

# คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A)

ไตรมาส 1/2569

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

11 พฤษภาคม 2569





## 1. ภาพรวมการดำเนินธุรกิจ เศรษฐกิจ และภาวะอุตสาหกรรม

### 1.1 ลักษณะธุรกิจ

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทเอกชนผู้รับสัมปทานในการจัดหาทุน ลงทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ประกอบการและบำรุงรักษาทางยกระดับอุตราภูมิฯ ช่วงดินแดงถึงอนุสรณ์สถาน ภายใต้สัญญาสัมปทานทางหลวงในทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 ถนนวิภาวดีรังสิต จากกรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม โดยมีระยะทางสัมปทานทั้งสิ้นประมาณ 21 กิโลเมตร และมีอายุสัมปทานในการให้บริการประชาชนจนถึงวันที่ 11 กันยายน 2577

สำหรับสัมปทานทางหลวงของบริษัทฯ เป็นลักษณะ BTO (Build – Transfer – Operated) กล่าวคือ เมื่อบริษัทก่อสร้างทางยกระดับและอาคารแล้วเสร็จ บริษัทฯ ได้โอนกรรมสิทธิ์ในทางยกระดับอุตราภูมิฯ ทั้งหมดให้กับกรมทางหลวง และได้รับสิทธิในการบริหารจัดการทางยกระดับตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานอันรวมถึงสิทธิในการจัดเก็บค่าผ่านทาง ดังนั้น การดำเนินการใดๆ ของบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานที่มีต่อกรมทางหลวงและคำนึงถึงสิทธิประโยชน์ผู้มีส่วนได้เสียเป็นองค์ประกอบสำคัญนอกเหนือจากการให้บริการที่ดีด้านคมนาคมต่อประชาชน

### 1.2 กลยุทธ์ไตรมาส 1/2569 และความคืบหน้าการดำเนินงาน

บริษัทฯ ได้จัดทำกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจเป็นแผนระยะยาว โดยผ่านการพิจารณาและได้รับคำแนะนำจากคณะกรรมการชุดย่อยของบริษัทฯ ทุกคณะ ตามอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการชุดนั้นๆ โดยได้นโยบายและข้อคิดเห็น ภายใต้วิสัยทัศน์ของบริษัทฯ “เป็นบริษัทฯ ประกอบกิจการในระบบคมนาคมขนส่ง และกิจการอื่นๆ ด้วยระบบบริหารที่มีประสิทธิภาพ ล้ำสมัย อย่างยั่งยืน” โดยในแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนปี 2569 – 2573 และแผนงบประมาณประจำปี 2569 มีกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนทั้งหมด 8 กลยุทธ์ โดยในไตรมาสที่ 1/2569 ภาพรวมการดำเนินงานด้านต่างๆ มีการบริหารจัดการต้นทุนให้เหมาะสมภายใต้สภาวะเศรษฐกิจและความเสี่ยงจากภัยสงคราม และแนวโน้มเศรษฐกิจที่อ่อนไหว และวิกฤติด้านพลังงาน อย่างไรก็ตามผลการดำเนินงานยังเป็นไปตามแผนธุรกิจที่ตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ลำดับ	กลยุทธ์	เป้าประสงค์และแนวทางของกลยุทธ์
1	Maximization Shareholder Wealth	<b>เป้าประสงค์</b> สร้างผลตอบแทนสูงสุดให้กับผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดสัมปทานที่เหลือ <b>แนวทางการดำเนินงาน</b> บริหารจัดการต้นทุนภายใต้สภาวะวิกฤติพลังงาน พร้อมกับการเตรียมขยายธุรกิจไปยังเส้นทางด่วนใหม่ โดยมีการยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนโครงการ M82 และเตรียมความพร้อมทางยกระดับดอนเมืองสำหรับการดำเนินงานตลอดสัมปทานที่เหลือ และโอกาสในการรับดำเนินการต่อเนื่อง



ลำดับ	กลยุทธ์	เป้าประสงค์และแนวทางของกลยุทธ์
2	Smart Resource Optimization	<b>เป้าประสงค์</b> ยกระดับธุรกิจหลักให้โดดเด่น พร้อมบริหาร 5M อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ธุรกิจทางด่วนมีความสามารถในการแข่งขันทั้งด้านคุณภาพบริการ และต้นทุน <b>แนวทางการดำเนินงาน</b> ดำเนินการศึกษา Resource Optimization (5M) พร้อมจัดทำแผนลดเวลาและต้นทุนในทุกหน่วยงาน
3	Process Automation/Workflow Automation	<b>เป้าประสงค์</b> ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐาน <b>แนวทางการดำเนินงาน</b> พัฒนาเป็นระบบภายใน เพื่อสนับสนุนกลยุทธ์ Smart Resource Optimization โดยใช้ระบบ IT ให้เป็น Automation
4	Agile & Change Management	<b>เป้าประสงค์</b> สร้างความยืดหยุ่นในการปรับตัวขององค์กร <b>แนวทางการดำเนินงาน</b> พัฒนาบุคลากรให้มีความยืดหยุ่นทันต่อความเปลี่ยนแปลงและเรียนรู้ด้วยตัวเองตลอดเวลา
5	ESG Ready to the Future	<b>เป้าประสงค์</b> ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนและเสริมศักยภาพองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง สู่อนาคต <b>แนวทางการดำเนินงาน</b> พัฒนางานด้าน ESG ให้มีประสิทธิภาพและทันสมัยตลอดเวลาเพื่อให้อตอบสนองความเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว
6	Innovation for Business Expansion	<b>เป้าประสงค์</b> พัฒนานวัตกรรมบริการ ขยายโอกาสทางรายได้ <b>แนวทางการดำเนินงาน</b> พัฒนางานด้าน R&D เพื่อใช้งานในองค์กรและต่อยอดธุรกิจไปยังบริษัทย่อย
7	Subsidiary Empowerment	<b>เป้าประสงค์</b> เสริมศักยภาพบริษัทย่อยให้สร้างมูลค่าเชิงกลยุทธ์แก่ DMT <b>แนวทางการดำเนินงาน</b> ส่งเสริมโครงการพัฒนาที่สามารถสร้างรายได้แก่บริษัทย่อยให้เกิดคุณค่าและผลงานที่ชัดเจนบนทางยกระดับ
8	Supply Chain Management for Market Expansion	<b>เป้าประสงค์</b> สร้างพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ เสริมขีดความสามารถองค์กร <b>แนวทางการดำเนินงาน</b> สร้างความร่วมมือและกิจกรรมทางธุรกิจกับพันธมิตรเพื่อลดความเสี่ยงของการเปลี่ยนแปลงของผู้ผลิตและผู้บริโภค

### 1.3 ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบ

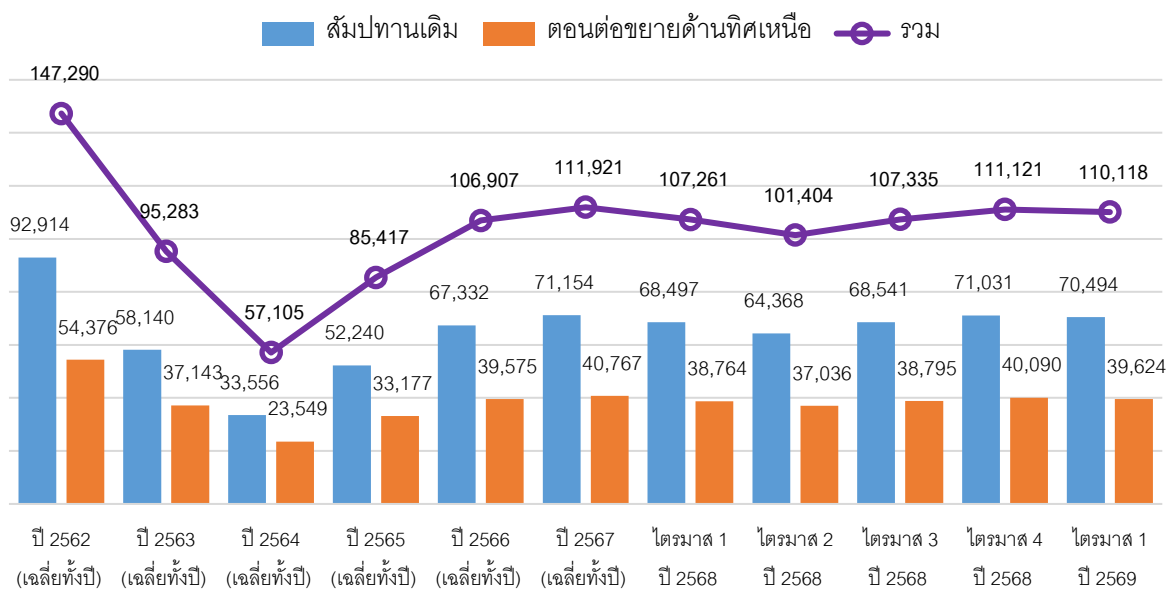
<sup>1</sup>เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มขยายตัวชะลอลงจากสงครามในตะวันออกกลาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อตรงส่งผลให้เกิดการเพิ่มภาระต้นทุนให้กับภาคธุรกิจและการลดทอนกำลังซื้อของภาคครัวเรือน ขณะที่อัตราเงินเฟ้อมีแนวโน้มปรับสูงขึ้นในปี 2569 แต่จะโน้มลดลงในปี 2570 ตามแรงกดดันด้านอุปทานที่คาดว่าจะทยอยคลี่คลาย ด้านสินเชื่อก็มีแนวโน้มทรงตัวในระดับต่ำ โดยต้องติดตามผลของสงครามต่อคุณภาพและอัตราการขยายตัวของสินเชื่อ อัตราดอกเบี้ยปัจจุบันอยู่ในระดับที่เหมาะสมในการรองรับเศรษฐกิจที่ชะลอลงและความไม่แน่นอนที่อยู่ในระดับสูง ในขณะที่อัตราเงินเฟ้อที่ปรับสูงขึ้นเป็นผลจากปัจจัยด้านอุปทาน (supply-driven inflation) โดยต้องติดตามพัฒนาการเงินเพื่อและเงินเฟ้อคาดการณ์ในระยะปานกลางอย่างใกล้ชิด

ข้อมูลเศรษฐกิจก่อนสงครามในตะวันออกกลางสะท้อนแนวโน้มที่ขยายตัวสูงกว่าที่ประเมินไว้จากการประชุมครั้งก่อนจากทั้งอุปสงค์ในประเทศและการส่งออกสินค้า แต่ผลกระทบของสงครามส่งผลให้เศรษฐกิจในปี 2569 และ 2570 มีแนวโน้มขยายตัวชะลอลงที่ร้อยละ 1.5 และ 2.0 ตามลำดับ และอัตราเงินเฟ้อทั่วไปมีแนวโน้มปรับเพิ่มขึ้นเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 2.9 ในปี 2569 จากที่ติดลบร้อยละ 0.5 ในไตรมาสแรกของปี โดยอัตราเงินเฟ้อจะปรับสูงขึ้นตามราคาพลังงานโลกและการส่งผ่านต้นทุนเป็นสำคัญ

คณะกรรมการนโยบายการเงิน ในการประชุม เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2569 มีมติเป็นเอกฉันท์ (6 ต่อ 0 เสียง) ให้คงอัตราดอกเบี้ยนโยบายไว้ที่ร้อยละ 1.00 ต่อปี

### 1.4 ภาวะอุตสาหกรรม

#### 1) ปริมาณจราจร ไตรมาส 1/2569



<sup>1</sup> ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย ผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการเงิน เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2569



ปริมาณจราจรจำแนกตามสายทาง	2568	2568	2569	%เพิ่ม/(ลด)	
	ไตรมาส 1	ไตรมาส 4	ไตรมาส 1	QoQ	YoY
สัมปทานเดิม	68,497	71,031	70,494	-0.8%	2.9%
สัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ	38,764	40,090	39,624	-1.2%	2.2%
<b>รวมทั้ง 2 สายทาง</b>	<b>107,261</b>	<b>111,121</b>	<b>110,118</b>	<b>-0.9%</b>	<b>2.7%</b>

ปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ลดลง จากไตรมาสที่ 4 ปี 2568 ลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 0.9 อย่างไรก็ตามเมื่อเทียบกับ ไตรมาสที่ 1 ปี 2568 ยังคงเพิ่มสูงขึ้นที่ร้อยละ 2.7 ซึ่งจากการติดตามปริมาณจราจรรายเดือน พบว่า ในช่วงเดือนมกราคม และ กุมภาพันธ์ 2569 ปริมาณจราจรมีการเติบโตจากปีที่ผ่านมา (ข้อมูลปริมาณจราจรรายเดือนเปิดเผยในเว็บไซต์ของบริษัท) แต่มีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรลดลงที่ชัดเจนเกิดในช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2569 ด้วยความขัดแย้งสงครามระหว่างอิหร่านกับอิสราเอลและสหรัฐฯ ปะทุขึ้นเมื่ออิสราเอลเปิดฉากโจมตีทางอากาศต่อเป้าหมายสำคัญในอิหร่าน และอิหร่านตอบโต้ด้วยขีปนาวุธและโดรน พร้อมทั้งจำกัดการเดินทางเรือใน ช่องแคบฮอร์มุซ ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งน้ำมันสำคัญของโลก ส่งผลให้สถานการณ์ยิ่งตึงเครียดและสร้างความกังวลต่อเศรษฐกิจโลกอย่างรวดเร็ว ผลกระทบต่อประเทศไทยด้านเศรษฐกิจและพลังงานเป็นหลัก ทำให้ราคาน้ำมันโลกพุ่งขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนพลังงานในไทยสูงขึ้นทันที ทั้งค่าน้ำมัน ค่าไฟ และค่าขนส่ง นำไปสู่ เงินเฟ้อ และค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น ทำให้ประชาชนเดินทางน้อยลงตามมาตรการในการประกาศสภาวะวิกฤติพลังงานของประเทศ ส่งผลต่อปริมาณจราจร ทำให้ในภาพรวมลดลง ซึ่งคงต้องติดตามอย่างใกล้ชิด

## 2) แนวโน้มปริมาณจราจรไตรมาส 2/2569

คาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองปี 2569 ยังคงคาดการณ์ว่า มีประเด็นความไม่แน่นอนที่ต้องติดตาม ซึ่งฝ่ายบริหารได้มีการติดตามอย่างใกล้ชิด สรุปดังนี้

1) การขับเคลื่อนนโยบายภาครัฐ ภายใต้สภาวะวิกฤติด้านพลังงาน หากสงครามยืดเยื้อและกระทบช่องแคบฮอร์มุซ จะทำให้ราคาพลังงานโลกผันผวนสูง ส่งผลให้ไทยต้องใช้นโยบายอุดหนุนราคาน้ำมันและค่าไฟมากขึ้น กดดันงบประมาณรัฐและทำให้การขับเคลื่อนนโยบายอื่นชะลอลง ในระยะต่อไปอาจกระทบเงินเฟ้อ เศรษฐกิจ และความเชื่อมั่นประชาชน ทำให้รัฐต้องโฟกัส “แก้ปัญหาเฉพาะหน้า” มากกว่านโยบายระยะยาว ซึ่งภาครัฐได้ประกาศคาดการณ์ GDP ลดลงเหลือประมาณร้อยละ 1.5 เพราะแรงกดดันเศรษฐกิจโลกและพลังงาน

2) ปริมาณจราจรที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อประเมินแนวโน้มของปริมาณจราจรที่เกี่ยวข้องกับทางยกระดับดอนเมือง โดยเฉพาะช่วง พฤษภาคม-มิถุนายน สายการบินที่ดอนเมือง เช่น AirAsia มีการลดจำนวนเที่ยวบินอย่างมีนัยสำคัญประมาณร้อยละ 30% จากต้นทุนน้ำมันที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลงและกระทบต่อปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองในลักษณะ ลดลงแบบเฉพาะช่วงเวลา (peak hour) มากกว่าทั้งวัน โดยเฉพาะช่วงเช้าและเย็นที่สอดคล้องกับตารางบิน นอกจากนี้ยังเกิดผลกระทบทางอ้อมจากการลดลงของรถรับส่งสนามบิน รถเช่า และกิจกรรมเกี่ยวเนื่อง ทำให้โดยรวมคาดว่าปริมาณจราจรในโซนที่เชื่อมสนามบินจะอ่อนตัวลงในระยะสั้น และมีแนวโน้มฟื้นตัวช้าหากสายการบินยังไม่กลับมาเพิ่มเที่ยวบินเต็ม capacity ในช่วงครึ่งหลังของปี

3) การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทาง ภายหลังจากภาวะวิกฤติด้านพลังงานที่ทำให้ต้นทุนการเดินทางเพิ่มสูงขึ้นอาจทำให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองลดลง

## 2 เหตุการณ์และพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทฯ ไตรมาส 1/2569

### 2.1 ด้านกิจกรรมเพื่อสังคม



เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2569 บริษัทฯ ได้รับพระราชทานพระบรมราชานุญาตให้เป็นเจ้าภาพในการบำเพ็ญกุศลถวายพระบรมศพ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง



เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2569 บริษัทฯ ร่วมสนับสนุน การแข่งขันกอล์ฟการกุศล “DMT Charity Golf 2026 มอบโอกาส สานทางฝัน” เพื่อระดมทุนสนับสนุนการศึกษาของนิสิตและนักศึกษาของมูลนิธิทาง สู้ฝัน ปันคนเก่ง

### 2.2 ด้านความร่วมมือกับพันธมิตร



เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2569 บริษัทฯ เข้าเยี่ยมชมบริษัท จำเริญ พลาสติก 2020 โดยได้รับการต้อนรับจาก คุณวุฒเนตร จำเริญ กรรมการผู้จัดการ บริษัท จำเริญ พลาสติก 2020 จำกัด



### 3. ผลการดำเนินงาน ไตรมาส 1/2569

#### 3.1 ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ (งบเฉพาะกิจการ)

หน่วย : ล้านบาท

งบเฉพาะกิจการ	2568	2568	2569	%เพิ่ม/(ลด)	
	ไตรมาส 1	ไตรมาส 4	ไตรมาส 1	QoQ	YoY
รายได้ค่าผ่านทาง	652.88	691.62	670.82	-3%	3%
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	(260.84)	(283.25)	(263.73)	-7%	1%
กำไรขั้นต้น	392.04	408.35	407.09	0%	4%
รายได้จากการลงทุน	5.41	9.49	3.72	-61%	-31%
รายได้อื่น	0.30	0.68	8.20	1106%	2633%
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	(8.38)	(6.40)	(4.99)	-22%	-40%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(50.06)	(60.64)	(47.44)	-22%	-5%
ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรม ของเงินลงทุน	-	-	(5.05)	100%	100%
กำไรจากการดำเนินงาน	339.31	351.51	361.53	3%	7%
ต้นทุนทางการเงิน	(1.88)	(1.09)	(0.60)	-45%	-68%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	337.43	350.41	360.94	3%	7%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(65.60)	(71.83)	(73.08)	2%	11%
กำไรสำหรับงวด	271.83	278.58	287.86	3%	6%
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	271.14	259.90	287.86	11%	6%
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.23	0.24	0.24	0%	6%

ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2569 เปรียบเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2568	ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2569 เปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2568
<p>รายได้ค่าผ่านทาง ไตรมาส 1 ปี 2569 มีจำนวน 670.82 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา เนื่องจากต้นทุนพลังงานในไทยสูงขึ้น ทั้งค่าน้ำมัน ค่าไฟ และค่าขนส่ง นำไปสู่ เงินเพื่อ และ ค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น ทำให้ประชาชนเดินทางน้อยลง ตามมาตรการในการประกาศสภาวะวิกฤติพลังงานของประเทศ ส่งผลต่อปริมาณจราจรบนทางยกระดับที่ลดลง</p> <p>ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ ไตรมาส 1 ปี 2569 มีจำนวน 263.73 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน จากปริมาณจราจรที่ลดลง และต้นทุนในการจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหารลดลง</p> <p>กำไรสำหรับงวดในไตรมาส 1 ปี 2569 มีจำนวน 287.86 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 - เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา</p>	<p>รายได้ค่าผ่านทาง ไตรมาส 1 ปี 2569 เพิ่มขึ้น ร้อยละ 3 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น</p> <p>ต้นทุนให้บริการทางยกระดับไตรมาส 1 ปี 2569 เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น และต้นทุนในการจัดจำหน่ายที่เพิ่มขึ้น</p> <p>กำไรสำหรับงวดในไตรมาส 1 ปี 2569 เพิ่มขึ้น ร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า</p>

### 3.2 ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินรวม	2568	2568	2569	%เพิ่ม/(ลด)	
	ไตรมาส 1	ไตรมาส 4	ไตรมาส 1	QoQ	YoY
รายได้ค่าผ่านทาง	652.88	691.62	670.82	-3%	3%
รายได้จากการให้บริการและขายสินค้าที่เกี่ยวข้อง	0.58	5.53	12.61	128%	2,074%
รวมรายได้ค่าผ่านทาง และรายได้จากการให้บริการและขายสินค้าที่เกี่ยวข้อง	653.46	697.15	683.43	-2%	5%
ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ	(258.32)	(283.10)	(261.96)	-7%	1%
ต้นทุนการให้บริการและขายสินค้าที่เกี่ยวข้อง	(1.02)	(5.70)	(10.98)	93%	976%
กำไรขั้นต้น	394.12	408.36	410.49	1%	4%
รายได้จากการลงทุน	5.43	9.72	3.87	-60%	-29%
รายได้อื่น	0.30	2.53	8.10	220%	2,600%
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	(8.38)	(6.40)	(4.99)	-22%	-40%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(51.26)	(59.32)	(52.24)	-12%	2%
ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลงมูลค่าธุรกรรมของเงินลงทุน	-	-	(5.05)	100%	100%
กำไรจากการดำเนินงาน	340.21	354.90	360.20	1%	6%
ต้นทุนทางการเงิน	(1.95)	(1.18)	(0.31)	-74%	-84%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	338.26	353.71	359.89	2%	6%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(65.60)	(71.72)	(73.26)	2%	12%
กำไรสำหรับงวด	272.66	281.99	286.62	2%	5%
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	271.98	263.29	268.62	2%	-1%
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.23	0.24	0.24	0%	4%

ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2569 เปรียบเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2568	ผลการดำเนินงานไตรมาส 1 ปี 2569 เปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2568
<p>รายได้ค่าผ่านทางและรายได้จากการให้บริการและขายสินค้าที่เกี่ยวข้อง ไตรมาส 1 ปี 2569 มีจำนวน 683.43 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2 จากรายได้ค่าผ่านทางเมื่อเทียบกับไตรมาส 4 ปี 2568 เนื่องจากผลกระทบจากต้นทุนพลังงานในไทยที่สูงขึ้นตามที่กล่าวข้างต้น ส่งผลให้ปริมาณจราจรลดลง</p> <p>กำไรสำหรับงวด (งบการเงินรวม) ไตรมาส 1 ปี 2569 มีจำนวน 286.62 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 จากไตรมาส 4 ปี 2568</p>	<p>รายได้ค่าผ่านทางและรายได้จากการให้บริการและขายสินค้าที่เกี่ยวข้อง ไตรมาส 1 ปี 2569 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2568 จากปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น</p> <p>กำไรสำหรับงวด (งบการเงินรวม) ไตรมาส 1 ปี 2569 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากไตรมาส 1 ปี 2568</p>



ผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย

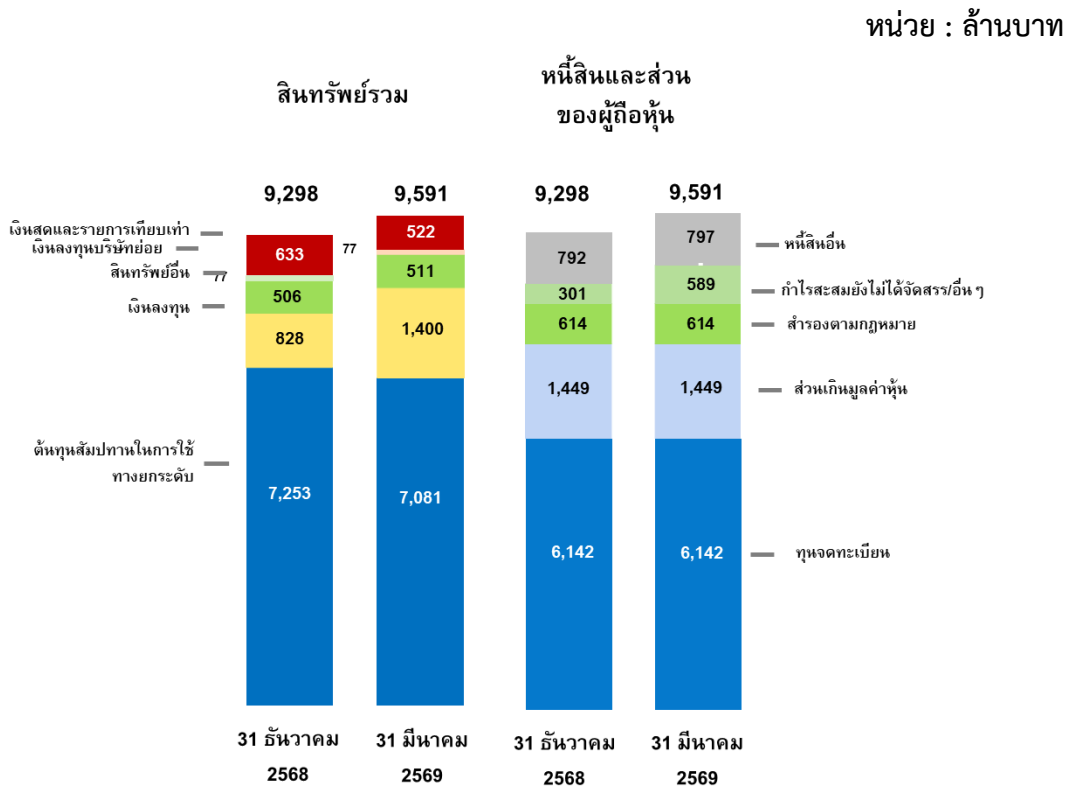
1) บริษัท เอ สยาม อินฟรา จำกัด (บ. เอ สยามฯ) เป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจการให้บริการซ่อมแซม ปรับปรุง และเพิ่มความแข็งแรงโครงสร้างพื้นฐาน โดยในไตรมาส 1 ปี 2569 บ. เอ สยามฯ มีรายได้จากการบริการและการขายผลิตภัณฑ์จำนวน 14.16 ล้านบาท ต้นทุนการให้บริการจำนวน 11.57 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารจำนวน 0.02 ล้านบาท และมีกำไรสุทธิจำนวน 1.77 ล้านบาท สำหรับฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บ. เอ สยามฯ มีสินทรัพย์รวม 46.60 ล้านบาท หนี้สินรวม 7.47 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้น 39.13 ล้านบาท

2) บริษัท แอลฟา ดี เอ็ม เทคโนโลยี จำกัด (บ. แอลฟาฯ) เป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจการให้บริการระบบการชำระเงินดิจิทัล ระบบการ บริหารจัดการจราจรและความปลอดภัย และระบบการบริหารจัดการทรัพย์สิน โดยในไตรมาส 1 ปี 2569 บ. แอลฟาฯ มีรายได้จากการบริการและการขายผลิตภัณฑ์ จำนวน 11.51 ล้านบาท ต้นทุนจำนวน 11.09 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร 1.79 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิจำนวน 1.12 ล้านบาท สำหรับฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บ. แอลฟาฯ มีสินทรัพย์รวม 53.96 ล้านบาท หนี้สินรวม 4.89 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้น 49.07 ล้านบาท

4. ฐานะการเงินของบริษัทฯ

4.1 ฐานะการเงินของบริษัทฯ (งบเฉพาะกิจการ)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 เปรียบเทียบกับ 31 ธันวาคม 2568 (งบการเงินเฉพาะกิจการ)



หน่วย : ล้านบาท



งบเฉพาะกิจการ	2568 31-ธ.ค.	2569 31-มี.ค.	เพิ่ม/(ลด)	
			ล้านบาท	%
สินทรัพย์รวม	9,297.92	9,591.00	293.08	3%
หนี้สินรวม	791.57	796.79	5.22	1%
ส่วนของผู้ถือหุ้น	8,506.35	8,794.21	287.86	3%

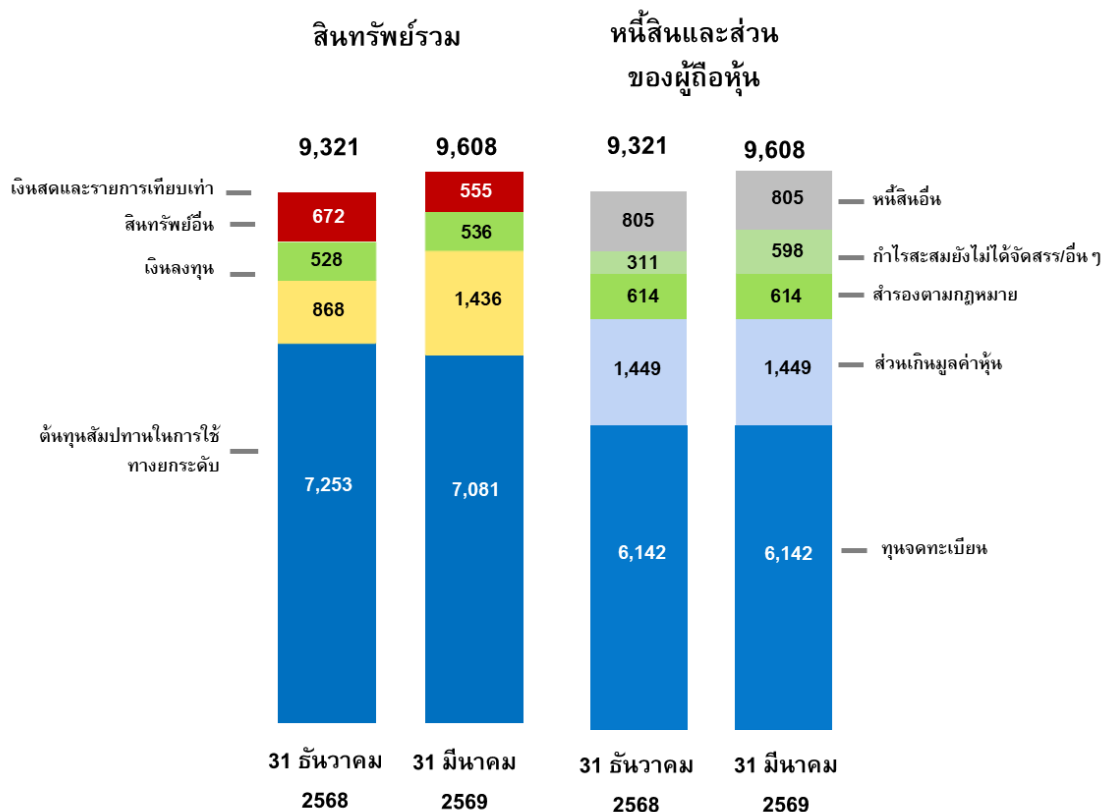
สถานะการเงิน (งบการเงินเฉพาะกิจการ) ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 เปรียบเทียบกับวันที่ 31 ธันวาคม 2568 บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม 9,591.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 มีหนี้สินรวมจำนวน 796.79 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ยกับสถาบันการเงิน ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม 8,794.21 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 และมีวงเงินสินเชื่อที่ยังไม่ได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงินรวม 1,650 ล้านบาท

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

#### 4.2 ฐานะการเงินของบริษัทฯ (งบการเงินรวม)

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 เปรียบเทียบกับ 31 ธันวาคม 2568 (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท



หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินรวม	2568 31-ธ.ค.	2568 31-มี.ค.	เพิ่ม/(ลด)	
			ล้านบาท	%
สินทรัพย์รวม	9,321.25	9,608.31	287.06	3%
หนี้สินรวม	804.87	805.31	0.44	0%
ส่วนของผู้ถือหุ้น	8,516.38	8,803.00	286.62	3%

#### 4.3 กระแสเงินสดของบริษัทฯ งบเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

งบกระแสเงินสด (งบเฉพาะกิจการ)	2568 31-มี.ค.	2569 31-มี.ค.	เพิ่มขึ้น / (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	436.95	460.30	23.35	5%
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(136.97)	(564.78)	(427.81)	312%
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(205.76)	(6.67)	199.09	-97%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	94.22	(111.15)	(205.37)	-218%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	284.38	633.13	348.75	123%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม	378.60	521.98	143.38	38%

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (งบเฉพาะกิจการ) เท่ากับ 521.98 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 38 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 มีนาคม 2568 โดยกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เนื่องจากกำไรจากการดำเนินงานในไตรมาส 1 ปี 2569 เพิ่มขึ้น

กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนในไตรมาส 1 ปี 2569 มีการใช้ไปเป็นจำนวน (564.78) ล้านบาท ใช้ไปเพิ่มขึ้นร้อยละ 312 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 มีนาคม 2568 สาเหตุหลักเนื่องจากการซื้อเงินลงทุนชั่วคราวและเงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น

กระแสเงินสดใช้ไปกิจกรรมจัดหาเงินในไตรมาส 1 ปี 2569 มีจำนวน (6.67) ล้านบาท ลดลงร้อยละ 97 สาเหตุหลักเนื่องจากในไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ ชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมระยะสั้นจำนวน 200 ล้านบาท และในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ย

#### 4.4 กระแสเงินสดของบริษัทฯ งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

งบกระแสเงินสด (งบการเงินรวม)	2568 31-มี.ค.	2569 31-มี.ค.	เพิ่มขึ้น / (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	444.97	454.86	9.89	2%
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(126.70)	(565.14)	(438.43)	346%
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(206.01)	(6.82)	199.19	-97%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	112.25	(117.10)	(229.35)	-204%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	315.74	672.45	356.71	113%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 มีนาคม	427.99	555.35	127.36	30%

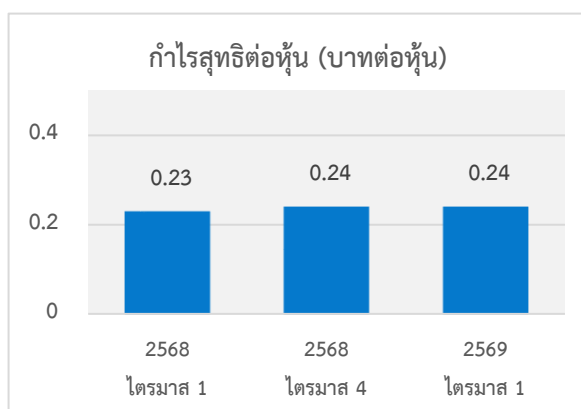
ณ วันที่ 31 มีนาคม 2569 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (งบการเงินรวม) เท่ากับ 555.35 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 30 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 มีนาคม 2568 โดยกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานเพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เนื่องจากกำไรจากการดำเนินงานในไตรมาส 1 ปี 2569 เพิ่มขึ้น

กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนใช้ไปเพิ่มขึ้นร้อยละ 346 เมื่อเปรียบเทียบกับวันที่ 31 มีนาคม 2568 สาเหตุหลักเนื่องจากการซื้อเงินลงทุนชั่วคราวและเงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น

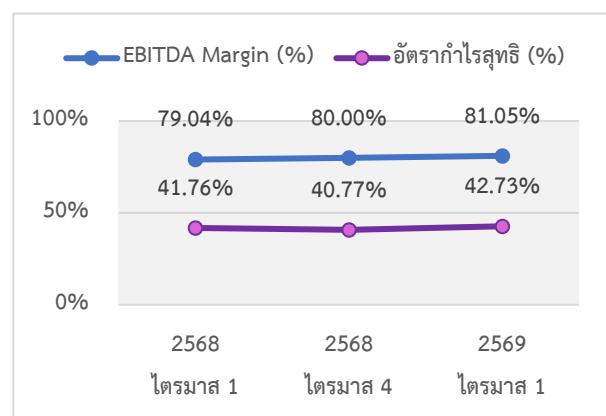
กระแสเงินสดใช้ไปกิจกรรมจัดหาเงินลดลงร้อยละ 97 สาเหตุหลักเนื่องจากในไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ ชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมระยะสั้นจำนวน 200 ล้านบาท และในไตรมาส 1 ปี 2569 บริษัทฯ ไม่มีหนี้สินที่มีดอกเบี้ย

#### 4.5 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ (งบการเงินรวม)

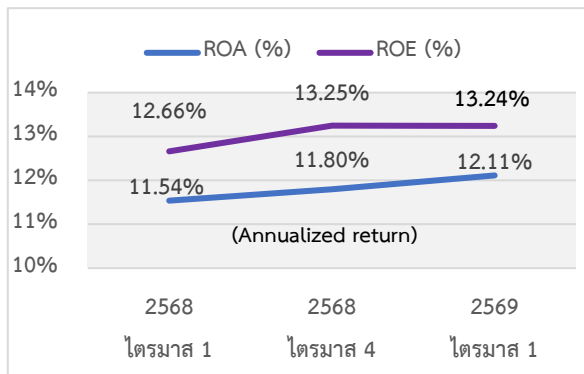
##### กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)



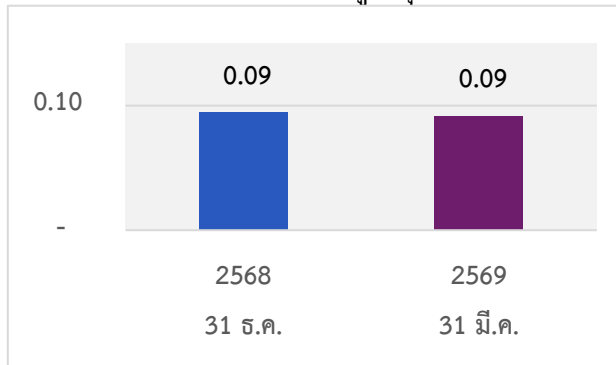
##### อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร



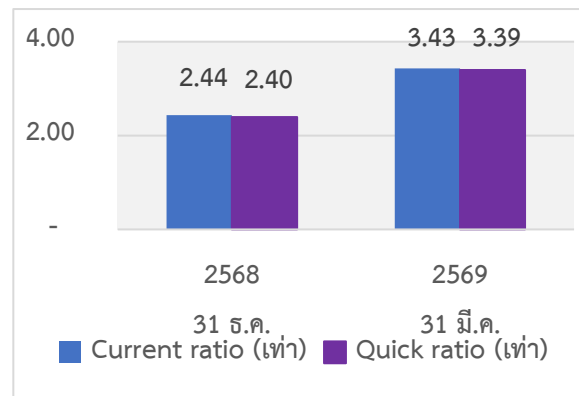
**อัตราผลตอบแทนต่อทรัพย์สิน (ROA) และอัตรา  
ผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (ROE)**



**อัตราส่วนแสดงหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)**



**อัตราส่วนแสดงสภาพคล่อง (เท่า)**



โดยภาพรวมความสามารถในการทำกำไรดีขึ้นเล็กน้อยจากกำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้น และการบริหารจัดการ  
ต้นทุนที่ดี สำหรับอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนอยู่ในระดับเดิม และอัตราส่วนสภาพคล่องปรับตัวดีขึ้น

**4.6 การจ่ายปันผลของปี 2568-2569**

	วันที่อนุมัติ	กำหนดจ่าย	อัตราต่อหุ้น (บาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
<b>2569</b>				
เงินปันผลประจำปี 2568	27 เมษายน 2569	พฤษภาคม 2569	0.22	259.89
<b>2568</b>				
เงินปันผลประจำปี 2567	25 เมษายน 2568	พฤษภาคม 2568	0.20	236.25
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2568	9 พฤษภาคม 2568	มิถุนายน 2568	0.22	259.87
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2568	8 สิงหาคม 2568	กันยายน 2568	0.22	259.87
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2568	13 พฤศจิกายน 2568	ธันวาคม 2568	0.22	259.87

บริษัทฯ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสำหรับปี\* ภายหลังจาก  
การจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมาย

หมายเหตุ : \*กำไรสำหรับปี หมายถึงกำไรสุทธิสิ้นสุด 31 ธันวาคม ของแต่ละปีหลังหักค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคล

## 5. ปัจจัยที่อาจมีผลต่อการดำเนินงานหรือการเติบโตในอนาคต

บริษัทฯ ได้พิจารณาและจัดกลุ่มปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจในอนาคต โดยพิจารณาประเภทความเสี่ยงหลักตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET) และสำนักงาน ก.ล.ต. ซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อการดำเนินงานและแนวทางการจัดการ มีดังนี้

(1) การเปลี่ยนแปลงนโยบายภาครัฐและทิศทางโครงสร้างคมนาคมเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ใช้ทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เชื่อมโยงอย่างใกล้ชิดกับนโยบายภาครัฐ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การจัดสรรงบประมาณ และการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยความเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบายอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้เส้นทาง (Demand) และรูปแบบการเดินทาง **แนวทางการบริหารจัดการ** บริษัทฯ ติดตามนโยบายและแผนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ประเมินผลกระทบเชิงสถานการณ์ (scenario-based assessment) และบูรณาการผลการประเมินเข้าสู่การจัดทำแผนธุรกิจ/แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน รวมถึงกำหนดตัวชี้วัดและการรายงานต่อคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์อย่างทันท่วงที อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงข่ายของภาครัฐ อาทิ โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนสำหรับการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง อีกรวมมองถือเป็นโอกาสสำคัญของบริษัท ในการขยายธุรกิจที่บริษัทมีความเชี่ยวชาญ

(2) การแข่งขันทางอ้อมและทางเลือกในการเดินทาง (Substitute Competition) แม้ธุรกิจสัมปทานทางยกระดับมีลักษณะเฉพาะ แต่การแข่งขันสามารถเกิดขึ้นในรูป “การแข่งขันทางอ้อม” จากเส้นทางทางเลือก (ถนนคู่ขนาน/โครงข่ายถนนใหม่) อาทิ การให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดง อย่างไรก็ตาม สรุปได้ว่ากลุ่มผู้ใช้รถไฟฟ้าสายสีแดงเป็นคนละกลุ่มกับผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมือง อีกทั้งการใช้รถไฟฟ้าสายสีแดงปัจจุบันพบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางรวมเชื่อมต่อและเข้าถึงสถานี (Feeder) ถึงแม้ว่าจะลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าเหลือ 20 บาทต่อคนต่อเที่ยว ปัจจัยที่ต้องพิจารณาต้นทุนการเดินทางยังต้องรวมค่าโดยสารในการเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่นๆ อาทิ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถว รถเมล์ ไปยังสายอื่นๆ ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนยังคงสูงกว่าการใช้ทางยกระดับดอนเมือง เนื่องจากผู้ใช้ทางยกระดับดอนเมืองส่วนใหญ่โดยสารมาด้วยกันมากกว่า 2 คน และยังคงเป็นการเดินทางที่มีความสะดวกทอเดียแบบ Door-to-Door Service อย่างไรก็ตามการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ ก็อาจส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของเมืองเพิ่มปริมาณการเดินทางได้ด้วยเช่นกัน **แนวทางการบริหารจัดการ** บริษัทฯ มุ่งสร้าง “คุณค่าเชิงประสบการณ์” ให้ผู้ใช้ทาง ตัวอย่างดังนี้ สิทธิประโยชน์ผ่านโครงการ CRM สร้างความปลอดภัย ความรวดเร็ว ความน่าเชื่อถือของการให้บริการ และการบริหารจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนพัฒนาเทคโนโลยี/กระบวนการเพื่อยกระดับบริการและลดความเสี่ยงจากการถูกทดแทนในระยะยาว

(3) เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เปลี่ยนเร็ว (Digital & Innovation Disruption) ซึ่งการเปลี่ยนผ่านด้านดิจิทัลส่งผลกระทบต่อทั้ง “ความคาดหวังของผู้ใช้บริการ” และ “แบบจำลองการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน” เช่น แนวทางการชำระเงินที่สะดวกขึ้น บริการแบบไร้สัมผัส (contactless) การใช้ข้อมูลแบบเรียลไทม์ การนำระบบอัตโนมัติ/AI มาช่วยในการตัดสินใจ รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน อาจส่งผลกระทบต่อการลงทุนและต้นทุนการดำเนินงาน **แนวทางการบริหารจัดการ** บริษัทฯ เชื่อมการยกระดับเทคโนโลยีเข้ากับการบริหารความเสี่ยงและการวางแผนงาน โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เหมาะสม พร้อมติดตามความคืบหน้าเป็นรายงวด และรายงานต่อคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การลงทุนด้านเทคโนโลยีสนับสนุนกลยุทธ์องค์กร อย่างไรก็ตาม ปัจจัยนี้มีผลทั้งด้านบวกและลบ

(4) ภาวะเศรษฐกิจและสงคราม (Economic Conditions and Geopolitical Conflict) ความตึงเครียดทางภูมิรัฐศาสตร์และสงครามที่ยืดเยื้อ โดยเฉพาะกรณีที่กระทบต่อแหล่งพลังงานโลก จะทำให้อัตราค่าน้ำมันสูงขึ้น เกิดเงินเฟ้อ และเศรษฐกิจชะลอตัว ส่งผลให้กำลังซื้อ การท่องเที่ยว และกิจกรรมทางเศรษฐกิจลดลง

สำหรับธุรกิจทางยกระดับดอนเมือง อาจทำให้ปริมาณจราจรเติบโตช้าลง โดยเฉพาะกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน และโลจิสติกส์ แม้การเดินทางประจำวันยังคงมีเสถียรภาพ แต่โดยรวม การเติบโตของรายได้มีแนวโน้มชะลอลงในระยะสั้นถึงกลาง และขึ้นอยู่กับการณ์ตัวของเศรษฐกิจและราคาพลังงานเป็นสำคัญ **แนวทางการบริหารจัดการ** บริษัทฯ มีการบริหารและควบคุมค่าใช้จ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ

## 6. พัฒนาการด้านความยั่งยืน (ESG)

ในปี 2569 บริษัทฯ ยังคงมุ่งมั่นดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืนอย่างต่อเนื่อง ไปพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงของบริบทของโลกที่รวดเร็วให้ความสำคัญการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Corporate Governance) จรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ (Code of Conduct : CoC) นโยบายการต่อต้านคอร์รัปชัน โดยนำหลักพัฒนาและเป้าหมายด้านความยั่งยืนเข้ามาบูรณาการกับกลยุทธ์ทางธุรกิจ และได้นำเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ตามกรอบองค์การสหประชาชาติ ซึ่งสะท้อนเป็นผลสำเร็จของการดำเนินงานในปี 2568 จากการที่บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้อยู่ในรายชื่อหุ้นยั่งยืนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในระดับ AA ต่อเนื่องปีที่สองหลังจากจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

บริษัทฯ มีการกำหนดแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน ปี 2569-2573 ได้กำหนดเป้าหมายในการบริหารงานเพื่อความก้าวหน้าของบริษัทฯ ตามกลยุทธ์ ESG Ready to the Future มีดัชนีการวัดผลการดำเนินงาน (Key Performance Indicator : KPI) ให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ พันธกิจของบริษัทฯ ซึ่งมีนโยบายและเป้าหมายการดำเนินงานใน 1) มิติสิ่งแวดล้อม (Environment) เพื่อขับเคลื่อนการช่วยลดโลกร้อน และป้องกันการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) เช่น การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า เป็นต้น 2) มิติสังคม (Social) การดำเนินธุรกิจควบคู่ไปกับการให้บริการที่เป็นเลิศ (Service Quality) การอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย อาทิ หน่วยงานในการปฏิบัติงาน ความสัมพันธ์กับชุมชนและผู้มีส่วนได้เสีย รวมไปถึงเรื่องสิทธิมนุษยชนและความเท่าเทียม และ 3) การกำกับดูแลกิจการ (Governance) หรือมิติเศรษฐกิจ (Economic) การกำกับดูแลกิจการให้มีผลตอบแทนที่มั่นคง มีความโปร่งใส มีกลไกการตรวจสอบหรือถ่วงดุล ดำเนินการภายใต้กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด และเตรียมพร้อมสำหรับการลงทุนในการขยายธุรกิจ เข้าร่วมประมูลในโครงการ PPP ภาครัฐ รวมไปถึงการสร้างบุคลากรที่มีประสิทธิภาพ

บริษัทฯ มีการประเมินและทบทวนประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน เพื่อกำหนดทิศทางพัฒนาองค์กรให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และความคาดหวัง ความต้องการและความกังวลของผู้มีส่วนได้เสียตามแผนธุรกิจประจำปี 2569-2573 วิเคราะห์ปัจจัยภายในและภายนอกโดยใช้ SWOT Analysis และ PESTEL วิเคราะห์ความเสี่ยงและโอกาสเพื่อกำหนดกลยุทธ์และแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับความท้าทายหลายด้าน ที่มีทั้งความเสี่ยงและโอกาส ซึ่งธุรกิจต้องปรับตัวและพัฒนาตนเองอยู่เสมอเพื่อให้สามารถคงอยู่และเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน และคำนึงถึงลักษณะของสัญญาสัมปทาน ตลอดจนสิทธิและหน้าที่ของบริษัทฯ ตามสัญญาสัมปทาน ซึ่งรายละเอียดสามารถศึกษาและติดตามความคืบหน้าได้ในรายงานประจำปีแบบ 56-1 One Report

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับรางวัลด้านความยั่งยืน ดังนี้



เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2568 บริษัทฯ เข้ารับมอบประกาศนียบัตรการรับรองการแสดงคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (*Carbon Footprint of Organization: CFO*) จาก องค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) หรือ อบก.



เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2569 บริษัทฯ รับมอบป้ายสัญลักษณ์ *TGBI* และประกาศนียบัตรรับรองอาคารสำนักงานใหญ่ *DMT* ซึ่งผ่านมาตรฐานเกณฑ์การประเมินความยั่งยืนทางพลังงานและสิ่งแวดล้อมไทย สำหรับอาคารระหว่างใช้งาน (*TREES-EB*) ในระดับ *Gold*