



DMT



MOVING TOWARDS SUSTAINABILITY

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A)

ไตรมาส 1 ปี 2567

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

10 พฤษภาคม 2567

1. ภาพรวมเศรษฐกิจไทย ไตรมาส 1 ปี 2567

¹ เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มขยายตัวที่ร้อยละ 2.6 และ 3.0 ในปี 2567 และ 2568 ตามลำดับ โดยมีปัจจัยสนับสนุนจาก (1) ภาคการท่องเที่ยวที่ปรับตัวดีขึ้น สะท้อนจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ และค่าใช้จ่ายต่อคนที่อยู่ในทิศทางขยายตัว โดยคาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติจะอยู่ที่ 35.5 ล้านคน และ 39.5 ล้านคนในปี 2567 และ 2568 ตามลำดับ ซึ่งในไตรมาส 1 ปี 2567 มีจำนวนกว่า 9.37 ล้านคน หรือกลับมา 86.2% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2562 อย่างไรก็ตามแม้ฟื้นตัวต่อเนื่อง แต่การกลับมา 100% เมื่อเทียบกับก่อนโควิด ยังต้องใช้เวลา (2) การบริโภคภาคเอกชน ที่มีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง โดยเฉพาะการบริโภคในหมวดบริการ และ (3) การใช้จ่ายภาครัฐ ที่จะกลับมาเพิ่มขึ้นในช่วงที่เหลือของปีหลังจากลดลงไปมากในช่วงก่อนหน้า ในขณะที่ภาคการส่งออก และการผลิตมีแนวโน้มฟื้นตัวได้อย่างค่อยเป็นค่อยไปในครึ่งหลังของปี แต่ยังคงมีความเสี่ยงจาก ปัญหาภาวะสินค้าล้นตลาดและปัจจัยเชิงโครงสร้างของไทย โดยเฉพาะความสามารถในการแข่งขัน ที่ปรับลดลง ทั้งนี้ แนวโน้มเศรษฐกิจไทยในระยะข้างหน้ายังมีความไม่แน่นอน จากการฟื้นตัวของภาคการส่งออก ที่อาจช้ากว่าที่คาด รวมถึงผลของการเบิกจ่ายงบประมาณและมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ

2 เหตุการณ์สำคัญของบริษัทฯ ในไตรมาส 1 ปี 2567

1) ด้านการให้บริการ



คณะผู้บริหาร ลงพื้นที่ด้านดินแดง 1 มอบกระเป๋ากันง่วง...ลดอุบัติเหตุ ตามโครงการ “สงกรานต์ปลอดภัย ใส่ใจเพื่อนร่วมทาง ปีที่ 14” ให้กับผู้ใช้ทางในกระเป๋ากันง่วงประกอบไปด้วยน้ำดื่ม ผ้าเย็น กาแฟ ยาหม่องน้ำสมุนไพรฝีมือผู้สูงอายุจากชุมชนพลอยไพไลน เขตดอนเมือง และผลิตภัณฑ์จากผู้สนับสนุน

2) ด้านการกำกับดูแลกิจการ



เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทฯ ได้การรับรองจากแนวร่วมต่อต้านคอร์รัปชันของภาคเอกชนไทย (Thai Private Sector Collective Action against Corruption) หรือ CAC โดยมีสถานะ "CERTIFIED" และได้รับโลโก้ 2 ดาว โดยอายุการรับรองสมาชิกจาก CAC จะมีระยะเวลา 3 ปี

¹ ที่มา :ธนาคารแห่งประเทศไทย รายงานนโยบายการเงิน ไตรมาสที่ 1 ปี 2567

3) ด้านความยั่งยืน



ผู้บริหารบริษัทฯ ร่วมเป็นวิทยากรรับเชิญ บรรยายให้ความรู้และแลกเปลี่ยนประสบการณ์การทำกิจกรรมเพื่อสังคมและการดำเนินธุรกิจขององค์กร ภายใต้แนวคิด ESG-in-process และเป้าหมายความยั่งยืน SDGs ให้ นิสิตคณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา พร้อมให้นิสิตได้นำเสนอแนวคิดการทำโครงการ CSR เพื่อพัฒนาชุมชนหรือสิ่งแวดล้อมรอบๆ วิทยาเขต



ผู้บริหารสายงานปฏิบัติการ ร่วมกับ สำนักงานทางหลวงที่ 13 และแนวทางหลวงกรุงเทพ จัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ 2567 ณ แนวทางหลวงกรุงเทพ



ผู้บริหารบริษัทร่วมการประชุมใหญ่สามัญ สมาคมพลังงานหมุนเวียนไทย (RE100) ซึ่งเป็นการรวมตัวของกลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจเอกชนชั้นนำของประเทศ โดยมีเป้าหมายในการรวบรวมและผลักดันธุรกิจขนาดใหญ่ที่มีความมุ่งมั่นที่จะผลิตพลังงานทดแทน และใช้พลังงานหมุนเวียน 100%

4) ด้านภาพลักษณ์องค์กร



เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2567 ผู้บริหารบริษัทฯ เข้าร่วมเสวนาในหัวข้อ Innovation Across Borders : Cross-Industry Panel Insights ในงาน NTT DATA Ignite 2024 “Spark The Future Through Tech Innovation” โดย DMT ได้ทรานส์ฟอร์มด้วยการนำเทคโนโลยีเข้ามาปรับใช้ในองค์กรให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพสูงสุดทั้งในส่วนงานหลักและงานสนับสนุน



เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2567 รับมอบใบประกาศเกียรติคุณและป้ายตราสัญลักษณ์แนวปฏิบัติการใช้แรงงานที่ดี (Good Labour Practices: GLP) จากนางเพ็ญนิภา ธนীরมย์ ผู้อำนวยการสำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน กรุงเทพมหานครพื้นที่ 9 เพื่อแสดงว่าบริษัทฯ ได้แสดงความมุ่งมั่นการนำหลักการแนวปฏิบัติการใช้แรงงานที่ดี

5) ด้านความร่วมมือกับพันธมิตร



ผู้บริหารบริษัทฯ ร่วมเสวนาในหัวข้อ Move Forward to Better Drive and Better Life งานสัมมนาถ่ายทอดแม่บทการจัดการความรู้และการจัดการนวัตกรรม โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ณ ห้องประชุม 0301 ชั้น 4 อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ

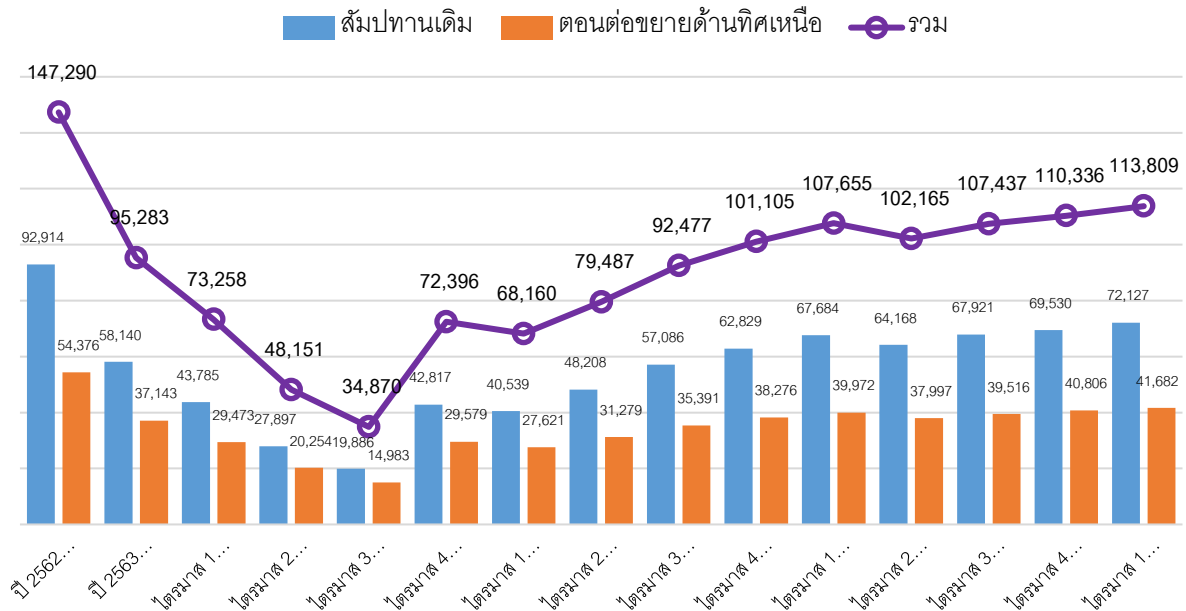


บริษัทฯ ร่วมกับ SmileyAssistance 24Hrs. ยกระดับบริการช่วยเหลือฉุกเฉินตลอด 24 ชม. ส่งผู้ใช้ทางและรถถึงที่หมายปลายทาง อุ่นใจ ด้วยความสะดวกรวดเร็วพร้อมความปลอดภัย



เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2567 คณะผู้บริหาร และพาร์ตเนอร์ ASIAM Infra Co., Ltd. เข้านำเสนอองค์ความรู้และนวัตกรรมของวิสตูดิโอด้านงานตรวจสอบบำรุงรักษาและซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐาน ให้คณะกรรมการบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) มุ่งเน้นการนำเอาความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ทางด่วน เทคโนโลยีของประเทศญี่ปุ่นมาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับ Mega Project ด้านการคมนาคมของประเทศไทย

3 ปริมาณจราจรไตรมาส 1 ปี 2567



ปริมาณจราจรใน ไตรมาสที่ 1 ปี 2567 ส่วนสัปดาห์เต็มเฉลี่ย 72,127 คันต่อวัน ส่วนสัปดาห์ตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ย 41,682 คันต่อวัน รวม 2 ส่วน 113,809 คันต่อวัน เพิ่มขึ้น เมื่อเทียบกับ ไตรมาสที่ 4 ปี 2566 ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัปดาห์เต็มเฉลี่ย 69,530 คันต่อวัน ส่วนสัปดาห์ตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ย 40,806 คันต่อวัน เพิ่มขึ้นที่ ร้อยละ 3.7 และ 2.1 ตามลำดับ ในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 ยังคงเป็นแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นต่อเนื่องจากไตรมาสที่ 4 ปี 2566 หลังจากสิ้นสุดการระบาดของ COVID-19 ถือเป็นจุดสูงสุดในรอบ 3 ปี สะท้อนถึงกิจกรรมการเดินทางที่เพิ่มขึ้นตามภาคธุรกิจและท่องเที่ยวที่ทยอยฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องทั้งในภาคธุรกิจในเขตเมืองกรุงเทพมหานคร และการขยายชุมชนเมืองในแถบปริมณฑล ทำให้การเดินทางสูงขึ้นหลังการระบาดของ COVID-19 และเมื่อเทียบกับไตรมาสที่ 1 ปี 2566 ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัปดาห์เต็มเฉลี่ย 67,684 คันต่อวัน ส่วนสัปดาห์ตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ย 39,972 คันต่อวัน ไตรมาสที่ 1 ปี 2567 สูงกว่า ไตรมาสที่ 1 ปี 2566 ที่ร้อยละ 6.6 และ 4.3 ตามลำดับ เมื่อประเมินไตรมาสที่ 1 ปี 2567 เทียบกับปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดทั้งปี (AADT) ในปี 2566 ส่วนสัปดาห์เต็มเฉลี่ย 67,332 คันต่อวัน ส่วนสัปดาห์ตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ย 39,575 คันต่อวัน รวม 106,907 ปริมาณจราจรไตรมาสที่ 1 ปี 2567 สูงกว่า ทั้งปี 2566 ของส่วนสัปดาห์เต็มและสัปดาห์ตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ ที่ร้อยละ 7.1 และ 5.3 ตามลำดับ

สำหรับเหตุการณ์ที่สำคัญในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 ในทุกกิจกรรมสามารถดำเนินการได้ตามปกติ สำหรับประเด็นทางด้านเศรษฐกิจ ราคาน้ำมัน รวมถึงภาวะสงคราม ในต่างประเทศ ในไตรมาสที่ 1 ยังไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจร โดยในปัจจุบันที่คาดการณ์ไว้ในสมมติฐานของฝ่ายบริหาร ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม อยู่ในระหว่างการฟื้นตัว ภายหลังจากควบคุมการระบาดของ COVID-19 สิ้นสุดแล้ว กิจกรรมภาคขนส่งถือเป็นกิจกรรมหลักที่ยังจำเป็น และมีแนวโน้มเติบโตกลับไปใกล้เคียงก่อนการแพร่ระบาดของ COVID-19 แม้ว่าภาพรวมปริมาณจราจรของทางยกระดับดอนเมือง ยังไม่กลับไปเท่าช่วงก่อนการระบาดของ COVID-19 สาเหตุที่ปริมาณจราจรที่ยังไม่กลับไป

เทียบเท่ากับช่วงการระบาดของ COVID-19 มาจากปริมาณการเดินทางที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองที่ติดกับทางยกระดับดอนเมือง ณ อาคาร 1 เทียบวินระหว่างประเทศ ยังไม่เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ โดยเป็นการให้บริการเพียงบางสายการบินเท่านั้น ส่วนอัตราเงินเฟ้อและราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นนั้น ฝ่ายบริหารวิเคราะห์ว่าส่งผลเพียงเล็กน้อยต่อปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมือง จากเหตุผลด้านการฟื้นตัวของภาคธุรกิจ อีกทั้งจากการศึกษาของฝ่ายบริหารมีข้อสังเกตว่าการใช้ทางยกระดับดอนเมืองเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่ติดขัดบนถนนวิภาวดีรังสิตสามารถประหยัดระยะเวลาการเดินทางและลดการบริโภคน้ำมันจึงทำให้การใช้ทางยกระดับเกิดความคุ้มค่ามากขึ้น ทำให้ผู้ใช้ทางมีความยินดีที่จะเลือกใช้ทางยกระดับดอนเมืองเพื่อความรวดเร็วในการเดินทาง

4. แนวโน้มปริมาณจราจรไตรมาส 2 และภาพรวม ปี 2567

แนวโน้มปริมาณจราจรไตรมาส 2 และภาพรวมในปี 2567 จากการที่ บริษัทฯ ได้ติดตามปริมาณจราจรของทางยกระดับดอนเมือง พบว่า เมื่อประเมินปริมาณจราจรที่เกิดขึ้นในไตรมาสที่ 1 ปี 2567 เทียบกับปริมาณจราจรเฉลี่ยรายวันตลอดทั้งปี (AADT) ในปี 2566 ที่มีปริมาณจราจรส่วนสัมปทานเดิมเฉลี่ย 67,332 คันต่อวัน ส่วนสัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือเฉลี่ย 39,575 คันต่อวัน รวม 2 ส่วน 106,907 คันต่อวัน โดยที่ปริมาณจราจรไตรมาสที่ 1 ปี 2567 รวม 2 ส่วนอยู่ที่ 113,809 คันต่อวัน สูงกว่า ค่าเฉลี่ยทั้งปี 2566 ที่ร้อยละ 6.5 แสดงให้เห็นถึงปริมาณจราจรมีแนวโน้มเติบโต และเมื่อพิจารณาการเติบโตจากไตรมาสที่ 4 ปี 2566 ที่มีปริมาณจราจรรวม 2 ส่วนที่ 110,336 คันต่อวัน พบว่า ไตรมาสที่ 1 ปี 2567 เพิ่มขึ้นเพียง ร้อยละ 3.1 ซึ่งมีข้อสังเกตว่าไตรมาสที่ 1 ปี 2567 เป็นการเติบโตของปริมาณจราจรตามปกติของทางยกระดับดอนเมือง อาจยังไม่สะท้อนการฟื้นตัวของภาคธุรกิจและการท่องเที่ยวและการเดินทางเพื่อที่จะกลับไปก่อนการระบาดของ COVID-19 อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาแนวโน้มการเติบโตของปริมาณจราจรที่ยังคงมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องคาดการณ์ว่าจะมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นหลังจากนี้ ฝ่ายบริหารประเมินว่าผู้ใช้ทางยังคงเลือกที่จะใช้บริการบนทางยกระดับเพื่อความรวดเร็วหลีกเลี่ยงการจราจรแออัดบนถนนวิภาวดีรังสิต ส่วนแนวโน้มเหตุการณ์ที่จะต้องติดตามเพื่อประเมินแนวโน้มของปริมาณจราจรและรายได้ที่อาจจะเพิ่มขึ้นแบบมีนัยสำคัญนั้น คงต้องติดตามนโยบายของรัฐบาลที่มีแผนกระตุ้นการท่องเที่ยวในระยะถัดไป ซึ่งจะทำให้อุตสาหกรรมภาคการท่องเที่ยวฟื้นตัวต่อเนื่องจากปี 2566 และจะทำให้ปริมาณการเดินทางโดยรวมเพิ่มขึ้น ซึ่งคาดการณ์ว่าจะมีเที่ยวบินจากสายการบินนานาชาติเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจากการติดตามข้อมูลการให้บริการของสนามบินปัจจุบันสนามบินสุวรรณภูมิมีปริมาณการเดินทางที่หนาแน่น ซึ่งอาจจะทำให้มีการพิจารณาให้กลับมาใช้ อาคาร 1 สนามบินดอนเมืองที่เป็นจุดเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ รวมไปถึงการติดตามแผนการขยายท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3 มีความคืบหน้าในการดำเนินโครงการแล้ว แสดงให้เห็นว่าการเดินทางด้วยอากาศยานมีแนวโน้มขยายตัวหลังจากนี้ จะส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ฝ่ายบริหารยังคงติดตามอย่างใกล้ชิด

ส่วนการติดตามปริมาณการเดินทางของรถไฟฟ้าสายสีแดงที่อยู่ติดกับทางยกระดับดอนเมืองนั้น กระทรวงคมนาคม มีนโยบายสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 คณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้อนุมัตินโยบายรถไฟฟ้า 20 บาท นำร่องก่อน 2 เส้นทาง คือ รถไฟฟ้าสายสีม่วงและสีแดง ซึ่งฝ่ายบริหารมีการติดตามอย่างใกล้ชิดว่าจะมีผลต่อการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมากน้อยเพียงใด อย่างไรก็ตามจากการวิเคราะห์ของผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร สรุปได้ว่ากลุ่มผู้ใช้รถไฟฟ้าสายสีแดงเป็นคนละกลุ่มกับผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมือง อีกทั้งการใช้รถไฟฟ้าสายสีแดงปัจจุบัน พบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางรวมการเดินทางเชื่อมต่อและเข้าถึงสถานี



(Feeder) ถึงแม้ว่าจะลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าเหลือ 20 บาทต่อคนต่อเที่ยว ปัจจัยที่ต้องพิจารณาต้นทุนการเดินทางยังต้องรวมค่าโดยสารในการเชื่อมต่อบนขนส่งอื่นๆ อาทิ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถว รถเมล์ ไปยังสายอื่นๆ ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนยังคงสูงกว่าการใช้ทางยกระดับ เนื่องจากผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมืองส่วนใหญ่โดยสารมาด้วยกันมากกว่า 2 คน และยังคงเป็นการเดินทางที่มีความสะดวกทอดเดียวแบบ Door-to-Door Service ดังนั้นฝ่ายบริหารคาดการณ์ว่า ยังไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง และอยู่ในกระบวนการติดตามพฤติกรรมการเดินทางโดยรอบทางยกระดับดอนเมืองของบริษัทฯ โดยรูปแบบการเดินทางโดยรถยนต์ยังคงมีความจำเป็นในระบบคมนาคมขนส่งในกรุงเทพฯ และปริมณฑล อีกทั้ง นโยบายสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ของภาครัฐทำให้ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการเดินทางด้วยรถยนต์ต่ำลงอีกด้วย

5. ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2567

5.1 ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

หน่วย : ล้านบาท

	2566 ไตรมาส 1	2566 ไตรมาส 4	2567 ไตรมาส 1	%เพิ่ม/(ลด)	
				QoQ	YoY
รายได้ค่าผ่านทาง	576.54	605.08	617.87	2%	7%
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	207.25	233.16	226.56	-3%	9%
กำไรขั้นต้น	369.29	371.92	391.30	5%	6%
รายได้จากการลงทุน	7.43	5.90	5.17	-12%	-30%
รายได้อื่น	0.34	4.96	1.03	-79%	203%
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	3.19	4.86	6.89	42%	116%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	53.39	59.24	49.31	-17%	-8%
ผลกำไรจากการตัดรายการ สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่า ด้วยราคาตัดจำหน่าย	-	-	1.20	100%	100%
ต้นทุนทางการเงิน	1.29	9.57	7.40	-23%	474%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	66.18	62.27	66.78	7%	1%
กำไรสำหรับงวด	253.01	246.84	268.32	9%	6%
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	253.29	247.70	268.70	8%	6%
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.21	0.21	0.23	10%	10%

ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2567
เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2566

ไตรมาสที่ 1 ปี 2567 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด
268.32 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 4 ปี 2566

ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2567
เมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2566

ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2567 กับงวดเดียวกัน
ของปีก่อน บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวดเพิ่มขึ้นจำนวน

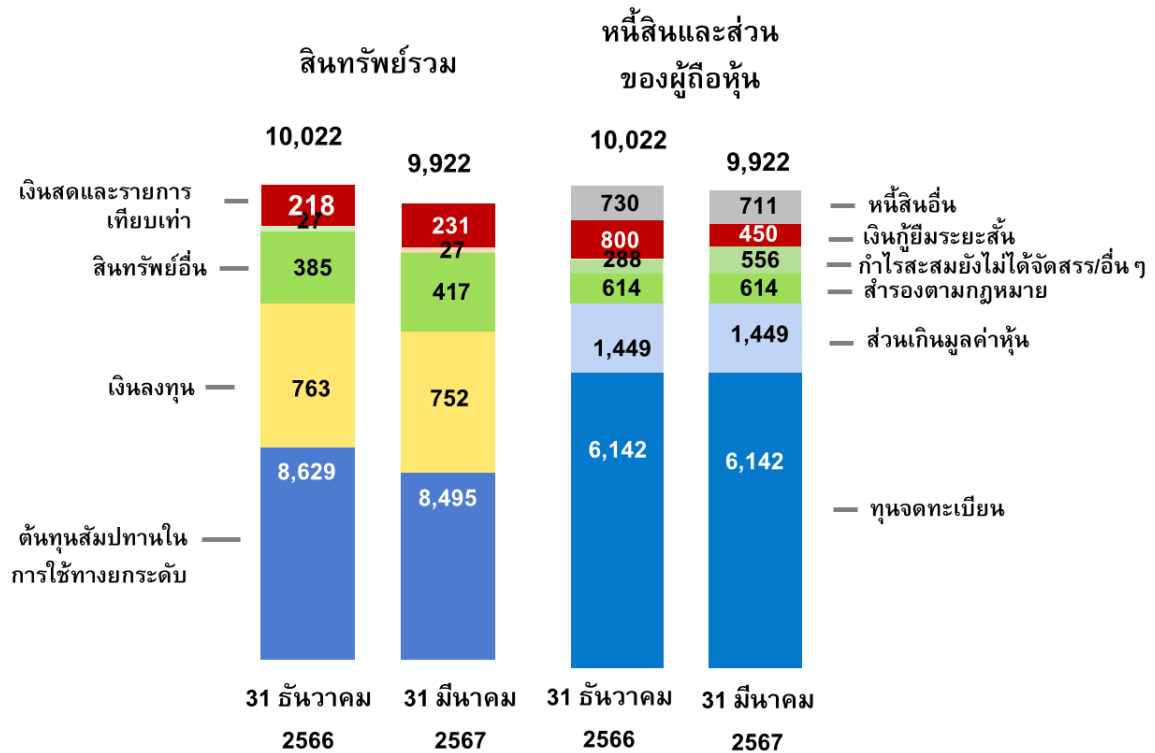


จำนวน 21.48 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 สาเหตุหลักจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีรายได้ค่าผ่านทางเพิ่มขึ้นจำนวน 12.79 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 ค่าใช้จ่ายตัดจ่ายต้นทุนสัมปทานเพิ่มขึ้น ตามจำนวนปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ค่าใช้จ่ายในการบริหารลดลงร้อยละ 17	15.31 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 สาเหตุหลักจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีรายได้ค่าผ่านทางที่เพิ่มขึ้นจำนวน 41.33 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 และค่าใช้จ่ายในการบริหารลดลงร้อยละ 8 แต่จากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นทำให้ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ-ค่าใช้จ่ายตัดจ่ายต้นทุนสัมปทานเพิ่มขึ้นร้อยละ 9
---	--

5.2 ฐานะการเงินของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 เปรียบเทียบกับ 31 ธันวาคม 2566

หน่วย : ล้านบาท



หน่วย : ล้านบาท

	2566 31 ธันวาคม	2567 31 มีนาคม	เพิ่ม/(ลด)	
			ล้านบาท	%
สินทรัพย์รวม	10,022.33	9,922.19	-100.14	-1%
หนี้สินรวม	1,529.58	1,160.74	-368.84	-24%
ส่วนของผู้ถือหุ้น	8,492.75	8,761.45	268.70	3%



สถานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 เปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 9,922.19 ล้านบาท ลดลง 100.14 ล้านบาท หรือร้อยละ 1 มีหนี้สินรวมจำนวน 1,160.74 ล้านบาท ลดลง 368.84 ล้านบาท หรือร้อยละ 24 จากการเบิกใช้วงเงินหมุนเวียน ระยะเวลา 1-3 เดือน จากสถาบันการเงินลดลงจำนวน 350 ล้านบาท ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 8,761.45 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 268.70 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 โดยส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากกำไรจากการดำเนินงาน ไตรมาสที่ 1 ปี 2567 จำนวน 268.70 ล้านบาท

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

5.3 กระแสเงินสดของบริษัทฯ

หน่วย : ล้านบาท

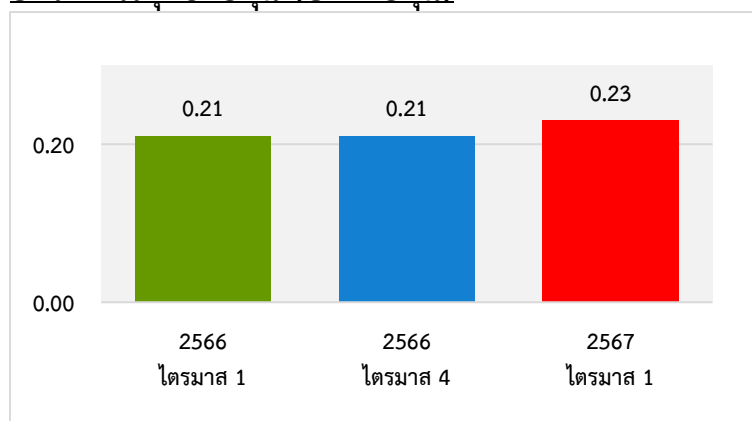
งบกระแสเงินสด	2566 31 มีนาคม	2567 31 มีนาคม	เพิ่มขึ้น / (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	441.69	430.53	(11.16)	(3%)
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(126.89)	(36.63)	90.26	(71%)
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(51.83)	(380.44)	(328.61)	634%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	263.72	13.46	(250.26)	(95%)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	306.94	217.79	(89.15)	(29%)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม	569.91	231.25	(338.66)	(59%)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเท่ากับ 231.25 ล้านบาท ลดลงเป็นจำนวน 338.66 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 59 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 มีนาคม 2566 โดยในไตรมาส 1 ปี 2567 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 430.53 ล้านบาท ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2566 จำนวน 11.16 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 สาเหตุหลักจากมีเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นเพิ่มขึ้น กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนจำนวน 36.63 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 90.26 ล้านบาท โดยมีเงินสดรับจากการขายเงินลงทุนชั่วคราวและระยะยาวสุทธิเพิ่มขึ้น จำนวน 224.84 ล้านบาท เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเงินลงทุนชั่วคราวและระยะยาวสุทธิเพิ่มขึ้น จำนวน 84.31 ล้านบาท เป็นเงินสดจ่ายสุทธิเพื่อซื้อสินทรัพย์เพิ่มขึ้น 29.26 ล้านบาท เงินสดจ่ายค่าระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง เพิ่มขึ้นจำนวน 20.19 ล้านบาท และและมีผลตอบแทนจากการลงทุนในตราสารทุน ตราสารหนี้หุ้นกู้เอกชน รวมทั้งดอกเบี้ยรับ เป็นจำนวน 5.47 ล้านบาท มีกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 380.44 ล้านบาท ลดลงเป็นจำนวน 328.61 ล้านบาท โดยบริษัทฯ มีการจ่ายเงินกู้ยืมระยะสั้นสุทธิจำนวน 350 ล้านบาท เงินปันผลจ่ายและเงินสดรับจากการเบิกใช้

วงเงินหมุนเวียนลดลง จำนวน 26.24 ล้านบาท บริษัทมีการบริหารต้นทุนทางการเงินและผลตอบแทนจากการลงทุน มีการจ่ายชำระหนี้ตามสัญญาเช่า และดอกเบี้ยจ่าย เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนรวม 4.85 ล้านบาท จากการเบิกใช้วงเงินทุนหมุนเวียน ระยะ 1-3 เดือนสุทธิจำนวน 800 ล้านบาท และ ณ 31 มีนาคม 2567 บริษัทฯมีภาระหนี้สินจากการเบิกใช้วงเงินทุนหมุนเวียนจำนวน 450 ล้านบาท

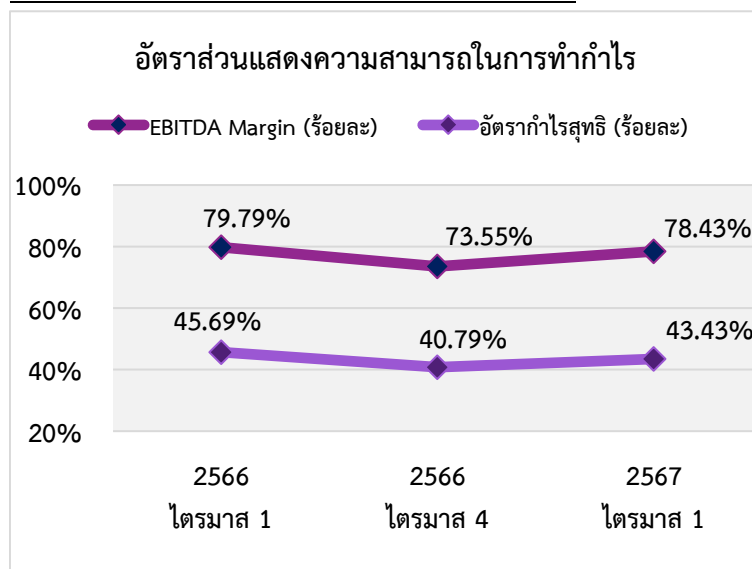
5.4 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ

อัตรากำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)



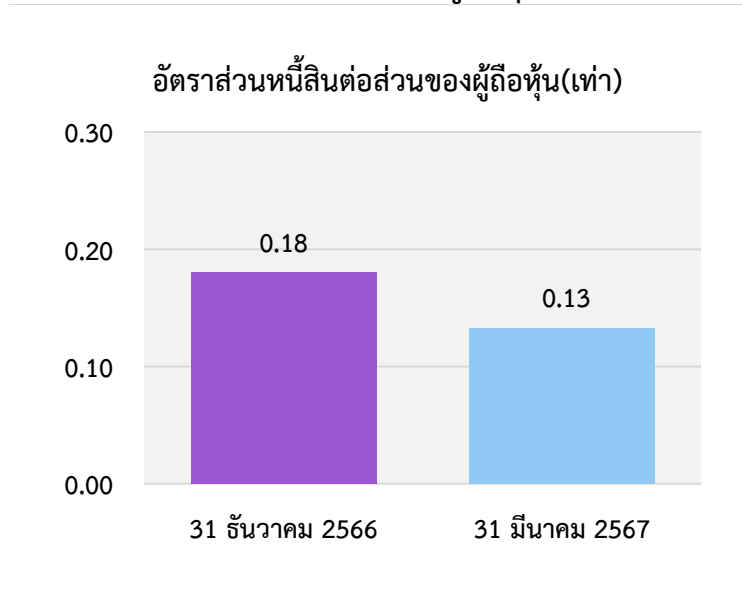
ไตรมาส 1 ปี 2567 บริษัทฯ มีอัตรากำไรสุทธิต่อหุ้นเท่ากับ 0.23 บาท เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2566 และไตรมาส 4 ปี 2566 ที่มีอัตราส่วนที่ 0.21 และ 0.21 บาทต่อหุ้น ตามลำดับ โดยมีจำนวนหุ้นที่จดทะเบียนและรับชำระแล้วเป็นจำนวน 1,181,232,800 หุ้น

อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร



ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2567 มีอัตราส่วน EBITDA Margin และ NPAT Margin เท่ากับร้อยละ 78.43 และ ร้อยละ 43.43 ตามลำดับ โดยเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับไตรมาวก่อน เนื่องจากรายได้ค่าผ่านทางที่เพิ่มขึ้น และการบริหารจัดการด้านต้นทุนดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ

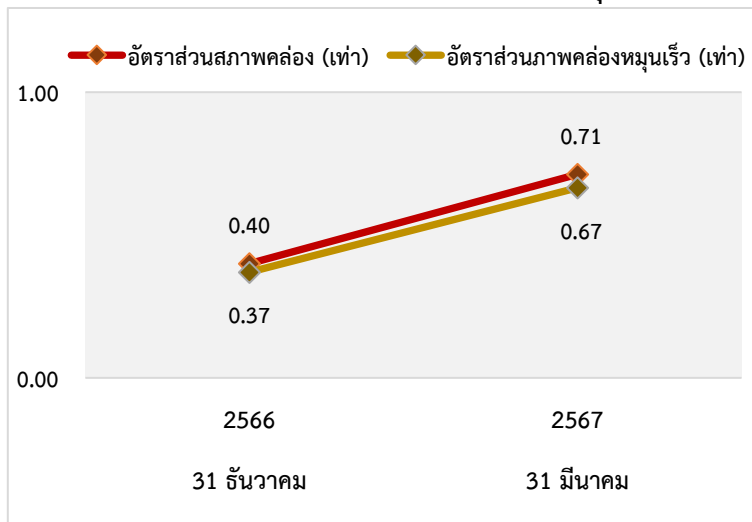
อัตราส่วนแสดงหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)



ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 มีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เท่ากับ 0.13 เท่า ลดลงจาก 31 ธันวาคม 2566 ที่มีอัตราส่วนดังกล่าวเท่ากับ 0.18 เนื่องจาก บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะสั้นเพื่อใช้ในการดำเนินงานลดลงจาก 800 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2566 คงเหลือเป็นจำนวน 450 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 สำหรับวงเงินทุนสำรองหมุนเวียนที่ยังไม่ได้เบิกใช้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 มีจำนวน 1,250 ล้านบาท (31 ธันวาคม 2566 : 900 ล้านบาท)

อัตราส่วนแสดงสภาพคล่อง

อัตราส่วนสภาพคล่อง และอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว



ณ วันที่ 31 มีนาคม 2567 อัตราส่วนสภาพคล่องและอัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว เท่ากับ 0.71 เท่า และ 0.67 เท่า ตามลำดับ โดยเพิ่มขึ้นจาก 31 ธันวาคม 2566 จากการลดลงของเงินกู้ยืมระยะสั้น

5.5 การจ่ายปันผลของปี 2567 ปี 2566 และปี 2565

	วันที่อนุมัติ	กำหนดจ่าย	อัตราต่อหุ้น (บาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
2567				
เงินปันผลประจำปี 2566	25 เมษายน 2567	พฤษภาคม 2567	0.15	177.18
2566				
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2565	21 กุมภาพันธ์ 2566	มีนาคม 2566	0.38	448.87
เงินปันผลประจำปี 2565	25 เมษายน 2566	พฤษภาคม 2566	0.50	590.62
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2566	11 พฤษภาคม 2566	มิถุนายน 2566	0.35	413.43
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2566	10 สิงหาคม 2566	กันยายน 2566	0.35	413.43
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2566	9 พฤศจิกายน 2566	ธันวาคม 2566	0.35	413.43
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 มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสำหรับปี* ภายหลังจากการจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมาย

หมายเหตุ : *กำไรสำหรับปี หมายถึงกำไรสุทธิสิ้นสุด 31 ธันวาคม ของแต่ละปีหลังหักค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคล

6. ผลการดำเนินงานตามแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน 2567-2571 (Business Sustainability Plan)

บริษัทฯ ได้จัดทำกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจเป็นแผนระยะยาว โดยผ่านการพิจารณาและได้รับคำแนะนำจากคณะกรรมการชุดย่อยของบริษัทฯ ทุกคณะ ตามอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการชุดนั้นๆ โดยได้นโยบายและข้อคิดเห็น ในการปรับเปลี่ยนวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ “เป็นบริษัทฯ ประกอบกิจการในระบบคมนาคมขนส่ง และกิจการอื่นๆ ด้วยระบบบริหารที่มีประสิทธิภาพ ล้ำสมัย อย่างยั่งยืน” โดยแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนปี 2567 – 2571 และแผนงบประมาณประจำปี 2567 มีกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนทั้งหมด 7 กลยุทธ์ ดังนี้

ลำดับ	กลยุทธ์	เป้าประสงค์และผลการดำเนินงาน
1	กลยุทธ์ Safer Road Traffic Management/ Maintenance	พัฒนา และสร้างมาตรฐานการทำงานด้านการดำเนินงาน และบำรุงรักษาทางเพื่อความพึงพอใจสูงสุดของหน่วยงานกำกับดูแลและผู้ใช้ทางยกระดับ ผลการดำเนินงาน : การดำเนินงานและบำรุงรักษาเป็นไปตามมาตรฐานการกำกับดูแลตามที่กรมทางหลวงกำหนด



ลำดับ	กลยุทธ์	เป้าประสงค์และผลการดำเนินงาน
2	กลยุทธ์เติบโตไปด้วยกัน (Inclusive Growth)	การสร้างพันธมิตรเพื่อเข้าร่วมประมูลโครงการทางด่วน และทางพิเศษเส้นทางใหม่เพื่อความยั่งยืนทางธุรกิจ ผลการดำเนินงาน : อยู่ระหว่างการเตรียมความพร้อมในการเข้าร่วมประมูลโครงการ PPP ของภาครัฐ ซึ่งมีโครงการเป้าหมายคือโครงการ M82 M5 และ จุดพักรถริมทางหลวง
3	กลยุทธ์สร้างแหล่งรายได้อื่น (New Business Venture)	การศึกษาเพื่อลงทุนในธุรกิจอื่น ๆ นอกเหนือจากธุรกิจทางด่วน และทางพิเศษ เพื่อลดความเสี่ยงจากการมีรายได้ทางเดียว และความมั่นคงทางธุรกิจในระยะยาว ขับเคลื่อนโดยโครงสร้างสายงานใหม่ New Business Venture ผลการดำเนินงาน : อยู่ระหว่างศึกษาในการลงทุนธุรกิจอื่นๆ และสรรหาผู้บริหารระดับสูงตำแหน่ง ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการสายงานพัฒนาธุรกิจใหม่ (New Business Venture)
4	กลยุทธ์ ESG In Process	การวางกลยุทธ์กิจกรรมต่าง ๆ ในแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และกำกับดูแลกิจการหรือเศรษฐกิจ เพื่อตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม กฎหมาย และพฤติกรรมผู้บริโภค ผลการดำเนินงาน : อยู่ระหว่างการวางแผนลดก๊าซเรือนกระจกองค์กรโดยมีเป้าหมาย Carbon Neutral และ Net Zero Emission ตลอดห่วงโซ่คุณค่าของการให้บริการ ประกอบไปด้วยแผนระยะสั้นระยะยาว และแผนบริหารความเสี่ยง
5	กลยุทธ์ HPO & Smart Working Place	การพัฒนาศักยภาพของพนักงานให้มีความเชี่ยวชาญขั้นสูง และมีความยืดหยุ่นในการทำงานพร้อมทั้งการสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดี ผลการดำเนินงาน : เป็นไปตามแผนพัฒนามาตรฐานการดำเนินงานด้วยการจัดทำระบบ ISO45001 และ ISO27001 รวมถึงการพัฒนาสวัสดิการพนักงานและการออกแบบสภาพแวดล้อมการทำงานแบบยืดหยุ่น
6	กลยุทธ์ Relationship/Partnership/Synergy Development	การสร้างพันธมิตร คู่ค้า หรือชุมชนโดยรอบ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน และทันต่อความเปลี่ยนแปลง ผลการดำเนินงาน : เป็นไปตามแผนการสร้างการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียขององค์กรทุกกลุ่ม
7	กลยุทธ์ DMT Excellence Recognition	การสร้างการรับรู้ความเชี่ยวชาญของบริษัทฯ ให้เป็นที่รับรู้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจ ผลการดำเนินงาน : นำเสนอและสื่อสารรางวัลเกียรติคุณที่เป็นผลงานเชิงประจักษ์ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์และแจ้งรายงานต่อกรมทางหลวงที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล