



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ
(MD&A) ไตรมาส 1 ปี 2566
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

11 พฤษภาคม 2566

ภาพรวมของการดำเนินธุรกิจ ไตรมาส 1 ปี 2566

เศรษฐกิจไทยในไตรมาส 1 ปี 2566 โดยเศรษฐกิจประเทศคู่ค้ามีแนวโน้มขยายตัว ความเสี่ยงของปัญหาสถาบันการเงินในประเทศเศรษฐกิจหลัก รวมถึงความขัดแย้งด้านภูมิรัฐศาสตร์ที่อาจยืดเยื้อ เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวต่อเนื่อง โดยธนาคารแห่งประเทศไทย¹คาดการณ์การขยายตัวจากร้อยละ 3.6 และ 3.8 ในปี 2566 และ 2567 ตามลำดับ เหตุผลสนับสนุนมาจาก (1) ภาคการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวชัดเจน สะท้อนจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเกือบทุกสัญชาติที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีนที่มีการเปิดประเทศตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2566 และอนุญาตให้กรุปทัวร์เดินทางมาไทยได้ตั้งแต่วันที่ 6 กุมภาพันธ์ที่ผ่านมา เร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ว่าจีนจะเปิดประเทศในช่วงปลายปี 2566 จึงคาดว่านักท่องเที่ยวจีนจะเดินทางเข้าไทยในปี 2566 และ 2567 ที่ 5.5 และ 9.5 ล้านคน ตามลำดับ ทั้งนี้ คาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติจะอยู่ที่ 28.0 และ 35.0 ล้านคนในปี 2566 และ 2567 ตามลำดับ ซึ่งความเร็วในการฟื้นตัว (speed of recovery) ของนักท่องเที่ยวต่างชาติโดยรวมสูง โดยจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเบื้องต้นในเดือนมีนาคม 2566 (ไม่รวมจีน) ฟื้นตัวที่ร้อยละ 78 เทียบกับปี 2562 เป็นการฟื้นตัวที่สูงกว่าเกือบทุกสัญชาติ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวรัสเซีย เกาหลีใต้ ฮังการี ไต้หวัน มาเลเซีย รวมถึงอินเดียที่กลับมาฟื้นตัวหลังทางการอินเดียยกเลิกมาตรการตรวจ RT-PCR สำหรับผู้ที่เดินทางกลับจากไทยตั้งแต่ 13 กุมภาพันธ์ 2566 ทั้งนี้ คาดว่าความต้องการท่องเที่ยวของโลกที่เพิ่มขึ้นจะสนับสนุนให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าไทยเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง และเข้าสู่ระดับก่อน COVID-19 ได้ในปี 2568 นอกจากนี้ภาครัฐได้มีการออกมาตรการโครงการเราเที่ยวด้วยกัน ระยะที่ 5 โดยมีระยะเวลาในการดำเนินโครงการตั้งแต่เดือนก.พ.-ก.ย. 2566 เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวไทยฟื้นตัวอย่างแข็งแกร่ง ซึ่งเป็นการสนับสนุนต่อเนื่องไปยังภาคการจ้างงานและการบริโภคภายในประเทศให้ปรับตัวดีขึ้น (2) การบริโภคภาคเอกชนที่ฟื้นตัวต่อเนื่อง ซึ่งได้รับแรงสนับสนุนจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ฟื้นตัว รวมถึงการจ้างงานและรายได้แรงงานที่ปรับตัวขึ้นและกระจายตัวมากขึ้น โดยเฉพาะรายได้ของลูกจ้างในภาคบริการและผู้ประกอบอาชีพอิสระ และ (3) ด้านมูลค่าการส่งออกสินค้า ปรับเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับการผลิตภาคอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นเครื่องบ่งชี้การลงทุนของภาคเอกชน ซึ่งการส่งออกสินค้าที่คาดว่าจะกลับมาฟื้นตัวชัดเจนขึ้นในช่วงครึ่งหลังของปี 2566 ซึ่งสอดคล้องกับการขยายตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้า ทั้งนี้ เศรษฐกิจไทยมีโอกาสขยายตัวสูงกว่าที่ประเมินไว้ จากจำนวนและค่าใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่กลับมาและเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้

ทั้งนี้ยังมีความไม่แน่นอนจากเศรษฐกิจการเงินโลกอัตราเงินเฟ้อในหลายประเทศมีแนวโน้มอยู่ในระดับสูง นานกว่าโดยส่งผลให้ธนาคารกลางส่วนใหญ่ยังคงดำเนินนโยบายการเงินแบบเข้มงวด อัตราเงินเฟ้อทั่วไปของไทยปรับลดลง ตามแนวโน้มค่าไฟฟ้าและราคาน้ำมันดีเซลในประเทศที่ทยอยปรับลดลง และจะกลับเข้าสู่กรอบเป้าหมายในช่วงไตรมาสที่ 2 ปี 2566 อัตราเงินเฟ้อพื้นฐานยังอยู่ในระดับสูง

การดำเนินธุรกิจของบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (บริษัท) เป็นผู้รับสัมปทานในการจัดหาทุนลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษาทางยกระดับอุตราภูมิช่วงดินแดงถึงอนุสรณ์สถาน ภายใต้สัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต บริหารจัดการทางยกระดับโดยมุ่งเน้นความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้ตามเป้าหมาย

¹ ที่มา :ธนาคารแห่งประเทศไทย รายงานนโยบายการเงินไตรมาสที่ 1 ปี 2566



รวมถึงมีการพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืน ทั้งจากการพัฒนาการให้บริการ พัฒนาบุคลากร การบริหารจัดการต้นทุน ดูแลสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร รวมถึงการขยายธุรกิจใหม่เพื่อสร้างการเติบโตที่ยั่งยืน โดยในปีประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2566 มีมติอนุมัติการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการองค์กร เพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจใหม่ และพัฒนาธุรกิจเข้าสู่เทคโนโลยีขั้นสูง โดยเปลี่ยนสถานะ และชื่อจากคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจ เป็น คณะทำงานพัฒนาเทคโนโลยีและธุรกิจ และเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2566 บริษัทได้มีการลงนาม JVA กับบริษัท Hanshin Expressway จำกัด บริษัท KFC จำกัด และบริษัท AKROS Trading จำกัด ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญจากประเทศญี่ปุ่น เพื่อดำเนินธุรกิจด้านการตรวจสอบและบำรุงรักษา (Inspection & Maintenance) สะพาน ทางด่วน ทางยกระดับและโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ และต่อมาได้ดำเนินการจัดตั้งบริษัทย่อย เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566 ในนามบริษัท เอ สยาม อินฟรา จำกัด ในไตรมาส 1 นี้บริษัทได้เริ่มดำเนินงานพัฒนาระบบงานภายใต้โครงการพัฒนา Robotic Process Automation (RPA) และ Enterprise Resource Planning (ERP) เพื่อบริหารทรัพยากรของบริษัท และโครงการใหม่ในอนาคต ซึ่งจะมีการนำเทคโนโลยีระบบสารสนเทศช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน และรองรับการขยายงานในอนาคต การพัฒนาระบบการขายคู่มือที่ด้านเก็บเงินภายใต้โครงการระบบการเก็บเงินระบบใหม่ (Toll System) และโครงการศึกษาและพัฒนาระบบเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติ “แบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)” ที่ช่องทางทดสอบด้านดินแดง ได้ดำเนินการแล้วเสร็จ นอกจากนี้ บริษัทได้มีการเข้าสู่การขอรับการประเมินเพื่อรับรองมาตรฐาน ISO 45001:2018 มาตรฐานการจัดการชีวอนามัย และความปลอดภัย หลังจากที่บริษัทได้ผ่านการรับรองมาตรฐาน ISO 9001:2015 มาตรฐานระบบการบริหารคุณภาพ และ ISO 14001:2015 มาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมแล้วในเดือน มีนาคม ปี 2565 ที่ผ่านมา และการดำเนินโครงการเพื่อสิ่งแวดล้อมและการดูแลสังคมอย่างต่อเนื่อง เช่น การส่งเสริมโครงการ Green Office การสร้างสถานี EV Charger และการร่วมมือกับชุมชนทำกิจกรรม CSR เป็นต้น

การจ่ายเงินปันผล จากผลการดำเนินงานประจำปี 2565 มีรายละเอียดดังนี้

- การจัดสรรกำไรเป็นทุนสำรองตามกฎหมาย บริษัทฯ ได้จัดสรรกำไรประจำปี 2565 เป็นทุนสำรองตามกฎหมายเป็นจำนวน เท่ากับ 30,827,639.76 บาท (สามสิบล้าน แปดแสนสองหมื่นเจ็ดพัน หกร้อยสามสิบกบาท เจ็ดสิบกบาทสตางค์) ซึ่งครบตามกฎหมายและข้อบังคับของบริษัทฯ โดยภายหลังการจัดสรรกำไรเป็นทุนสำรองตามกฎหมาย บริษัทฯ จะมีทุนสำรองสะสมตามกฎหมายรวมจำนวน 614,241,056.00 บาท (หกร้อยสี่สิบล้าน สองแสนสี่หมื่นหนึ่งพัน ห้าสิบบาทถ้วน) คิดเป็นร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน
- 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 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

- การประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2566 คณะกรรมการบริษัทมีมติเห็นชอบการจ่ายปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 12 เดือนของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.63 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,181,232,800 หุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 744,176,664 บาท (เจ็ดร้อยสี่สิบล้าน หนึ่งแสนเจ็ดหมื่นหกพัน หกร้อยหกสิบบาทถ้วน) ซึ่งบริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาล สำหรับผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนแรก จากกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน 6 เดือนแรก ของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท รวมเป็นเงิน 118,123,280 บาท (หนึ่งร้อยสิบแปดล้าน หนึ่งแสนสองหมื่นสามพัน สองร้อยแปดสิบบาทถ้วน) เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2565 และจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 9 เดือนแรก จากกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน 9 เดือนแรก ของปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท รวมเป็นเงิน 177,184,920 บาท (หนึ่งร้อยเจ็ดสิบล้าน หนึ่งแสนแปดหมื่นสี่พัน เก้าร้อยสี่สิบบาทถ้วน) เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565 ดังนั้น บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 12 เดือนจากกำไรสะสม ในอัตราหุ้นละ 0.38 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,181,232,800 หุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 448,868,464 บาท (สี่ร้อยสี่สิบล้าน แปดแสนหกหมื่นแปดพัน สี่ร้อยหกสิบบาทถ้วน) บริษัทฯ ได้จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นแล้วเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2566
- การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2566 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และกำไรสะสมในอัตราหุ้นละ 1.13 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,181,232,800 หุ้น รวมเป็นเงินปันผลจ่ายทั้งสิ้น 1,334,793,064 บาท (หนึ่งพัน สามร้อยสามสิบล้าน เจ็ดแสนเก้าหมื่นสามพัน หกสิบบาทถ้วน) การจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานงวด 6 เดือนแรก งวด 9 เดือน แรก ของปี 2565 จากกำไรสุทธิ และงวด 12 เดือนของปี 2565 จากกำไรสะสม ไปแล้วรวม 3 ครั้งในปี 2565 และ มีนาคม 2566 ในอัตรารวมหุ้นละ 0.63 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 744,176,664 บาท (เจ็ดร้อยสี่สิบล้าน หนึ่งแสนเจ็ดหมื่นหกพัน หกร้อยหกสิบบาทถ้วน) การจ่ายเงินปันผลสำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2565 ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ในอัตราหุ้นละ 0.50 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 590,616,400.00 บาท (ห้าร้อยเก้าสิบล้าน หกแสนหนึ่งหมื่นหกพัน สี่ร้อยบาทถ้วน) จากกำไรสุทธิ ปี 2565 ในอัตราหุ้นละ 0.38 บาท สำหรับผลการดำเนินงานประจำปี 2565 รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 448,868,464 บาท (สี่ร้อยสี่สิบล้าน แปดแสนหกหมื่นแปดพัน สี่ร้อยหกสิบบาทถ้วน) และจ่ายจากกำไรสะสม ในอัตราหุ้นละ 0.12 บาท เป็นจำนวนเงิน 141,747,936 บาท (หนึ่งร้อยสี่สิบล้าน หนึ่งแสนเจ็ดหมื่นเจ็ดพัน เก้าร้อยสามสิบบาทถ้วน) ซึ่งจะครบกำหนดในวันที่ 25 พฤษภาคม 2566



ในด้านผลการดำเนินงานทางการเงิน ในไตรมาส 1 ปี 2566 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2565 มีปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันรวม 107,655 คัน ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 58 รายได้ค่าผ่านทาง 576.53 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 62 และกำไรสุทธิ 253.01 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 75 ปัจจุบัน บริษัทฯ มีภาระหนี้ที่มีดอกเบี้ยกับสถาบันการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 จำนวน 400 ล้านบาท โดยมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E Ratio) ที่อยู่ในระดับที่ต่ำ หรือเท่ากับ 0.13 เท่า อัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 0.89 เท่า และบริษัทฯ ยังคงมีวงเงินหมุนเวียนเพื่อสำรองไว้ใช้ในกิจการซึ่งยังมีได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 600 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2565 : 1,000 ล้านบาท) โดยบริษัทฯ ยังคงมีความพร้อมศักยภาพในการขยายกิจการในการเข้าร่วมประมูลโครงการที่ภาครัฐเปิดประมูลเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน (Public-Private Partnership) ในอีกหลายโครงการมูลค่ามากกว่าหลายหมื่นล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน	2565	2565	2566	%เพิ่ม/(ลด)	
	ไตรมาส 1	ไตรมาส 4	ไตรมาส 1	QoQ	YoY
รายได้ค่าผ่านทาง	355.30	551.67	576.53	5	62
EBITDA	243.62	399.51	443.16	11	82
กำไรสุทธิ	144.21	235.68	253.01	7	75
กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)	0.12	0.20	0.21	5	75
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า)	0.07	0.07	0.13	86	86

ผลการดำเนินงานในไตรมาส 1 ปี 2566 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2565

บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทาง EBITDA และกำไรสุทธิ เท่ากับ 576.53 ล้านบาท 443.16 ล้านบาท และ 253.01 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากไตรมาส 4 ปี 2565 จากปริมาณจราจรบนทางยกระดับที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ส่งผลให้รายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 24.86 ล้านบาท หรือร้อยละ 5 กำไรสุทธิเพิ่มขึ้น 17.33 ล้านบาท หรือร้อยละ 7

ผลการดำเนินงานในไตรมาส 1 ปี 2566 เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2565

บริษัทฯ มีรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้น 221.23 ล้านบาท หรือร้อยละ 62 จากปริมาณจราจรบนทางยกระดับที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 58 EBITDA เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 199.54 ล้านบาท หรือร้อยละ 82 สำหรับกำไรสุทธิ ในไตรมาส 1 ปี 2566 เพิ่มจากไตรมาส 1 ปี 2565 จำนวน 108.80 ล้านบาท หรือร้อยละ 75 โดยมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 เท่ากับ 0.13 เท่า

เหตุการณ์สำคัญ ในไตรมาส 1 ปี 2566

1. ด้านการให้บริการ



- นายธนศักดิ์ วงศ์ธนาภิจักริณี ผู้อำนวยการกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พร้อมเจ้าหน้าที่กรมทางหลวงที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมประชุมติดตามผลการดำเนินโครงการทางหลวงสัมปทาน ณ สำนักงานใหญ่บริษัทฯ ได้ลงพื้นที่ดูงานการสำรวจการปรับปรุงช่องจราจรเพิ่มประสิทธิภาพ ทางยกระดับ งานปรับปรุงท่อระบายน้ำ รวมถึง เข้าเยี่ยมชมการทดสอบระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) ที่ด่านดินแดง เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566

2. ด้านการกำกับดูแลกิจการ

- ผลคำพิพากษาคดีปกครองของบริษัท - เมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2566 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำวินิจฉัยว่ามติคณะรัฐมนตรีที่ให้ความเห็นชอบตกลงทำ MOA 3/2550 เป็นมติคณะรัฐมนตรีที่ชอบด้วยกฎหมาย จึงมีคำพิพากษาให้กลับคำพิพากษาศาลปกครองกลางเป็นให้ยกฟ้องคดี อันเป็นคำพิพากษาที่เป็นคุณแก่บริษัท มีผลทำให้ข้อพิพาทเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมายของมติคณะรัฐมนตรีที่อนุมัติการตกลงทำ MOA 3/2550 ยุติลงและถึงที่สุดแล้ว โดยคู่ความเดิมจะไม่สามารถฟ้องร้องประเด็นข้อพิพาทเดิมได้อีก

3. ด้านภาพลักษณ์องค์กร

- ได้รับ “โครงการพัฒนาสถานประกอบกิจการตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปี 2565” โดยสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2566



4. ด้านความร่วมมือกับพันธมิตร



- ดร. ศักดิ์ดา พรรณไวย กรรมการผู้จัดการ บมจ. ทางยกระดับดอนเมือง (DMT) ลงนามสัญญาร่วมทุนตั้งบริษัทย่อย “บริษัท เอ สยาม อินฟรา จำกัด” ร่วมกับ 3 บริษัทที่มีความเชี่ยวชาญจากประเทศญี่ปุ่น บริษัททางด่วน Hanshin Expressway, KFC และ AKROS Trading ขยายการลงทุนจัดตั้งบริษัท ในด้านการตรวจสอบ ตรวจวัด วิเคราะห์ ประเมิน ออกแบบและวางแผนเกี่ยวกับการซ่อมแซม การปรับปรุงและการเพิ่มความแข็งแรง โครงสร้างพื้นฐาน ณ เมืองโอซาก้า ประเทศญี่ปุ่น และจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566

5. การจ่ายเงินปันผล ปี 2566 ปี 2565 และปี 2564

	วันที่อนุมัติ	กำหนดจ่าย	อัตราต่อหุ้น (บาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
2566				
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2565	21 กุมภาพันธ์ 2566	มีนาคม 2566	0.38	448.87
เงินปันผลประจำปี 2565	25 เมษายน 2566	พฤษภาคม 2566	0.50	590.62
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

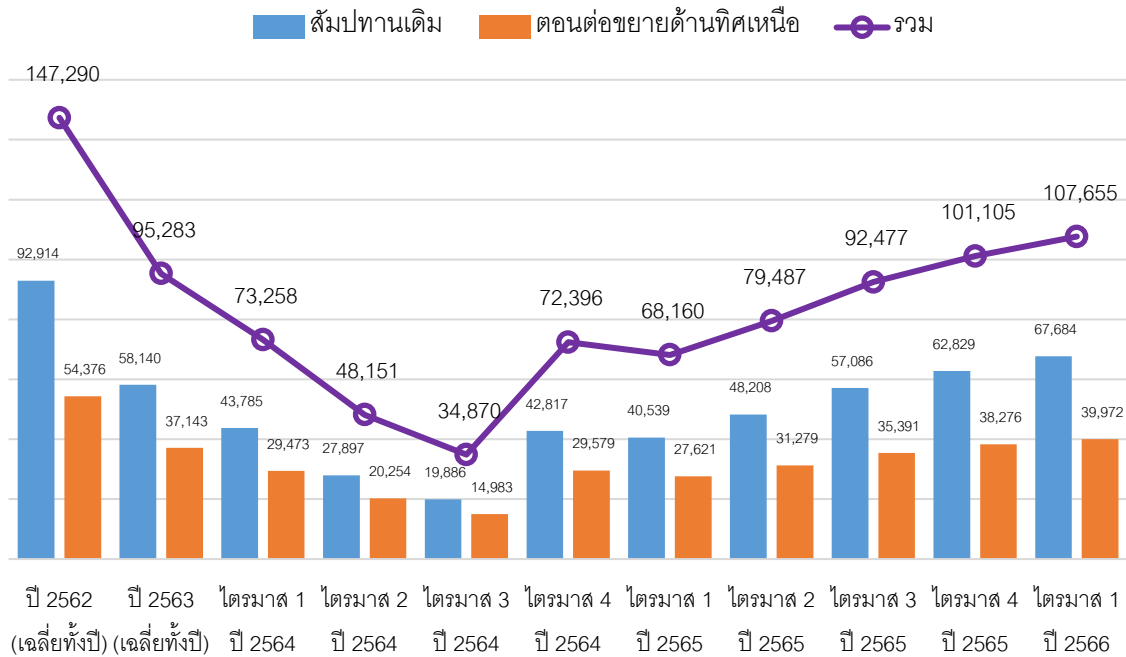
บริษัทฯ มีผลการดำเนินงาน 3 เดือนแรกของปี 2566 โดยมีกำไรสำหรับงวด 253.01 ล้านบาท ซึ่งในวันที่ 11 พฤษภาคม 2566 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับงวด 3 เดือนแรกของปี 2566 ในอัตราหุ้นละ 0.35 บาท ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วจำนวน 1,181.23 ล้านหุ้น รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 413.43 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 163.41 ของกำไรสุทธิงวด 3 เดือนแรกของปี 2566 โดยจ่ายจากกำไรสุทธิจากการดำเนินงาน 3 เดือนแรกของปี 2566 ในอัตราหุ้นละ 0.20 บาท เป็นจำนวนเงิน 236.25 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 93.38 ของกำไรสุทธิงวด 3 เดือนแรกของปี 2566 และจ่ายจากกำไรสะสมในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท เป็นจำนวนเงิน 177.18 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 70.03 ของกำไรสุทธิงวด 3 เดือนแรกของปี 2566 จ่ายจากกำไรที่ผ่านการเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในอัตราร้อยละ 20 ซึ่งผู้ถือหุ้นประเภทบุคคลธรรมดาสามารถขอเครดิตภาษีคืนได้เท่ากับเงินปันผลคุณยี่สิบส่วนแปดสิบ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา 47 ทวิ แห่งประมวลรัษฎากร



บริษัทฯ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสำหรับปี* ภายหลังจากจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมาย

หมายเหตุ : *กำไรสำหรับปี หมายถึงกำไรสุทธิสิ้นสุด 31 ธันวาคม ของแต่ละปีหลังหักค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคล

ปริมาณจราจร ไตรมาส 1 ปี 2566



ในไตรมาสที่ 1 ปี 2566 ยกเลิกมาตรการต่างๆ ในการควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 แบบเต็มรูปแบบทุกกิจกรรมสามารถดำเนินการได้ตามปกติ ส่งผลให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญต่อเนื่องจากไตรมาสที่ 4 ปี 2565 สรุปภาพรวมปริมาณจราจรของทางยกระดับดอนเมือง ไตรมาสที่ 1 ปี 2566 เป็นปริมาณจราจรสูงที่สุดในรอบ 2 ปี อีกทั้งเมื่อเทียบกับค่าเฉลี่ยในอดีตจะเห็นได้ว่าค่าเฉลี่ยไตรมาสที่ 1 ปี 2566 สูงกว่าค่าเฉลี่ยทั้งปีของปี 2563 ซึ่งเป็นปีแรกของการระบาดของโรค COVID-19 ที่มีการล็อกดาวน์ 1 ครั้ง แต่ยังคงต่ำกว่าช่วงก่อนการระบาดในปี 2562 โดยปริมาณจราจรใน ไตรมาสที่ 1 ปี 2566 ส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 67,684 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ เฉลี่ยต่อวัน 39,972 คันต่อวัน เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับ ไตรมาสที่ 4 ปี 2565 ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 62,829 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยต่อวัน 38,276 คันต่อวัน คิดเป็นการเพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 7.7 และ 4.4 ตามลำดับ โดยเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ปี 2565 มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ยต่อวัน 40,539 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ยต่อวัน 27,621 คันต่อวัน เพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 67.0 และ 44.7 ตามลำดับ โดยมีข้อสังเกตว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของสัมปทานเดิมตอนดินแดง-ดอนเมือง ที่เชื่อมกับกิจกรรมในใจกลางกรุงเทพฯ มีอัตราการเพิ่มขึ้นมากกว่าตอนต่อขยายด้านทิศเหนือแสดงให้เห็นว่ากิจกรรมการเดินทางในเขตใจกลางกรุงเทพฯ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง สรุปภาพรวมปริมาณจราจรไตรมาสที่ 1 ปี 2565 ได้รับปัจจัยบวกอย่างต่อเนื่องจากการยกเลิกมาตรการจำกัดการเดินทางและเข้าสู่สภาวะสิ้นสุดการระบาดของ COVID-19 อีกทั้งยังมีปัจจัยบวกจากสถานะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวหลังจากการระบาดของ COVID-19 และภาคการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทาง

มายังประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ทำให้กิจกรรมการเดินทางโดยรวมเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตามสาเหตุที่ปริมาณจราจรที่ยังไม่กลับไปเทียบเท่าช่วงก่อนการระบาด สาเหตุหลักมาจากปริมาณการเดินทางที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองที่ติดกับทางยกระดับดอนเมือง อาคาร 1 เทียบวันระหว่างประเทศ ยังไม่เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ โดยเป็นการให้บริการเพียงบางสายการบินเท่านั้น ส่วนประเด็นอัตราเงินเฟ้อและค่าน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นมีข้อสังเกตว่าการใช้ทางยกระดับดอนเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดบนถนนวิภาวดีรังสิตสามารถประหยัดระยะเวลาการเดินทางและลดการบริโภคน้ำมันจึงทำให้การใช้ทางยกระดับเกิดความคุ้มค่ามากขึ้น อีกทั้งยังเป็นช่วงที่ภาคอุตสาหกรรมฟื้นตัวต้องการเดินทางมากขึ้นจึงทำให้ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจไม่ส่งผลกระทบต่อ

แนวโน้มปริมาณจราจรในปี 2566

จากการเพิ่มขึ้นของปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 1 ปี 2566 ที่บริษัทฯ ได้ติดตามอย่างใกล้ชิด พบว่า ยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเกิดจากความมั่นใจในการออกมาใช้ชีวิตและประกอบกิจการ รวมถึงการเปิดภาคการศึกษา ซึ่งทำให้กิจกรรมการเดินทางนั้นสูงขึ้นตามไปด้วย อีกทั้งการติดตามการเดินทางในรูปแบบอื่นๆ จากแหล่งข้อมูลภาครัฐ ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในลักษณะเดียวกัน ด้านการติดตามการระบาดของ COVID-19 ภาครัฐได้มีการประกาศนโยบายที่ชัดเจนว่าการระบาดของ COVID-19 ได้ถึงระยะสิ้นสุดการระบาดแล้ว และจะไม่มีมาตรการจำกัดการเดินทาง การลือคดวุ่นอีกต่อไป เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่ติดเชื้อมีภูมิคุ้มกันธรรมชาติ และกลุ่มเสี่ยงก็ได้รับวัคซีนเป็นส่วนใหญ่ จึงเชื่อมั่นว่าหลังจากนี้ไปกิจกรรมทุกอย่างจะทยอยกลับไปสู่สภาวะปกติเหมือนก่อนการระบาดของ COVID-19 รวมไปถึง นโยบายการเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติมากขึ้น ซึ่งประเทศไทยเป็นเป้าหมายลำดับต้นๆ ที่นักท่องเที่ยวต้องการเดินทางมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งนักท่องเที่ยวชาวจีนที่จะทำให้อุตสาหกรรมภาคการท่องเที่ยวฟื้นตัวกลับมาอีกครั้ง และจะทำให้ปริมาณการเดินทางโดยรวมเพิ่มขึ้น และคาดการณ์ว่าจะมีเที่ยวบินจากสายการบินนานาชาติเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะมีการพิจารณาให้กลับมาใช้ อาคาร 1 สนามบินดอนเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ เนื่องมาจากการติดตามแผนการขยายท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 มีความคืบหน้าในการดำเนินโครงการแล้ว แสดงให้เห็นว่าการเดินทางด้วยอากาศยานมีแนวโน้มขยายตัวหลังจากนี้ ส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนการติดตามปริมาณการเดินทางของรถไฟฟ้าสายสีแดงที่อยู่ติดกับทางยกระดับดอนเมืองนั้น พบว่า กลุ่มผู้ใช้รถไฟฟ้าสายสีแดงเป็นคนละกลุ่มกับผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมือง อีกทั้งการใช้รถไฟฟ้าสายสีแดงปัจจุบันพบว่าค่าใช้จ่ายในการเดินทางรวมการเดินทางเชื่อมต่อและเข้าถึงสถานี (Feeder) ยังสูงกว่าการใช้ทางยกระดับคาดการณ์ว่า ยังไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง และอยู่ในการติดตามพฤติกรรมการเดินทางโดยรอบทางยกระดับดอนเมืองของบริษัทฯ โดยรูปแบบการเดินทางโดยรถยนต์ยังคงมีความจำเป็นในระบบคมนาคมขนส่งในกรุงเทพฯ และปริมณฑล อีกทั้ง นโยบายสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ทำให้ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการเดินทางด้วยรถยนต์ต่ำลงอีกด้วย



ผลการดำเนินงาน

หน่วย : ล้านบาท

	2565 ไตรมาส 1	2565 ไตรมาส 4	2566 ไตรมาส 1	%เพิ่ม/(ลด)	
				QoQ	YoY
รายได้ค่าผ่านทาง	355.30	551.67	576.53	5	62
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	136.02	184.75	207.24	12	52
กำไรขั้นต้น	219.28	366.92	369.29	1	68
รายได้จากการลงทุน	1.67	3.92	7.43	90	345
รายได้อื่น	0.08	2.21	0.34	(85)	325
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	3.34	6.20	3.19	(49)	(4)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	37.19	70.73	53.39	(25)	44
ต้นทุนทางการเงิน	0.22	1.40	1.29	(8)	486
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	36.07	59.04	66.18	(12)	83
กำไรสำหรับงวด	144.21	235.68	253.01	7	75
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	154.53	236.79	253.29	7	64
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.12	0.20	0.21	5	75

ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2566
เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2565

ไตรมาสที่ 1 ปี 2566 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 253.01 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 4 ปี 2565 จำนวน 17.33 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 มีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทางที่เพิ่มขึ้นจำนวน 24.86 ล้านบาท หรือร้อยละ 5 ค่าใช้จ่ายในการบริหารลดลงเป็นจำนวนรวม 17.34 ล้านบาท หรือร้อยละ 25 โดยค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่ปรับลดลงเป็นสำคัญ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ เงินบริจาค มูลนิธิทางสู่มั่นป็นคนแก่ และค่าใช้จ่ายใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นต้น

ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2566
เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2565

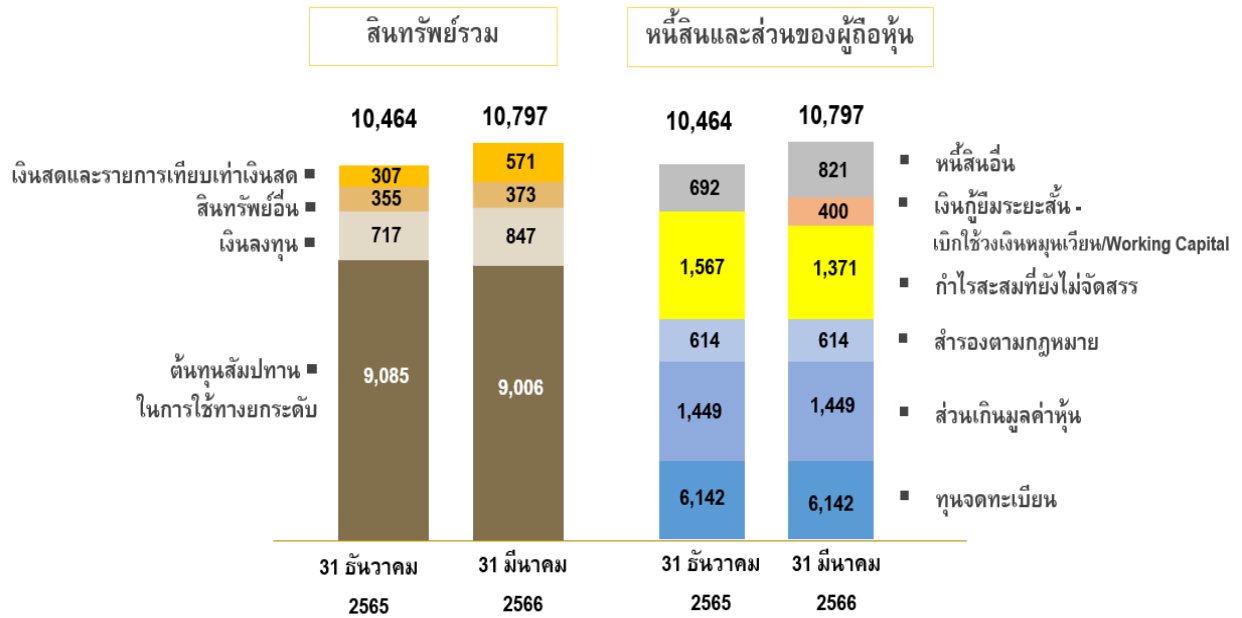
เมื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2566 กับงวดเดียวกันของปีก่อน บริษัทฯ มีกำไรเพิ่มขึ้นจำนวน 108.80 ล้านบาท หรือร้อยละ 75 สาเหตุหลักมาจากรายได้ค่าผ่านทางที่เพิ่มขึ้นจำนวน 221.23 ล้านบาท หรือร้อยละ 62 ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 71.22 ล้านบาท หรือร้อยละ 52 จาก ต้นทุนสัมปทานตัดจ่าย ค่าไฟฟ้า ค่าซ่อมบำรุงและค่าใช้จ่ายเชื่อมต่อระบบผ่านทางอัตโนมัติ เป็นต้น ค่าใช้จ่ายในการบริหารงานปรับเพิ่มขึ้น 16.08 ล้านบาท หรือร้อยละ 44 จากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการสื่อสาร ค่าไฟฟ้า และค่าใช้จ่ายเพื่อรองรับแผนพัฒนาธุรกิจ เป็นต้น



ฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 เปรียบเทียบกับ 31 ธันวาคม 2565

หน่วย : ล้านบาท



หน่วย : ล้านบาท

	2565	2566	เพิ่ม/(ลด)	
	31 ธันวาคม	31 มีนาคม	ล้านบาท	%
สินทรัพย์รวม	10,463.81	10,796.78	332.97	3.2
หนี้สินรวม	692.11	1,220.66	528.55	76.4
ส่วนของผู้ถือหุ้น	9,771.70	9,576.12	(195.58)	(2.0)

สถานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 10,796.78 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 332.97 ล้านบาท หรือร้อยละ 3.2 โดยปรับเพิ่มขึ้นจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่นำไปลงทุนในเงินลงทุนชั่วคราว และเงินลงทุนระยะยาว ต้นทุนสัมปทานการใช้ทางยกระดับ ลดลง จากการตัดจ่ายตามปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริง บริษัทฯ มีหนี้สินรวมจำนวน 1,220.66 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 528.55 ล้านบาท หรือร้อยละ 76.4 จากการเงินเบิกใช้วงเงินหมุนเวียนหรือเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 400 ล้านบาท และภาษีเงินได้นิติบุคคลค้างจ่ายเพิ่มขึ้นจากผลการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมจำนวน 9,576.12 ล้านบาท ลดลง 195.58 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 โดยในไตรมาสนี้ มีกำไรสะสมเพิ่มขึ้นจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในไตรมาส 1 ปี 2566 จำนวน 253.29 ล้านบาท และกำไรสะสมลดลงจากการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล งวด 12 เดือน ประจำปี 2565 ในอัตรา 0.38 บาทต่อหุ้น หรือคิดเป็นจำนวนเงินรวม 448.87 ล้านบาท



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A) ไตรมาส 1 ปี 2566
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

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

กระแสเงินสด

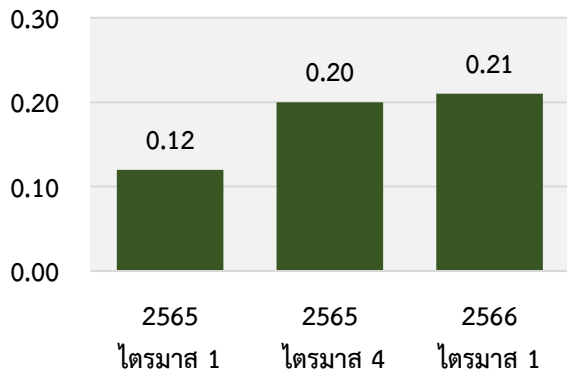
หน่วย : ล้านบาท

งกระแสเงินสด	31 มีนาคม 2565	31 มีนาคม 2566	เพิ่มขึ้น / (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	190.21	442.44	252.23	133
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(22.51)	(126.89)	(104.38)	464
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2.45)	(51.83)	(49.38)	2,016
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	165.25	263.72	98.47	60
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	321.75	306.94	(14.81)	(5)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม	487.00	570.66	83.66	17

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 570.66 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 263.72 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 186 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2565 โดยบริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 442.44 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2565 จำนวน 252.23 ล้านบาท หรือร้อยละ 133 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้และปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 126.89 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายเพื่อการลงทุนในเงินลงทุนระยะสั้นและระยะยาว เพื่อบริหารผลตอบแทนทางการเงินสุทธิจำนวน 129.13 ล้านบาท เงินสดจ่ายสุทธิเพื่อซื้อสินทรัพย์ 3.99 ล้านบาท และดอกเบี้ยรับจำนวน 6.23 ล้านบาท มีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 51.83 ล้านบาท จากการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานงวด 12 เดือน ของปี 2565 เมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2566 จำนวน 447.54 ล้านบาท โดยมีเงินสดรับจากการกู้ยืมเงินระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 400 ล้านบาท มีการจ่ายชำระหนี้ตามสัญญาเช่า และดอกเบี้ยจ่าย อีกจำนวน 4.29 ล้านบาท

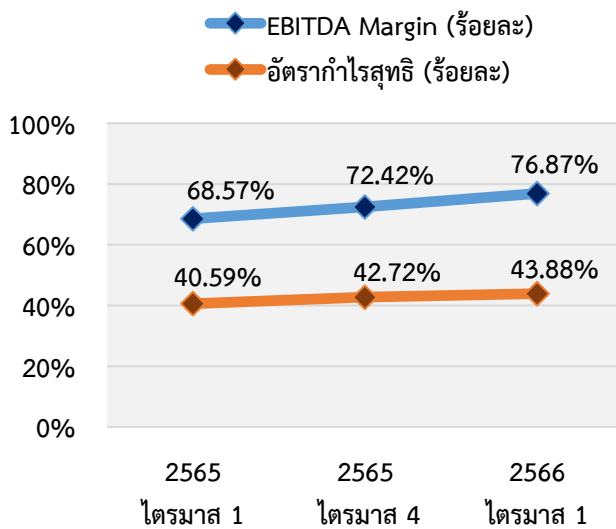
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

อัตรากำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)



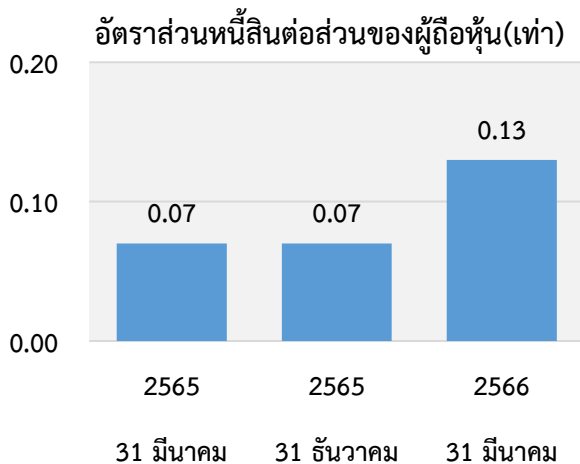
ผลการดำเนินงานในไตรมาส 1 ปี 2566 บริษัทฯ มีอัตรากำไรสุทธิต่อหุ้นเท่ากับ 0.21 บาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 4 ปี 2565 และปรับเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสเดียวกันปีก่อนในอัตราหุ้นละ 0.09 บาท จากผลประกอบการที่เพิ่มขึ้น โดยมีจำนวนหุ้นที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วเป็นจำนวน 1,181,232,800 หุ้น

อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร



ไตรมาส 1 ปี 2566 มี EBITDA Margin และอัตรากำไรสุทธิ หรือ NPAT Margin เท่ากับร้อยละ 76.87 ร้อยละ 43.88 ตามลำดับ ปรับเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา และไตรมาสเดียวกันปีก่อน เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางที่ปรับเพิ่มขึ้น และการบริหารจัดการด้านต้นทุนดำเนินงาน และต้นทุนทางการเงินที่มีประสิทธิภาพ

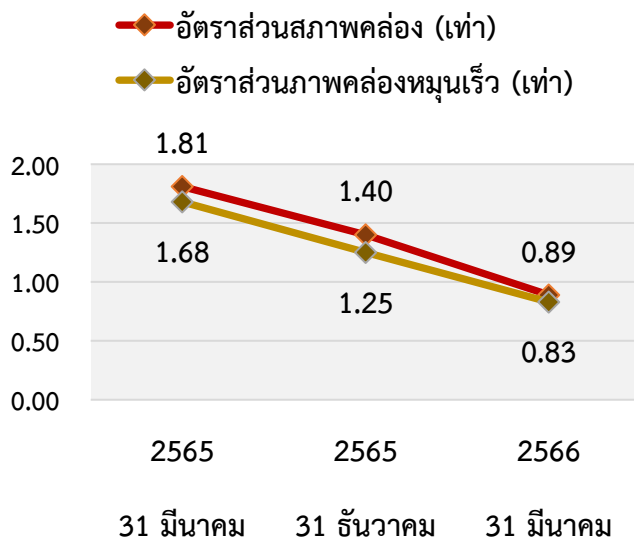
อัตราส่วนแสดงสภาพคล่อง



ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 และ 31 ธันวาคม 2565 มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 0.13 เท่า และ 0.07 เท่า ตามลำดับ โดยปรับเพิ่มขึ้นจากการเบิกใช้วงเงินหมุนเวียนหรือเงินกู้ยืมระยะสั้นจำนวน 400 ล้านบาท และณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 มีวงเงินทุนสำรองหมุนเวียนที่ยังไม่ได้เบิกใช้เป็นจำนวน 600 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2565 : 1,000 ล้านบาท)



คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A) ไตรมาส 1 ปี 2566
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)



อัตราส่วนสภาพคล่อง และ
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 อัตราส่วนสภาพคล่อง และอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว เท่ากับ 0.89 เท่า และ 0.83 เท่า ตามลำดับ โดยปรับลดลงจากสิ้นปี 2565 จากการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลงวด 12 เดือน ของผลการดำเนินงานประจำปี 2565 ในวันที่ 20 มีนาคม 2566 และการเบิกใช้วงเงินหมุนเวียน หรือเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินที่เพิ่มขึ้น

ผลการดำเนินงานแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน 2566-2570 (Business Sustainability Plan)

บริษัทฯ ได้จัดทำกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจเป็นแผนระยะยาว โดยผ่านการพิจารณาและได้รับคำแนะนำจากคณะกรรมการชด้อยของบริษัทฯ ทุกคณะ ตามอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการชุดนั้นๆ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 8/2565 เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2565 กำหนดเป็นแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนปี 2566-2570 แบ่งออกเป็น 7 ด้าน โดยผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 เป็นไปตามแผนงาน โดยสรุปพอสังเขป ดังนี้

กลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ	ผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 ปี 2566
1. กลยุทธ์ Safer Road Traffic Management/Maintenance เป็นกลยุทธ์หลักที่ยกระดับการเป็นผู้ให้บริการ O&M ทางยกระดับสู่มาตรฐานสากล ตามวิสัยทัศน์ของบริษัท ที่ต้องทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว และปลอดภัย ยกระดับมาตรฐานการให้บริการ	<ul style="list-style-type: none"> ✓ การให้บริการและซ่อมบำรุงเป็นไปตามมาตรฐาน ✓ การศึกษาผลประโยชน์ทางด้านการประหยัดพลังงาน ระยะเวลาการเดินทาง และการลดมลพิษจากการใช้ทางยกระดับดอนเมือง (Tollway Smart Drive) เป็นไปตามแผน
2. กลยุทธ์เติบโตไปด้วยกัน Inclusive Growth เป็นกลยุทธ์ที่สร้างความเข้มแข็งขององค์กรในด้านการบริหารจัดการจัดการต้นทุนการดำเนินงาน ทั้งในด้านต้นทุนบริการและต้นทุนทางการเงิน เพื่อเสริมสร้างโอกาสในการแข่งขัน และดึงดูดพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อต่อยอดไปยังโครงการทางด่วนใหม่ๆ และเติบโตไปด้วยกัน	<ul style="list-style-type: none"> ✓ บริษัทฯ ได้ทำการการศึกษาความเป็นไปได้ในการลงทุนโครงการใหม่ที่ภาครัฐเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นไปตามกำหนดการของภาครัฐ ✓ โครงการทางพิเศษสายกะทู้ ป่าตอง ที่บริษัทฯ ได้เข้าซื้อเอกสารข้อเสนอ (RFP) จากการผลการศึกษาพบว่า ไม่มีคู่แข่งต่อการลงทุน จึงพิจารณาไม่ยื่นข้อเสนอ
3. กลยุทธ์พัฒนาธุรกิจอื่น Other Non-Toll Road Business เป็นกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนนวัตกรรมและแนวคิด ซึ่งจะนำไปสู่ธุรกิจอื่นๆ และแหล่งรายได้ใหม่ๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับทางด่วน	<ul style="list-style-type: none"> ✓ บริษัทฯ ได้จดทะเบียนจัดตั้งบริษัทย่อย บริษัท เอสยาม อินฟรา จำกัด เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566 ✓ บริษัทฯ มีเป้าหมายในการพิจารณากลุ่มงานธุรกิจอื่นๆ นอกเหนือจากทางด่วนและทางพิเศษอีก 1 โครงการ ภายในไตรมาสที่ 2 ปี 2566

กลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ	ผลการดำเนินงานในไตรมาสที่ 1 ปี 2566
<p>4. กลยุทธ์ความยั่งยืน ESG เป็นกลยุทธ์หลักในการขับเคลื่อนธุรกิจขององค์กร ในการส่งมอบคุณค่าให้แก่สิ่งแวดล้อม สังคมและ กำกับดูแลกิจการ ซึ่ง เป็นการดำเนินโครงการด้านสิ่งแวดล้อม พลังงาน และการลดก๊าซเรือนกระจก โดยมีเป้าหมายหลักเป็นการขับเคลื่อน ESG-In-Process เพื่อการจัดการและประสิทธิภาพสูงสุด</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ การประเมินปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ปล่อยออกมาจากกิจกรรมต่างๆ ขององค์กร หรือ คาร์บอนฟุตพริ้นท์องค์กร (Carbon Footprint for Organization: CFO) เพื่อกำหนด Baseline เป็นไปตามแผนและจะมีการทวนสอบโดยผู้ทวนสอบ ภายในไตรมาสที่ 2 ปี 2566 ✓ การดำเนินโครงการ 3Rs เพื่อเป้าหมายการลดการใช้ทรัพยากรและการลดก๊าซเรือนกระจก เช่น การลดการใช้กระดาษ การติดตั้ง Solar Rooftop และการสนับสนุนการใช้รถ EV ซึ่งได้ติดตั้งสถานีอัดประจุไฟฟ้า ณ อาคารสำนักงานใหญ่ แล้วเสร็จและเป็นไปตามแผน
<p>5. กลยุทธ์ HPO Resilience Management เป็นกลยุทธ์หลักในการพัฒนาศักยภาพขององค์กรและบุคลากร ให้มีความยืดหยุ่น ทนต่อการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยี และ ปังจ้ยโดยรอบ ซึ่งจะทำให้องค์กรขับเคลื่อนไปได้อย่างคล่องแคล่ว และสามารถขยายโอกาสต่างๆได้อย่างรวดเร็ว</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ การจัดทำระบบมาตรฐาน ISO 45001. ระบบมาตรฐานการจัดการ อาชีวอนามัย และความปลอดภัย เป็นไปตามแผนเพื่อขอรับรองภายในปี 2566 ✓ การบริหารจัดการบุคลากรในบางส่วนงานเพื่อลดความเสี่ยงการขาดแคลนพนักงานด้วยการพัฒนาศักยภาพพนักงาน และการบริหารงานจ้าง Oursource (Staff Plus and Manage Service) เป็นไปตามแผน
<p>6. กลยุทธ์ DMT Excellence Recognition เป็นกลยุทธ์ที่สร้างการรับรู้ความเชี่ยวชาญและผลงานขององค์กร ผ่านการรับรองจากหน่วยงานภายนอก และสร้างความเชื่อมั่นต่อหน่วยงานเจ้าของสัมปทาน คือ กรมทางหลวง ที่จะทำให้องค์กร มีความโดดเด่น และสามารถเป็นตัวเลือกในการให้บริการสัมปทานต่อเนื่องและสัมปทานโครงการใหม่อื่นๆ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ บริษัทฯ ได้ประกาศเจตนารมณ์เข้าร่วมแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย ✓ ได้รับรางวัลโครงการพัฒนาสถานประกอบการกิจการตามมาตรฐานระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ประจำปี 2565 ✓ รายงานผลรางวัลที่ได้รับต่อกรมทางหลวงซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลสัมปทานทุกไตรมาส
<p>7. กลยุทธ์ การบริหารเงินสดและต้นทุนให้มีประสิทธิภาพ เป็นกลยุทธ์ที่ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยบริหารกระแสเงินสดที่บริษัทได้รับเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย อีกทั้งจะทำให้ต้นทุนทางการเงินของบริษัทต่ำลง และต้นทุนในทุกๆ ด้านให้มีประสิทธิภาพ</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ การศึกษาเทคโนโลยีในการบริหารจัดการด้านการเงิน (Fin Tech) อยู่ระหว่างพัฒนาร่วมกับโครงการ ERP ✓ การบริหารต้นทุนด้านการบริหาร และงานซ่อมบำรุง สามารถควบคุมให้เป็นไปตามแผน