ่งขึ้น



5. ด้านความร่วมมือกับพันธมิตร



- ลงนามในบันทึกข้อตกลงในการร่วมทุน (MOU) กับ HANSHIN EXPRESSWAY COMPANY LIMITED หรือ HEX แห่งประเทศญี่ปุ่น เพื่อการต่อยอดทางธุรกิจในการซ่อมบำรุงรักษา (Joint Business Development) ณ สำนักงานใหญ่ HEX เมืองโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2565



- ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับ บริษัท อีวีมี พลัส จำกัด ในวันที่ 19 ตุลาคม 2565 เพื่อร่วมกันศึกษาความเป็นไปได้และร่วมกันส่งเสริมการใช้งานยานยนต์ไฟฟ้าและบริการที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งรวมถึงสร้างประสบการณ์การทดลองใช้ เก็บข้อมูล ศึกษาความเป็นไปได้ของธุรกิจ ทดสอบฟังก์ชันการใช้งาน ออกแบบ รูปแบบการใช้งาน อันนำไปสู่การพิจารณาความร่วมมือระหว่างทั้งสองฝ่ายในอนาคต



- เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ร่วมลงนามสัญญาความร่วมมือ ในการพัฒนานวัตกรรมเครื่องเก็บเงินดิจิทัล ร่วมกับ บริษัท รักษาความปลอดภัย การ์ดฟอร์ซ แคช โซลูชันส์ (ประเทศไทย) จำกัด เพื่อนำเทคโนโลยีมาเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน พร้อมการพัฒนานวัตกรรม และปรับปรุงการบริหารเงินสดแบบครบวงจร ตามแนวทางการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน

6. ด้านการพัฒนาโครงสร้างบริหาร



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



- ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2565 ได้มีมติแต่งตั้งให้ นางสาวบงกชรัตน์ ตั้งชุกกุล จากผู้ช่วยรองกรรมการผู้จัดการ สายงานธุรกิจและการเงิน ขึ้นดำรงตำแหน่งเป็น รองกรรมการผู้จัดการ สายงานธุรกิจ และการเงิน (Chief Financial Officer: CFO) ให้มีผลตั้งแต่วันที่ 16 พฤษภาคม 2565 เป็นต้นไป

7. ด้านการจ่ายเงินปันผล ปี 2565 และปี 2564

	วันที่อนุมัติ	กำหนดจ่าย	อัตราต่อหุ้น (บาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
2565				
เงินปันผลประจำปี 2564	26 เมษายน 2565	พฤษภาคม 2565	0.25	295.31
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2565	10 สิงหาคม 2565	กันยายน 2565	0.10	118.12
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2565	14 พฤศจิกายน 2565	ธันวาคม 2565	0.15	177.18
2564				
เงินปันผลประจำปี 2563	29 เมษายน 2564	พฤษภาคม 2564	0.50	520.62
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2564	10 สิงหาคม 2564	กันยายน 2564	0.07	82.68

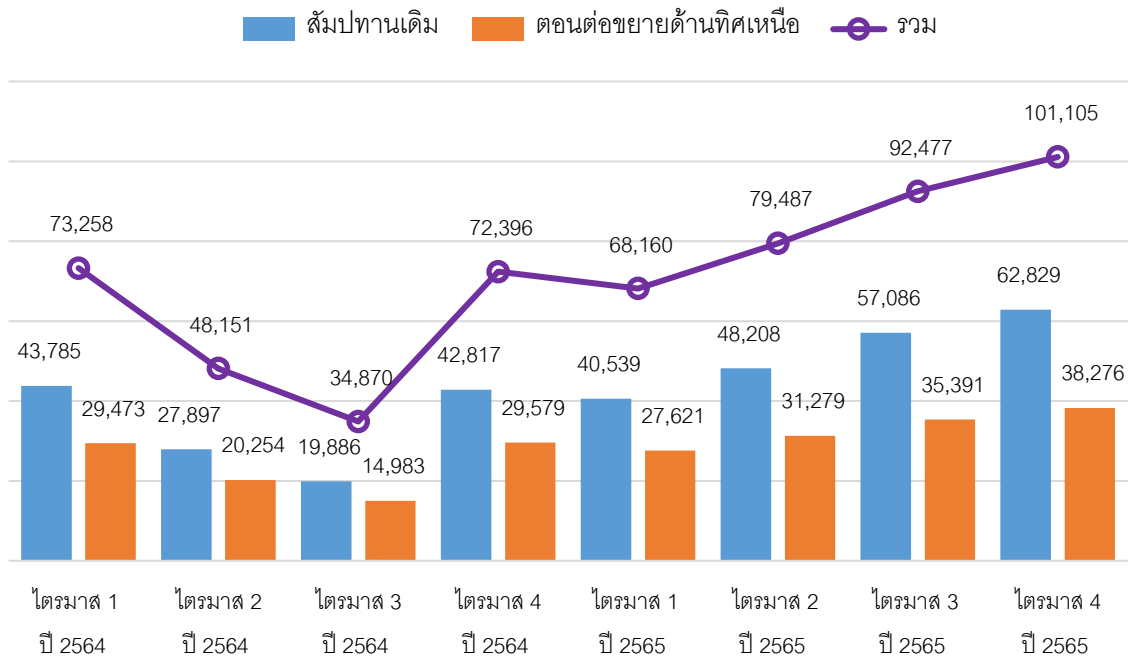


คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A) ปี 2565
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

บริษัทฯ ยังคงมีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นที่เพิ่มขึ้นจากในอดีตไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 เป็นอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสำหรับปี* ภายหลังจากจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมาย

หมายเหตุ : *กำไรสำหรับปี หมายถึงกำไรสุทธิสิ้นสุด 31 ธันวาคม ของแต่ละปีหลังหักค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคล

ปริมาณจราจรปี 2565



ในไตรมาสที่ 4 ปี 2565 ถือเป็นช่วงการผ่อนคลายมาตรการต่างๆ ในการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 แบบเต็มรูปแบบทุกกิจกรรมสามารถดำเนินการได้ตามปกติ ส่งผลให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง สรุปภาพรวมปริมาณจราจรของทางยกระดับดอนเมือง ไตรมาสที่ 4 ปี 2565 เป็นปริมาณจราจรสูงสุดในรอบ 2 ปี โดยส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 62,829 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 38,276 คันต่อวัน เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับ ไตรมาสที่ 3 ปี 2565 ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 57,086 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 35,391 คันต่อวัน คิดเป็นการเพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 10.1 และ 8.2 ตามลำดับ โดยเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 4 ปี 2564 มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 42,817 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยต่อวัน 29,579 คันต่อวัน เพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 46.7 และ 29.4 ตามลำดับ โดยมีข้อสังเกตว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของสัมปทานเดิมช่วงดินแดง-ดอนเมือง ที่เชื่อมกับกิจกรรมในใจกลางกรุงเทพฯ มีอัตราการเพิ่มขึ้นที่สูงกว่าตอนต่อขยายด้านทิศเหนือแสดงให้เห็นว่ากิจกรรมทางธุรกิจใจกลางกรุงเทพฯ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นสูง สรุปภาพรวมปริมาณจราจรไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ได้รับปัจจัยบวกอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตลอดเวลา และ สรุปภาพรวมปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี 2565 (AADT) ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 52,240 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยต่อวัน 33,177 คันต่อวันรวมสองสายทางปี 2565 เท่ากับ 85,417 คันต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก ปี 2564 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี (AADT) ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 33,556 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยาย



ด้านทิศเหนือเฉลี่ยต่อวัน 23,549 คันต่อวัน รวมสองสายทางปี 2564 เท่ากับ 57,105 คันต่อวัน กล่าวโดยสรุปว่า ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี 2565 สูงกว่าปี 2564 ที่ร้อยละ 49.6 อีกทั้งยังมีปัจจัยบวกที่มีนัยสำคัญ จากการเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติและนักท่องเที่ยวชาวจีนโดยไม่จำเป็นต้องตรวจคัดกรอง COVID-19 ที่จะทำให้กิจกรรมการเดินทางโดยรวมเพิ่มสูงขึ้น ก็จะส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองเพิ่มสูงขึ้นอีกด้วย

แนวโน้มปริมาณจราจรในปี 2566

จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 4 ปี 2565 ที่บริษัทฯ ได้ติดตามอย่างใกล้ชิด พบว่า ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเกิดจากความมั่นใจในการออกมาใช้ชีวิตและประกอบกิจการ ซึ่งทำให้กิจกรรมการเดินทางนั้นสูงขึ้นตามไปด้วย อีกทั้งการติดตามการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ จากแหล่งข้อมูลภาครัฐ ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในลักษณะเดียวกัน ด้านการติดตามการระบาดของ COVID-19 ภาครัฐได้มีการประกาศนโยบายที่ชัดเจนว่าการระบาดของ COVID-19 ได้ถึงระยะสิ้นสุดการระบาดแล้ว และจะไม่มีมาตรการจำกัดการเดินทาง การลี้ภัยอื่นอีกต่อไป เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ติดเชื้อมีภูมิคุ้มกันธรรมชาติ และ กลุ่มเสี่ยงก็ได้รับวัคซีนเป็นส่วนใหญ่ จึงเชื่อมั่นว่าหลังจากนี้ไปกิจกรรมทุกอย่างจะทยอยกลับไปสู่สภาวะปกติเหมือนก่อนการระบาดของ COVID-19 รวมไปถึง นโยบายการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยเป็นเป้าหมายลำดับต้นๆ ที่นักท่องเที่ยวต้องการเดินทางมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวชาวจีนที่จะทำให้อุตสาหกรรมภาคการท่องเที่ยวฟื้นตัวกลับมาอีกครั้ง และจะทำให้ปริมาณการเดินทางโดยรวมเพิ่มขึ้น ส่งผลไปยังการเดินทางของ สนามบินดอนเมืองที่ติดกับทางยกระดับดอนเมือง ถึงแม้จะยังไม่มียกบินจากสายการบินนานาชาติเพิ่มมากขึ้น แต่เที่ยวบินในประเทศที่สนามบินดอนเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ จะทำให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมือง สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

ผลการดำเนินงาน

หน่วย : ล้านบาท

	2564	2565	2565	%เพิ่ม/(ลด)	
	ไตรมาส 4	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	QoQ	YoY
รายได้ค่าผ่านทาง	384.79	502.07	551.67	10	43
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	146.39	186.24	184.75	(1)	26
กำไรขั้นต้น	238.40	315.83	366.92	16	54
รายได้จากการลงทุน	1.38	2.28	3.92	72	184
รายได้อื่น	0.93	0.17	2.21	1,200	138
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	5.13	6.27	6.20	(1)	21
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	39.20	43.63	70.73	62	80
ต้นทุนทางการเงิน	1.44	0.22	1.40	536	(3)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	39.15	53.70	59.04	(10)	51
กำไรสำหรับงวด	155.79	214.46	235.68	10	51
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	154.39	212.22	236.79	12	53
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.13	0.18	0.20	11	54



**ผลการดำเนินงานไตรมาส 4 ปี 2565
เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 3 ปี 2565**

ไตรมาสที่ 4 ปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 235.68 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 3 ปี 2565 จำนวน 21.22 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 มีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นจำนวน 49.60 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวม 27.10 ล้านบาท หรือร้อยละ 62 โดยมีค่าใช้จ่ายหลักที่ปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมช่วยเหลือสังคม ค่าใช้จ่ายสำหรับเงินรางวัลประจำปีของพนักงาน และค่าใช้จ่ายเพื่อรองรับแผนพัฒนาธุรกิจ เป็นต้น

**ผลการดำเนินงานไตรมาส 4 ปี 2565
เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2564**

เมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานไตรมาส 4 ปี 2565 กับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีกำไรเพิ่มขึ้นจำนวน 79.89 ล้านบาท หรือร้อยละ 51 สาเหตุหลักมาจากรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นจำนวน 166.88 ล้านบาท หรือร้อยละ 43 ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 38.36 ล้านบาท หรือร้อยละ 26 จาก ต้นทุนสัมปทานตัดจ่าย ค่าใช้จ่ายในการสื่อสาร และค่าใช้จ่ายสำหรับเงินรางวัลประจำปีของพนักงาน เป็นต้น ต้นทุนในการจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหารปรับเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวม 32.60 ล้านบาท หรือร้อยละ 74 จากค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ ค่าที่ปรึกษาโครงการพัฒนาธุรกิจ และเงินบริจาคให้กับมูลนิธิทางสุฝุ่น ปั่นคนเก่ง เป็นต้น

ผลการดำเนินงานปี 2565 เปรียบเทียบกับปี 2564

หน่วย : ล้านบาท

	2564 ม.ค.-ธ.ค.	2565 ม.ค.-ธ.ค.	%เพิ่ม/(ลด)
รายได้ค่าผ่านทาง	1,202.38	1,832.08	52
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	518.14	654.96	26
กำไรขั้นต้น	684.24	1,177.12	72
รายได้จากการลงทุน	6.87	9.39	37
รายได้อื่น	3.12	4.52	45
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	18.77	19.53	4
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	161.97	192.43	19
ต้นทุนทางการเงิน	24.18	2.04	(92)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	85.01	196.45	131
กำไรสำหรับงวด	404.30	780.58	93
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	392.37	788.94	101
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.36	0.66	83



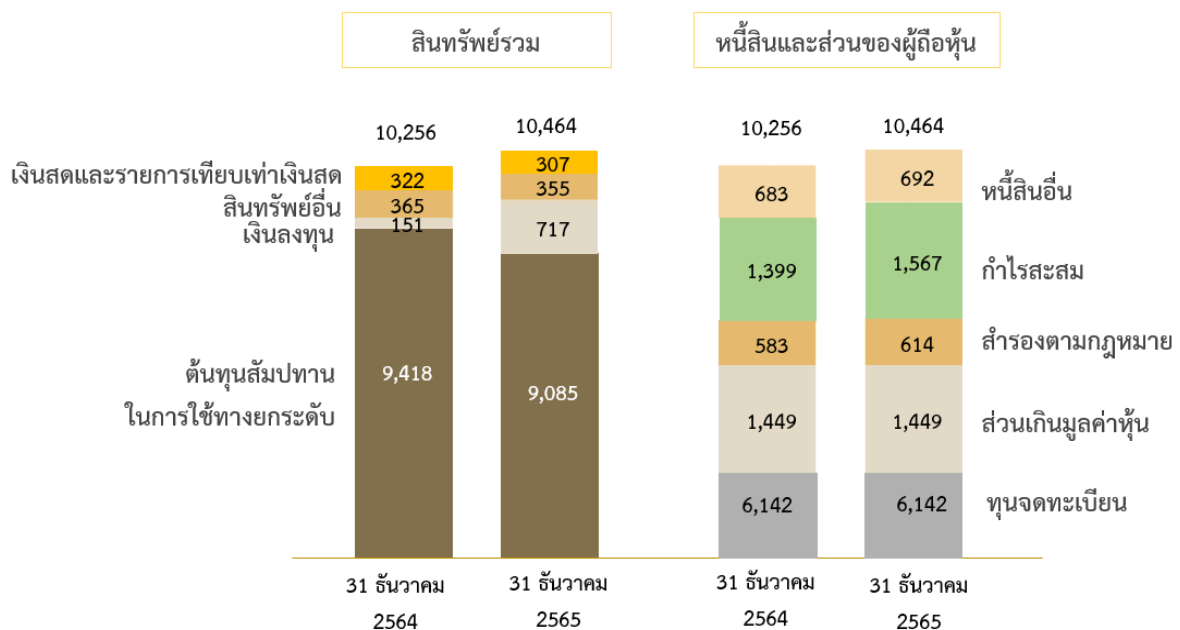
คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A) ปี 2565
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

ในปี 2565 บริษัทฯ มีกำไรสุทธิจำนวน 780.58 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2564 จำนวน 376.28 ล้านบาท หรือร้อยละ 93 เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 629.70 ล้านบาท หรือร้อยละ 52 ต้นทุนการตัดจ่ายสัมปทานปรับเพิ่มขึ้นเนื่องจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นเป็นไปในทิศทางเดียวกับกับรายได้ที่ปรับเพิ่มขึ้น โดยมีค่าใช้จ่ายรวมด้านต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ (ไม่รวมต้นทุนการตัดจ่ายสัมปทาน) ต้นทุนในการจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหารปรับเพิ่มขึ้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมช่วยเหลือสังคม ค่าใช้จ่ายสำหรับเงินรางวัลประจำปีของพนักงาน และค่าใช้จ่ายเพื่อรองรับแผนพัฒนาธุรกิจ เป็นต้น ด้านต้นทุนทางการเงินปรับลดลง 22.14 ล้านบาท หรือร้อยละ 92 และภาษีเงินได้มีจำนวน 196.45 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 111.44 ล้านบาท หรือเป็นร้อยละ 131 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564

ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เปรียบเทียบกับ 31 ธันวาคม ปี 2564

หน่วย : ล้านบาท



หน่วย : ล้านบาท

	2564 31 ธันวาคม	2565 31 ธันวาคม	เพิ่ม/(ลด)	
			ล้านบาท	%
สินทรัพย์รวม	10,256.05	10,463.81	207.76	2.0
หนี้สินรวม	682.69	692.11	9.42	1.4
ส่วนของผู้ถือหุ้น	9,573.36	9,771.70	198.34	2.1



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

สถานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 10,463.81 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 207.76 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 โดยปรับเพิ่มขึ้นจากกระแสเงินสดคงเหลือที่นำไปลงทุนในเงินลงทุนชั่วคราว และเงินลงทุนระยะยาว ต้นทุนสัมปทานการใช้ทางยกระดับ ลดลงจากการตัดจ่ายตามปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริง บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 692.11 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9.42 ล้านบาท หรือร้อยละ 1.4 สาเหตุมาจากภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่ายเพิ่มขึ้นจากกำไรที่เพิ่มขึ้นในช่วงครึ่งปีหลัง เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมจำนวน 9,771.70 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 198.34 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.1 มีกำไรสะสมเพิ่มขึ้นจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จปี 2565 จำนวน 788.94 ล้านบาท มาจากผลการดำเนินงานปี 2565 จำนวน 780.58 ล้านบาท และ กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น จำนวนรวม 8.36 ล้านบาท และกำไรสะสมลดลงจากการจ่ายเงินปันผลประจำปี 2564 และเงินปันผลระหว่างกาลปี 2565 ในอัตรา 0.25 บาทต่อหุ้น และ 0.25 บาทต่อหุ้น ตามลำดับ หรือคิดเป็นจำนวนเงินรวม 590.62 ล้านบาท

ณ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ ได้จัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายไว้ครบจำนวนร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนตามมาตรา 116 ของพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 แล้ว

กระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

งกระแสเงินสด	31 ธันวาคม	31 ธันวาคม	เพิ่มขึ้น / (ลดลง)	
	2564	2565	จำนวน	ร้อยละ
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	483.59	1,160.45	676.86	140
กระแสเงินสดสุทธิ (ใช้ไปใน) ได้มาจากกิจกรรมลงทุน	41.19	(573.18)	(614.37)	(1,492)
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(620.23)	(602.08)	18.15	(3)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(95.45)	(14.81)	80.64	(84)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	417.20	321.75	(95.45)	(23)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	321.75	306.94	(14.81)	(5)

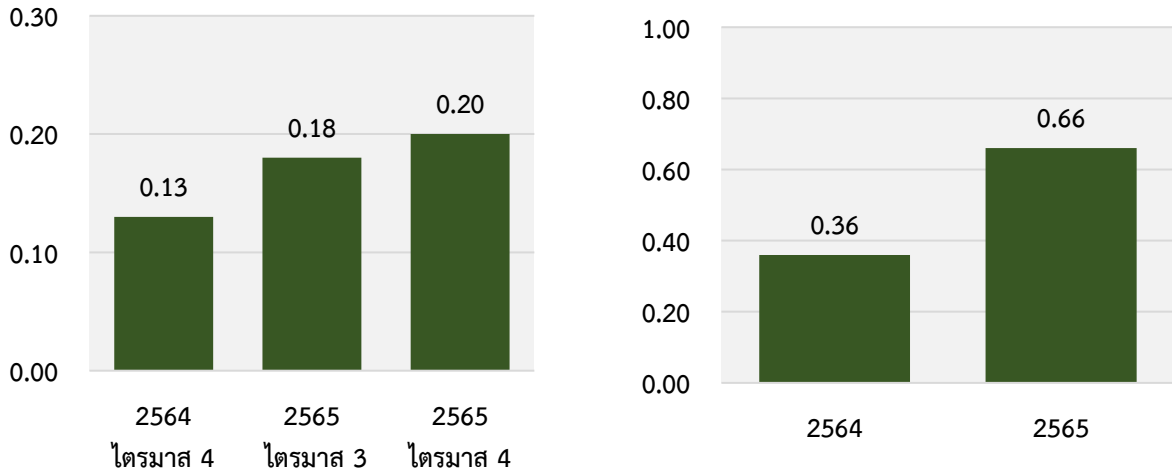
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 306.94 ล้านบาท ลดลง 14.81 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 5 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2564 โดยบริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 1,160.45 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 จำนวน 676.86 ล้านบาท หรือร้อยละ 140 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้และปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 573.18 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายเพื่อการลงทุนในเงินลงทุนระยะสั้นและระยะยาวเพื่อบริหารผลตอบแทนทางการเงินสุทธิจำนวน 563.75 ล้านบาท เงินสดจ่ายสุทธิเพื่อซื้อสินทรัพย์ 17.76 ล้านบาท และดอกเบี้ยรับจำนวน 8.33 ล้านบาท มีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 602.08 ล้านบาท จากการจ่ายเงินปันผลประจำปี 2564 เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือน และ 9 เดือนแรก



ของปี 2565 เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2565 วันที่ 9 กันยายน 2565 และวันที่ 14 ธันวาคม 2565 ตามลำดับ และการจ่ายชำระหนี้ตามสัญญาเช่าพร้อมดอกเบี้ยจ่าย

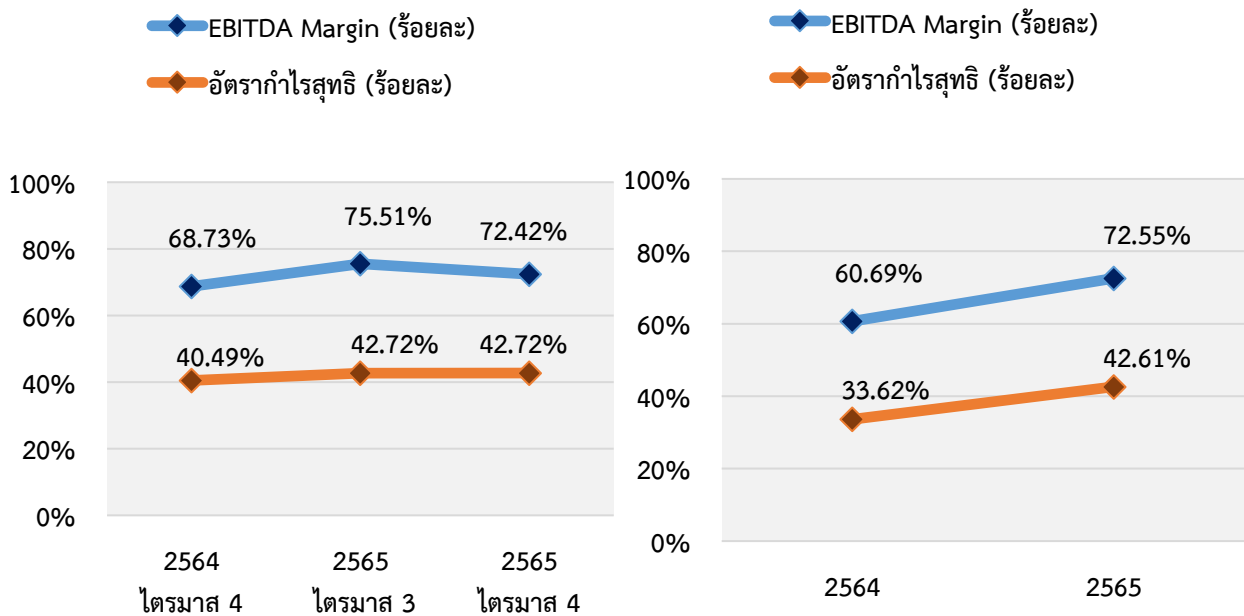
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตรากำไรสุทธิต่อหุ้น



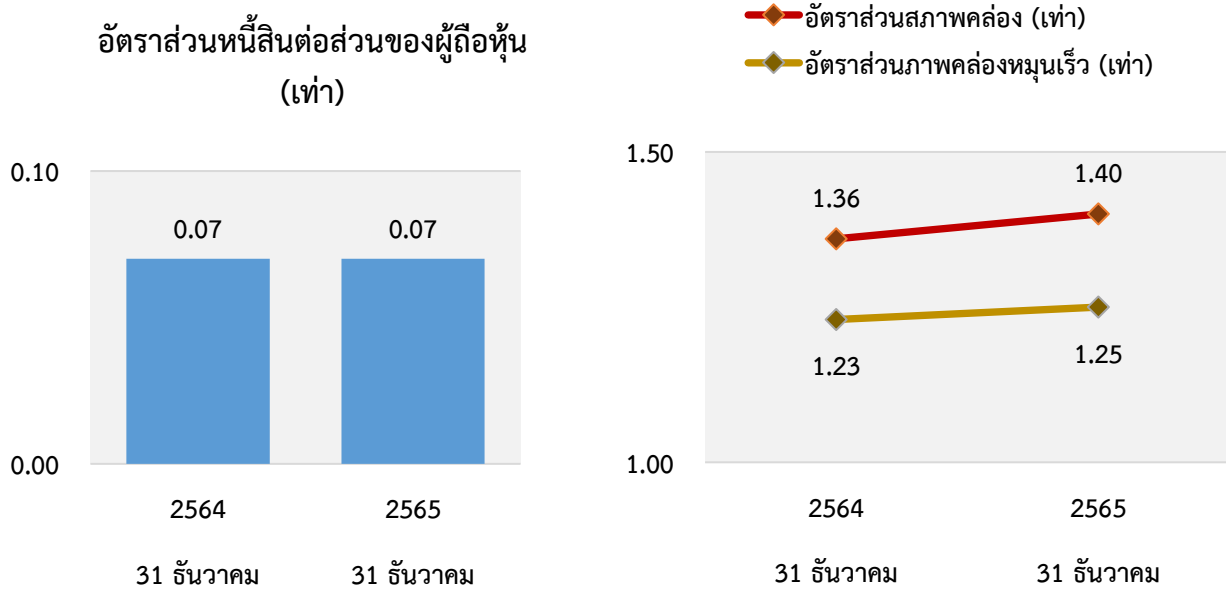
ผลการดำเนินงานในไตรมาส 4 ปี 2565 บริษัทฯ มีอัตรากำไรสุทธิต่อหุ้นเท่ากับ 0.20 บาท ปรับเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 3 ปี 2565 และไตรมาสเดียวกันปีก่อนในอัตราหุ้นละ 0.02 บาท และ 0.07 บาท และมีอัตรากำไรสุทธิต่อหุ้นปี 2565 เท่ากับ 0.66 บาท เพิ่มขึ้น 0.30 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2564 จากผลประกอบการที่เพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนหุ้นที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วเป็นจำนวน 1,181,232,800 หุ้น

อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร



ไตรมาส 4 ปี 2565 บริษัทฯ มี EBITDA Margin ร้อยละ 72.42 ปรับเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันปีก่อน และอัตรากำไรสุทธิ หรือ NPAT Margin ร้อยละ 42.72 ปรับเพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันปีก่อน เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางที่ปรับเพิ่มขึ้น การบริหารจัดการด้านต้นทุนดำเนินงาน และต้นทุนทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ โดยอัตรากำไรสุทธิ เท่ากับไตรมาสที่ผ่านมา โดยปี 2565 มี EBITDA Margin และอัตรากำไรสุทธิร้อยละ 72.55 และร้อยละ 42.61 ตามลำดับ เพิ่มขึ้นจากปีก่อน

อัตราส่วนแสดงสภาพคล่อง



อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม ปี 2564 และปี 2565 มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ 0.07 เท่า โดยในปี 2564 มีการจดทะเบียนเพิ่มทุนจำนวน 140 ล้านบาทเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2564 และนำกระแสเงินสดจากการนำหุ้นสามัญเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ไปจ่ายชำระหนี้เงินกู้ระยะสั้นและระยะยาวกับสถาบันการเงิน ทำให้บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้สินที่ดอกเบี้ยกับสถาบันการเงิน และบริษัทฯ มีวงเงินทุนสำรองหมุนเวียนที่ยังไม่ได้เบิกใช้เป็นจำนวน 1,000 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2564 : 1,000 ล้านบาท)

อัตราส่วนสภาพคล่องและอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 อัตราส่วนสภาพคล่องและอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว เท่ากับ 1.40 เท่า และ 1.25 เท่า ตามลำดับ โดยปรับเพิ่มขึ้นจากปี 2564 จากกระแสเงินสดที่เพิ่มขึ้นจากผลประกอบการที่เพิ่มขึ้น



การพัฒนาตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน 2565 (Business Sustainability Plan)

ภาพรวมผลการดำเนินงานและการพัฒนาองค์กรตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน 2565 (Business Sustainability Plan) สรุปพอสังเขปดังนี้

มิติสิ่งแวดล้อม

ภาพรวมการดำเนินโครงการส่งมอบคุณค่าแก่สิ่งแวดล้อมภายใต้โครงการ 3Rs ปี 2565 ตามที่บริษัทฯ มีแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อมตามโครงการส่งมอบคุณค่าแก่สิ่งแวดล้อมภายใต้โครงการ 3Rs ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการเป็นไปตามแผนแผน สรุปผลการดำเนินงานพอสังเขป ดังนี้

การกำหนดเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของบริษัท เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายประเทศไทย มีเป้าหมายเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในปี ค.ศ. 2050 และปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ภายในปี ค.ศ. 2065

การจัดการคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (CFO) บริษัทได้รวบรวมข้อมูลปริมาณการการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กรจัดทำข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรตามแนวทางการทวนสอบคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (CFO) อยู่ระหว่างการทวนสอบคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรตามแนวทางการทวนสอบคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (CFO) ของหน่วยงานผู้ทวนสอบสำหรับข้อมูลปี 2565

โครงการติดตั้ง Solar Rooftop อาคารสำนักงานและอาคารด่าน ศึกษาพบว่า มีพื้นที่ที่สามารถติดตั้ง Solar Rooftop ได้ประมาณ 380 KWp ซึ่งสามารถผลิตไฟฟ้าได้ 484,900 KWh/Year และทำให้ประหยัดการใช้พลังงานไฟฟ้าได้กว่าร้อยละ 25-30 ซึ่งบริษัทฯ มีแผนการลงทุน 2 ระยะ โดยระยะแรกติดตั้งที่อาคารสำนักงานใหญ่และอาคารด่านดอนเมือง กำลังการผลิตประมาณ 200 KWp คาดว่าจะติดตั้งแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม 2566 และระยะที่ 2 ติดตั้งที่อาคารด่านเก็บเงินค่าผ่านทางและอาคารด่านที่เหลือทั้ง 8 ด่าน อีก 180 KWp ภายในปี 2566 คิดเป็นปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจก 225 TonCO₂e/Year ซึ่งโครงการนี้ จะมีการขอรับรอง T-VER

การเข้าร่วมกิจกรรมโครงการ Care the Bear ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นโครงการที่สนับสนุนให้บริษัทจดทะเบียนและองค์กรที่สนใจร่วมปรับพฤติกรรมลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการจัดกิจกรรมต่างๆ ขององค์กร ทั้งในรูปแบบของ online หรือ onsite เช่น การจัดการประชุมผู้ถือหุ้น การประชุมผู้ถือหุ้นผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (e-AGM) การประชุมออนไลน์ การประชุมนักวิเคราะห์ (Analyst Meeting) การประชุมผู้บริหารพบเพื่อนพนักงาน การแถลงข่าว การอบรม สัมมนา E-Meeting ซึ่งผลการดำเนินงานที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้มีส่วนร่วมและลดก๊าซเรือนกระจกในปี 2565 เทียบเท่า 4,195 KgCO₂e เทียบเท่าการดูดซับคาร์บอนไดออกไซด์ของต้นไม้ 466 ต้น

โครงการ Care The Wild บริษัทฯ ร่วมมือกับตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) สนับสนุนการปลูกป่า "ปลูกป้อง" ที่มุ่งปลูกต้นไม้ใหม่ และส่งเสริมการดูแลต้นไม้ ผ่านภาคีองค์กรเครือข่ายทั้งภาครัฐและเอกชน โดยมีชุมชนร่วมดูแลเอาใจใส่ต้นไม้ เพื่อให้เกิดการขยายแนวผืนป่าของประเทศไทยในอนาคต



ซึ่ง DMT มีภารกิจและเป้าหมายในการปลูกต้นไม้จำนวน 1 หมื่นต้น ภายในระยะเวลา 5 ปี ในพื้นที่ป่า 50 ไร่ ที่ป่าชุมชนบ้านหนองปลิง จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งคิดเป็นการลดก๊าซเรือนกระจกเทียบเท่า 18,000 KgCO₂e ต่อปี

นโยบาย Green ผลการดำเนินงานสามารถจัดซื้อสินค้าและผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม Green Procurement ซึ่งได้กว่าร้อยละ 22 และเตรียมความพร้อมเข้าประเมินโครงการสำนักงานสีเขียว (Green Office) และ ศึกษาการปรับปรุงอาคารสำนักงานให้เป็นไปตามเกณฑ์อาคารเขียว (Green Building) โดยมีเป้าหมายได้รับการรับรองในปี 2567

ส่งเสริมการลดมลพิษโดยระบบ ETC สำหรับระบบเก็บค่าผ่านทางในระบบอัตโนมัติ ETC และการใช้บัตร EMV และ QR Code ที่บริษัทฯ ได้พัฒนาและเปิดตัวใช้งานไปแล้วนั้น ก็มีส่วนร่วมในการลดก๊าซเรือนกระจกซึ่งทำให้รถผ่านทางได้อย่างรวดเร็ว ไม่ต้องชะลอตัว หรือ ไม่ต้องรอจ่ายเงินหรือรับเงินทอน ก็มี ส่วนช่วยลดมลพิษหน้าด่านเก็บค่าผ่านทาง โดยบริษัทฯ ได้มีโครงการ GREEN Road Project เพื่อส่งเสริมให้ผู้ใช้ทางเปลี่ยนมาใช้ระบบอัตโนมัติ โดยการให้คะแนนสะสมโครงการ CRM Program via LineOA ซึ่งจะได้รับคะแนนเพิ่ม 2 เท่าของคะแนนปกติ โดยปัจจุบันมีผู้ใช้ระบบ ETC ประมาณร้อยละ 35-40 ซึ่งบริษัทฯ อยู่ระหว่างการศึกษาร่วมกับที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญในการประเมินการลดก๊าซเรือนกระจกจากระบบ ETC

สร้างการรับรู้และการให้บริการรถยนต์ไฟฟ้า เช่น การติดตั้งสถานีชาร์จรถไฟฟ้า (EV Charging Station) ที่เหมาะสมทั้งในลักษณะการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ใช้บริการของ DMT และใช้ภายในกิจการของ DMT การศึกษาการใช้อุปกรณ์ชาร์จรถไฟฟ้าแบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile Charger Unit) และมีแผนการเปลี่ยนรถผู้บริหารเป็นรถยนต์ไฟฟ้า สามารถลดการใช้น้ำมันได้ประมาณ 200 ลิตรต่อเดือนต่อคัน และประหยัดค่าน้ำมันได้กว่าร้อยละ 60 คิดเป็นการลดก๊าซเรือนกระจกประมาณ 2.7 TonCO₂e/คันต่อปี ซึ่งโครงการนี้

การจัดการมลพิษและของเสียตามกฎหมาย บริษัทฯ มีการติดตามเฝ้าระวังและตรวจวัดค่ามลพิษจากการดำเนินงาน โดยหน่วยงานตรวจวัดที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมาย เพื่อควบคุมให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด คือ การวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป การวัดผลกระทบทางเสียง การวัดคุณภาพน้ำทิ้ง เป็นไปตามมาตรฐาน

การจัดการขยะและของเสีย ที่ได้ร่วมดำเนินการกับ Start up ด้านการจัดการขยะ GEPP Sa-Ard (เก็บ สะอาด) โดยการคัดแยกขยะและนำไปใช้ประโยชน์ต่อ 3,366 กิโลกรัม คิดเป็นสัดส่วน Recycle ร้อยละ 23.58% เทียบเท่าการลดก๊าซเรือนกระจก 5,508 KgCO₂e

การทดสอบติดตั้งพลังงาน Solar Cell ทดแทนการติดเครื่องยนต์ บริษัทฯ ปรับมาใช้พลังงานจาก Solar Cell ทดแทนการติดเครื่องยนต์ในรถยนต์ตรวจการ กรณีจอดรถติดเครื่องยนต์วันละ 4 ชม สิ้นเปลืองน้ำมัน 6 ลิตร รถใช้งานปีละ 300 วัน (ราคาน้ำมันดีเซลลิตรละ 35 บาท ณ เดือนมิถุนายน 2565) ลดปริมาณการใช้ น้ำมัน ปีละ 1,800 ลิตร หรือ ลดค่าใช้จ่าย ปีละ 63,000 บาท ลดก๊าซ CO₂ ได้ลิตรละ 2.745 Kg. หรือ ประมาณ 5,000 Kg.CO₂/ปี

มิติสังคม

การส่งเสริมความปลอดภัยและอาชีวอนามัย บริษัทฯ ได้ดำเนินกิจกรรมเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและอาชีวอนามัยอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ จึงมีนโยบายความปลอดภัยและอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน กำหนดให้พนักงานมีหน้าที่และความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทั้งต่อตัวเองและเพื่อนร่วมงาน ต่อกฎหมายและมาตรฐาน โดยมีโครงสร้างคณะทำงานความปลอดภัยและอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยมีเป้าหมายที่ต้องการลดอุบัติเหตุจากการทำงาน ซึ่งในปี 2566 บริษัทฯ มีแผนในการขอรับรองมาตรฐาน ISO45001

ด้านสิทธิมนุษยชน ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ประกาศนโยบายด้านสิทธิมนุษยชน โดยยึดหลักการปฏิบัติ ตามข้อตกลงโลก (UNGC) ปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน (Universal Declaration of Human Rights : UDHR) หลักการชี้แนะว่าด้วยธุรกิจและสิทธิมนุษยชนแห่งสหประชาชาติ (United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights : UNGP) มาเป็นแนวทางและกรอบการดำเนินงาน ทั้งในด้านการจ้างงาน อย่างเทียม โดยไม่จำกัดวิถีทางเพศ ทั้งชาย หญิง ผู้ที่มีอัตลักษณ์ทางเพศหลากหลาย (LGBTQ) และผู้พิการ ส่งเสริมการเจรจาต่อรอง บริษัทฯ มีการดำเนินการตรวจสอบประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนอย่างรอบด้าน (Human Rights Impact Assessment) ตามกระบวนการ Human Rights Due Diligence : HRDD) ครอบคลุมกลุ่ม ความเสี่ยงที่สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ คือ พนักงาน ผู้รับเหมา ชุมชนและสังคมรอบพื้นที่ ปฏิบัติการ ลูกค้าและคู่ค้า และการจ้างเหมาแรงงาน (outsourse) รวมถึงกลุ่มเปราะบาง (ผู้หญิง เด็ก และคน พิการ) ที่เกี่ยวข้องภายในองค์กรครอบคลุมทุกกระบวนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

ด้านการดูแลพนักงาน บริษัทฯ ได้มีเป้าหมายในการพัฒนาพนักงานทุกระดับให้ร่วมกันขับเคลื่อนองค์กร ตามค่านิยม CAT เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสถานการณ์โลกในด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม รวมถึงการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม ที่ส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจ พร้อมกับได้นำ ประเด็นสำคัญจากการสำรวจความผูกพันพนักงาน (Employee Engagement Survey) ที่ได้เริ่มจัดทำในปี 2565 เป็นปีแรก มาพัฒนาเป็นแผนงานให้การดูแลพนักงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดสวัสดิการนอกเหนือจากที่ กฎหมายกำหนด เช่น กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ประกันสุขภาพกลุ่ม ประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล ทุนการศึกษาบุตร พนักงานแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ทุนการศึกษาประเภทประถมศึกษาตอนต้น-มัธยมศึกษาตอนปลาย และส่วนที่ 2 โครงการ "สานฝันบุตรพนักงานโกลด์เวย์สู่บัณฑิต" ซึ่งเป็นทุนให้เปล่าไม่ต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายให้กับบริษัทฯ เป็นต้น รวมถึงกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์ เช่นกิจกรรม Happy Birthday and Happy Work Lift ซึ่งจัดต่อเนื่อง เป็นประจำทุกปี นับเป็นปีที่ 13 ในปีนี้

การมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนและสังคม บริษัทฯ มีแนวทางด้านความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งหมด 5 ด้าน ในการยกระดับโอกาสทางการศึกษา (Tollway Smart Way) การยกระดับสุขภาพที่ดีของสังคม (Tollway Healthy Way) การยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนน (Tollway Safety Way) การยกระดับ



คุณภาพชีวิต (Tollway Better Way) และการยกระดับสิ่งแวดล้อม (Tollway Green Way) พัฒนาโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมในวงกว้าง สร้างมูลค่าและคุณค่าที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย และสนับสนุนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เป้าหมายที่ 13 : การรับมือการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate action) เป้าหมายที่ 12 : สร้างรูปแบบการผลิตและบริโภคที่ยั่งยืน (Responsible consumption and production) เป้าหมายที่ 7 : การพัฒนาพลังงานสะอาดที่ทันสมัยและเข้าถึงได้ (Affordable, clean and modern Energy) เป้าหมายที่ 9 : การนำนวัตกรรมมาสนับสนุนความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น (Foster innovation) ผ่านการส่งเสริมการใช้ทรัพยากรที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และเป้าหมายที่ 8 : ส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ และการจ้างงานที่เหมาะสม (Decent work and economic growth)

มิติเศรษฐกิจ

ผลการดำเนินโครงการพัฒนาทางยกระดับ ในปี 2565 บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการเพื่อให้ประสิทธิภาพในการให้บริการทางยกระดับเป็นไปตามมาตรฐาน ด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยให้กับผู้ใช้ทาง โดยไม่หยุดที่จะพัฒนาให้ดียิ่งขึ้นไปในทุกๆ ปี เพื่อให้ผู้ใช้ทางเกิดความมั่นใจและประทับใจและกลับมาใช้บริการทางยกระดับอย่างสม่ำเสมอโดยการปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Manual Toll Collection System (MTC) และการพัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง Electronic Toll Collection System (ETC) บริษัทฯ ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 เมษายน 2565 และได้มีการพัฒนาระบบชำระค่าผ่านทางด้วยบัตร EMV (Europay Mastercard and Visa) เพื่อทดแทนการชำระด้วย Smart Purse และการพัฒนาการชำระด้วย QR Payment เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 เมษายน 2565 โครงการระบบควบคุมการจราจร (Traffic Control) และระบบเฝ้าระวัง (Surveillance System) บนทางยกระดับอุดรธานี หรือ โครงการ Smart Project ซึ่งกรมทางหลวง โดยสำนักอำนวยความปลอดภัย ได้ศึกษาแนวทางการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรและอุบัติเหตุ (Highway Traffic Operations Center : HTOC) ได้เชื่อมต่อกับศูนย์ OCC โดยใช้เทคโนโลยี Deep Learning ในการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จเริ่มใช้งานจริงตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2565

ผลการดำเนินงานด้านการซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับ ในปี 2565 บริษัทฯ ด้านการซ่อมบำรุงให้ทางยกระดับมีประสิทธิภาพของโครงสร้างสามารถดำเนินการเป็นไปตามข้อกำหนดมาตรฐานการให้บริการของกรมทางหลวง ส่วนโครงการซ่อมบำรุงท่อระบายน้ำชนิด HDPE บนทางยกระดับ ช่วงข้ามห้าแยกลาดพร้าว และสี่แยกสุทธิสารเป็นไปตามแผน ในส่วนของโครงสร้างทางยกระดับ ได้ทำการตรวจสอบและประเมินความมั่นคงแข็งแรงของโครงสร้างทางยกระดับ (Project of Inspection and Assessment for Tollway Elevated Structure) ผลการตรวจสอบโครงสร้างคอนกรีตไม่พบความเสียหายที่กระทบต่อเสถียรภาพของโครงสร้างอย่างเป็นนัยสำคัญ พบการเสื่อมสภาพจากการใช้งานทั่วไป โครงสร้างส่วนเดิมสามารถรับน้ำหนักบรรทุกทุกปัจจุบันได้

ผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาเทคโนโลยี M-Flow ในปี 2565 บริษัทฯ ได้ศึกษาและทดสอบระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)” ที่ด่านดินแดง โดยบริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบการตรวจจับยานพาหนะแบบอัตโนมัติแล้วเสร็จ และพร้อมที่จะทดสอบการเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบ Single Platform ของกรมทางหลวง



การศึกษาและติดตามเพื่อลงทุนในธุรกิจทางด่วนและทางพิเศษ ความคืบหน้าการติดตามโครงการสำคัญที่บริษัทฯ ได้ติดตามและมีแนวโน้มเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนในปี 2565 นี้ประกอบไปด้วย 3 โครงการ คือ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ดอนเมืองโทลล์เวย์ ช่วงรังสิต – บางปะอิน (M5), โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง บางขุนเทียน – บ้านแพ้ว (M82) และโครงการทางพิเศษสายกะทู้ – ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ซึ่งบริษัทฯ ได้เตรียมความพร้อมในด้านการศึกษาด้านทุนและวางกลยุทธ์สำหรับเข้าร่วมโครงการ โดยโครงการทางพิเศษสายกะทู้ – ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ได้เปิดขายเอกสาร RFP เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2565 ซึ่งบริษัทฯ ได้ซื้อเอกสาร RFP เพื่อศึกษาและวางกลยุทธ์การเข้าร่วมประมูลโครงการตามข้อกำหนดใน RFP ส่วนโครงการอื่นๆ ยังอยู่ในแผนการดำเนินงานของภาครัฐที่บริษัทฯ ติดตามอย่างใกล้ชิด

การพัฒนานวัตกรรมและการศึกษาเพื่อลงทุนในธุรกิจอื่นหรือกลุ่ม Start-Up ด้านการพัฒนา นวัตกรรมและการศึกษาเพื่อลงทุนในธุรกิจอื่นหรือกลุ่ม Start-Up ซึ่งภายหลังได้มีการจัดตั้งกรรมการกำกับ การศึกษาโครงการใหม่กลุ่มธุรกิจอื่นๆ และ คณะทำงานขับเคลื่อนนวัตกรรมและเทคโนโลยีขั้นสูง (Innovation and Deep Tech Working Team) ตามที่บริษัทฯ มีแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน โดยมีเป้าหมายการศึกษาเพื่อให้เกิด แหล่งรายได้อื่นๆ นอกเหนือจากทางด่วน ได้มีการประชุมร่วมกันในปี 2565 ไปทั้งหมด 14 ครั้ง และมีการประชุม เชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาธุรกิจที่เหมาะสมในการลงทุน ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาเป็นไปตามแผนของบริษัทฯ โดยมีโครงการที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการโดยมีเป้าหมายจัดตั้งบริษัทร่วมลงทุน คือ การจัดตั้งบริษัท ตรวจสอบโครงสร้างและบำรุงรักษา (Inspection and Maintenance) บริษัทฯ ได้ลงนามใน MOU กับ HANSHIN EXPRESSWAY COMPANY LIMITED (HEX) แห่งประเทศญี่ปุ่น เพื่อการต่อยอดทางธุรกิจในการซ่อม บำรุงรักษา (Joint Business Development)

การบริหารความเสี่ยงและความต่อเนื่องทางธุรกิจ แผน BCP บริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางการบริหาร จัดการเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจทำให้บริษัทฯ ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ ตั้งเป้าหมายไว้ และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียว่าบริษัทฯ จะสามารถดำเนินธุรกิจภายใต้สภาวะ แวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วในปัจจุบัน โดยผู้บริหารและพนักงานทุกระดับในบริษัทฯ มีส่วน ร่วมในการดำเนินงานตามระบบบริหารความเสี่ยงที่เป็นมาตรฐาน ควบคู่ไปกับกระบวนการวางแผนกลยุทธ์และ การพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืนไปกับสิ่งแวดล้อมและสังคม โดยมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง กำกับดูแล อย่างต่อเนื่องเป็นไปตามแผนโดยสรุปภาพรวมไม่มีความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญของการดำเนินงาน โดยได้ปี 2566 บริษัทฯ มีแผนการพิจารณาความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ Emergings Risk

แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน 2566-2570 (Business Sustainability Plan)

บริษัทฯ ได้จัดทำกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจเป็นแผนระยะยาว โดยผ่านการพิจารณาและได้รับคำแนะนำ จากคณะกรรมการชุดย่อยของบริษัทฯ ทุกคณะ ตามอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการชุดนั้นๆ ซึ่งได้รับการอนุมัติ จากคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 8/2565 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2565 กำหนดเป็นแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ปี 2566-2570 แบ่งออกเป็น 7 ด้าน ประกอบด้วย

1. กลยุทธ์ Safer Road Traffic Management/ Maintenance เป็นกลยุทธ์หลักที่ยกระดับการเป็นผู้ให้บริการ O&M ทางยกระดับสู่มาตรฐานสากล ตามวิสัยทัศน์ของบริษัท ที่ต้องทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ยกระดับมาตรฐานการให้บริการ
2. กลยุทธ์เติบโตไปด้วยกัน Inclusive Growth เป็นกลยุทธ์ที่สร้างความเข้มแข็งขององค์กรในด้านการบริหารการจัดการต้นทุนการดำเนินงาน ทั้งในด้านต้นทุนบริการและต้นทุนทางการเงิน เพื่อเสริมสร้างโอกาสในการแข่งขัน และดึงดูดพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อต่อยอดไปยังโครงการทางด่วนใหม่ๆ และเติบโตไปด้วยกัน
3. กลยุทธ์พัฒนาธุรกิจอื่น Other Non-Toll Road Business เป็นกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนนวัตกรรมและแนวคิด ซึ่งจะนำไปสู่ธุรกิจอื่นๆ และแหล่งรายได้ใหม่ๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับทางด่วน เช่น การร่วมจัดตั้งบริษัท ร่วมกับ บริษัท Hanshin Expressway (HEX) จากประเทศญี่ปุ่น หรือ การศึกษาโครงการอื่นๆ นอกเหนือจากทางด่วน เช่น Start up ต่างๆ จากความชำนาญและเชี่ยวชาญของฝ่ายบริหารและร่วมกันขับเคลื่อนจากบุคลากรภายในองค์กร
4. กลยุทธ์ความยั่งยืน ESG เป็นกลยุทธ์หลักในการขับเคลื่อนธุรกิจขององค์กร ในการส่งมอบคุณค่าให้แก่ สิ่งแวดล้อม สังคมและ กำกับดูแลกิจการ ซึ่ง เป็นการดำเนินโครงการด้านสิ่งแวดล้อม พลังงาน และการลดก๊าซเรือนกระจก โดยมีเป้าหมายหลักเป็นการขับเคลื่อน ESG-In-Process เพื่อการจัดการและประสิทธิภาพสูงสุด
5. กลยุทธ์ HPO Resilience Management เป็นกลยุทธ์หลักในการพัฒนาศักยภาพขององค์กรและบุคลากร ให้ความยืดหยุ่น ทนต่อการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี และ ปัจจัยโดยรอบ ซึ่งจะทำให้องค์กรขับเคลื่อนไปได้อย่างคล่องแคล่ว และสามารถขยายโอกาสต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว
6. กลยุทธ์ DMT Excellence Recognition เป็นกลยุทธ์ที่สร้างการรับรู้ความเชี่ยวชาญและผลงานขององค์กร ผ่านการรับรองจากหน่วยงานภายนอก และ สร้างความเชื่อมั่นต่อหน่วยงานเจ้าของสัมปทาน คือ กรมทางหลวง ที่จะทำให้องค์กร มีความโดดเด่น และสามารถเป็นตัวเลือกในการให้บริการสัมปทานต่อเนื่องและสัมปทานโครงการใหม่อื่นๆ
7. กลยุทธ์ การบริหารเงินสดและต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ เป็นกลยุทธ์ที่ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยบริหารกระแสเงินสดที่บริษัทได้รับเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย อีกทั้งจะทำให้ต้นทุนทางการเงินของบริษัทต่ำลง และต้นทุนในทุกๆ ด้านให้มีประสิทธิภาพ