

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A)

ไตรมาส 2/2569

บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)

10 สิงหาคม 2569



1. ภาพรวมการดำเนินงานธุรกิจ เศรษฐกิจ และภาวะอุตสาหกรรม

1.1 ลักษณะธุรกิจ

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

สำหรับสัมปทานทางหลวงของบริษัทฯ เป็นลักษณะ BTO (Build – Transfer – Operated) กล่าวคือเมื่อบริษัทก่อสร้างทางยกระดับและอาคารแล้วเสร็จ บริษัทฯ ได้โอนกรรมสิทธิ์ในทางยกระดับอุตราภิมุขทั้งหมดให้กับกรมทางหลวง และได้รับสิทธิในการบริหารจัดการทางยกระดับตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทานอันรวมถึงสิทธิในการจัดเก็บค่าผ่านทาง ดังนั้น การดำเนินการใดๆ ของบริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามสัญญาสัมปทานที่มีต่อกรมทางหลวงและคำนึงถึงสิทธิประโยชน์ผู้มีส่วนได้เสียเป็นองค์ประกอบสำคัญนอกเหนือจากการให้บริการที่ดีด้านคมนาคมต่อประชาชน

1.2 กลยุทธ์ไตรมาส 2/2569 และความคืบหน้าการดำเนินงาน

บริษัทฯ ได้จัดทำกลยุทธ์การดำเนินงานเป็นแผนระยะยาว โดยผ่านการพิจารณาและได้รับคำแนะนำจากคณะกรรมการชุดย่อยของบริษัทฯ ทุกคณะ ตามอำนาจและหน้าที่ของคณะกรรมการชุดนั้นๆ โดยได้นโยบายและข้อคิดเห็น ภายใต้วิสัยทัศน์ของบริษัทฯ “เป็นบริษัทฯ ประกอบกิจการในระบบคมนาคมขนส่ง และกิจการอื่นๆ ด้วยระบบบริหารที่มีประสิทธิภาพ ล้ำสมัย อย่างยั่งยืน” โดยในแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนปี 2569 – 2573 และแผนงบประมาณประจำปี 2569 มีกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนทั้งหมด 8 กลยุทธ์ โดยในไตรมาสที่ 2/2569 ภาพรวมการดำเนินงานด้านต่างๆ มีการบริหารจัดการต้นทุนให้เหมาะสมภายใต้สภาวะเศรษฐกิจและความเสี่ยงจากภัยสงคราม และแนวโน้มเศรษฐกิจที่อ่อนไหว และวิกฤติด้านพลังงาน อย่างไรก็ตามผลการดำเนินงานยังเป็นไปตามแผนธุรกิจที่ตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ลำดับ	กลยุทธ์	เป้าประสงค์และแนวทางของกลยุทธ์
1	Maximization Shareholder Wealth	เป้าประสงค์ สร้างผลตอบแทนสูงสุดให้กับผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนสัมปทานที่เหลือ แนวทางการดำเนินงาน บริหารจัดการต้นทุนภายใต้สภาวะวิกฤติพลังงาน พร้อมกับขยายธุรกิจไปยังเส้นทางด่วนใหม่ โดยมีการยื่นข้อเสนอร่วมลงทุนโครงการ M82 และเตรียมความพร้อมทางยกระดับ

ลำดับ	กลยุทธ์	เป้าประสงค์และแนวทางของกลยุทธ์
		ดอนเมืองสำหรับการดำเนินงานตลอดสัมปทานที่เหลือ และโอกาสในการรับดำเนินการต่อเนื่อง
2	Smart Resource Optimization	เป้าประสงค์ ยกระดับธุรกิจหลักให้โดดเด่น พร้อม บริหาร 5M อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ธุรกิจทาง ด่วนมีความสามารถในการแข่งขันทั้งด้านคุณภาพ บริการ และต้นทุน แนวทางการดำเนินงาน ดำเนินการศึกษา Resource Optimization (5M) พร้อมจัดทำแผนลดเวลาและ ต้นทุนในทุกหน่วยงาน
3	Process Automation/Workflow Automation	เป้าประสงค์ นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยในการเพิ่ม ประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐาน แนวทางการดำเนินงาน พัฒนาเป็นระบบภายใน เพื่อ สนับสนุนกลยุทธ์ Smart Resource Optimization โดยใช้ระบบ IT ให้เป็น Automation
4	Agile & Change Management	เป้าประสงค์ สร้างความยืดหยุ่นในการปรับตัวของ องค์กร แนวทางการดำเนินงาน พัฒนาบุคลากรให้มีความ ยืดหยุ่นทันต่อความเปลี่ยนแปลงและเรียนรู้ด้วยตัวเอง ตลอดเวลา
5	ESG Ready to the Future	เป้าประสงค์ ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนและเสริม ศักยภาพองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง สู่อนาคต แนวทางการดำเนินงาน พัฒนางานด้าน ESG ให้มี ประสิทธิภาพและทันสมัยตลอดเวลาเพื่อให้อตอบสนอง ความเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็ว
6	Innovation for Business Expansion	เป้าประสงค์ พัฒนานวัตกรรมบริการ ขยายโอกาสทาง รายได้ แนวทางการดำเนินงาน พัฒนางานด้าน R&D เพื่อใช้ งานในองค์กรและต่อยอดธุรกิจไปยังบริษัทย่อย
7	Subsidiary Empowerment	เป้าประสงค์ เสริมศักยภาพบริษัทย่อยให้สร้างมูลค่า เชิงกลยุทธ์แก่ DMT

ลำดับ	กลยุทธ์	เป้าประสงค์และแนวทางของกลยุทธ์
		แนวทางการดำเนินงาน ส่งเสริมโครงการพัฒนาที่สามารถสร้างรายได้แก่บริษัทก่อให้เกิดคุณค่าและผลงานที่ชัดเจนบนทางยกระดับ
8	Supply Chain Management for Market Expansion	เป้าประสงค์ สร้างพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ เสริมขีดความสามารถองค์กร แนวทางการดำเนินงาน สร้างความร่วมมือและกิจกรรมทางธุรกิจกับพันธมิตรเพื่อลดความเสี่ยงของการเปลี่ยนแปลงของผู้ผลิตและผู้บริโภค

1.3 ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่มีผลกระทบ

¹เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มขยายตัวสูงกว่าที่ประเมินไว้ จากการส่งออกสินค้าและการลงทุนภาคเอกชนที่มีแนวโน้มขยายตัวสูงต่อเนื่องตามวัฏจักรเทคโนโลยีและปัญญาประดิษฐ์ที่อยู่ในช่วงขาขึ้น มาตรการบรรเทาผลกระทบจากสถานการณ์วิกฤตพลังงานของภาครัฐ และสถานการณ์สงครามในตะวันออกกลางที่มีแนวโน้มดีขึ้น

อย่างไรก็ดี การเติบโตเศรษฐกิจไทยยังอยู่ในระดับต่ำ โดยมีแนวโน้มขยายตัวที่ร้อยละ 2.3 และ 1.8 ในปี 2569 และ 2570 ตามลำดับ การส่งออกสินค้ามีแนวโน้มขยายตัวสูงต่อเนื่องในหมวดสินค้าเทคโนโลยี

อัตราเงินเฟ้อทั่วไปเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 2.8 และ 1.4 ในปี 2569 และ 2570 ตามลำดับ อัตราเงินเฟ้อในช่วงที่เหลือของปี 2569 จะปรับสูงกว่ากรอบเป้าหมายตามการส่งผ่านราคาพลังงานและต้นทุน

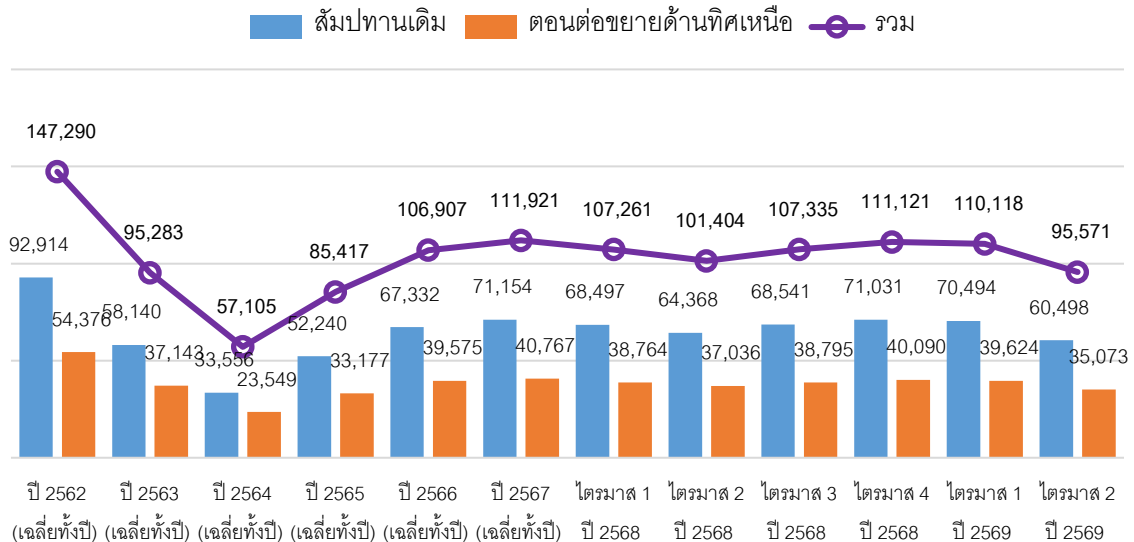
สินเชื่อรวมขยายตัวในระดับต่ำและมาจากสินเชื่อธุรกิจขนาดใหญ่เป็นสำคัญ โดยมาจากความต้องการเสริมสภาพคล่องตามต้นทุนที่เพิ่มขึ้น และตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจขณะที่สินเชื่อ SMEs ยังหดตัวต่อเนื่องสะท้อนถึงข้อจำกัดในการเข้าถึงสินเชื่อและความระมัดระวังของสถาบันการเงิน

ในการประชุมคณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2569 มีมติเป็นเอกฉันท์ให้คงอัตราดอกเบี้ยนโยบายไว้ที่ร้อยละ 1.00 ต่อปี โดยเห็นว่าการดำเนินนโยบายการเงินในระดับผ่อนคลายเป็นไปกับการมาตรการทางการเงินเฉพาะจุดมีส่วนช่วยสนับสนุนการฟื้นตัวของ จึงเห็นควรให้คงอัตราดอกเบี้ยนโยบายในการประชุมครั้งนี้ แต่ต้องติดตามพัฒนาการเงินเฟ้อและเงินเฟ้อคาดการณ์ในระยะปานกลาง

¹ ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทย รายงานนโยบายการเงิน ไตรมาสที่ 2 ปี 2569

1.4 ภาพรวมอุตสาหกรรม

1) ปริมาณจราจร ไตรมาส 2/2569



ปริมาณจราจรจำแนกตามสายทาง	2568	2569	2569	%เพิ่ม/(ลด)	
	ไตรมาส 2	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	QoQ	YoY
สัมปทานเดิม	64,368	70,494	60,498	-14.2%	-6.0%
สัมปทานตอนต่อขยายด้านทิศเหนือ	37,036	39,624	35,073	-11.5%	-5.3%
รวมทั้ง 2 สายทาง	101,404	110,118	95,571	-13.2%	-5.8%

ปริมาณจราจรในไตรมาสที่ 2 ปี 2569 ลดลง จากไตรมาสที่ 1 ปี 2569 ที่ร้อยละ 13.2 ซึ่งทั่วไปเกิดจากในไตรมาสที่ 2 ปี 2569 มีช่วงวันหยุดยาวเทศกาลสงกรานต์ และเมื่อพิจารณาเทียบกับไตรมาสที่ 2 ปี 2568 ยังคงต่ำกว่าที่ร้อยละ 5.8 ซึ่งจากการติดตามปริมาณจราจรรายเดือน พบว่า ในช่วงเดือนมกราคม และ กุมภาพันธ์ 2569 ปริมาณจราจรมีการเติบโตจากปีที่ผ่านมา (ข้อมูลปริมาณจราจรรายเดือนเปิดเผยในเว็บไซต์ของบริษัท) แต่หลังจากช่วงปลายเดือนกุมภาพันธ์ 2569 ต่อเนื่องมาจนถึงไตรมาสที่ 2 ปี 2569 ความขัดแย้งสงครามระหว่างอิหร่านกับอิสราเอลและสหรัฐฯ ต่อเนื่องและยังมีความไม่แน่นอน ส่งผลต่อเศรษฐกิจโลก ผลกระทบต่อประเทศไทยด้านเศรษฐกิจและพลังงานเป็นหลัก ทำให้ราคาน้ำมันโลกพุ่งขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนพลังงานในไทยสูงขึ้นทันที ทั้งค่าน้ำมัน ค่าไฟ และค่าขนส่ง นำไปสู่ เงินเฟ้อ และค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น ทำให้ประชาชนเดินทางน้อยลงตามมาตรการในการประกาศภาวะวิกฤติพลังงานของประเทศ ส่งผลต่อปริมาณจราจร โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดทำให้คนเดินทางน้อยลง ทำให้ในภาพรวมลดลง ซึ่งคงต้องติดตามอย่างใกล้ชิด

2) แนวโน้มปริมาณจราจรไตรมาส 3/2569

คาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองปี 2569 ยังคงคาดการณ์ว่า มีประเด็นความไม่แน่นอนที่ต้องติดตาม ซึ่งฝ่ายบริหารได้มีการติดตามอย่างใกล้ชิด สรุปดังนี้

1) การขับเคลื่อนนโยบายภาครัฐ ภายใต้สภาวะวิกฤติด้านพลังงาน โดยสงครามยังคงยืดเยื้อแรงกดดันจากเศรษฐกิจ สถานการณ์ความขัดแย้งในตะวันออกกลางและราคาพลังงานและต้นทุนการเดินทาง เนื่องจากสถานการณ์สงคราม ณ เดือนกรกฎาคม 2569 สงครามกำลังเปลี่ยนจากการโจมตีเป้าหมายทางทหาร ไปสู่การแข่งขันควบคุมเส้นทางพลังงานและการค้า โดยมีช่องแคบฮอร์มุซเป็นจุดหลัก และช่องแคบบับเอลมันเดบ-คลองสุเอซเป็นแนวรบที่อาจขยายตามมา หากทั้งสองเส้นทางถูกขัดขวางพร้อมกัน ผลกระทบต่อราคาน้ำมัน ค่าขนส่ง และเศรษฐกิจโลกจะรุนแรงกว่าการปิดฮอร์มุซเพียงแห่งเดียวมาก จะยังคงสร้างความผันผวนต่อราคาน้ำมัน ต้นทุนการขนส่ง และอัตราเงินเฟ้อ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพและต้นทุนการเดินทางของผู้ใช้ทาง อาจทำให้ปริมาณจราจรฟื้นตัวช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้ 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 ภายหลังสภาวะวิกฤติด้านพลังงานที่ทำให้ต้นทุนการเดินทางเพิ่มสูงขึ้นอาจทำให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองลดลง

2 เหตุการณ์และพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทฯ ไตรมาส 2/2569

2.1 ด้านกิจกรรมเพื่อสังคม



เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ เปิดตัวแคมเปญ “Tollway Lucky Way 2026 ใช้โทลล์เวย์ ได้เวลาเพิ่ม ได้ลุ้นรางวัล” กิจกรรมขอบคุณผู้ใช้บริการทางยกระดับดอนเมืองที่จัดขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นปีที่ 27 โดยสามารถร่วมกิจกรรมได้ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม – 31 ธันวาคม 2569

2.2 ด้านความร่วมมือกับพันธมิตร



เมื่อวันที่ 7 เมษายน 2569 บริษัทฯ ร่วมเสริมความพร้อมด้านความปลอดภัยบนทางพิเศษ โดยเข้าร่วมการฝึกซ้อมแผนกู้ภัยและช่วยเหลืออุบัติเหตุร้ายแรง ประจำปี 2569 จัดโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) กระทรวงคมนาคม ด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษสะพานพระราม 7 ทางพิเศษประจิมรัถยา



เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2569 ดร.ศักดิ์ดา พรหมไวย กรรมการผู้จัดการ พร้อมคณะผู้บริหารบริษัทฯ ให้การต้อนรับคณะอาจารย์และนักศึกษาหลักสูตรวิศวกรรมไฟฟ้า จาก The University of Mindanao สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ในโอกาสเข้าศึกษาปฏิบัติงานด้านการบริหารจัดการจราจรและเยี่ยมชมศูนย์ควบคุมการจราจรอัจฉริยะ (Operation Control Center: OCC) ของบริษัท



เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2569 บริษัทฯ ให้การต้อนรับคณะผู้บริหารและคณะทำงานจาก บริษัท ซี.พี.แลนด์ จำกัด (มหาชน) ในโอกาสเข้าศึกษาดูงานและเยี่ยมชม อาคารสำนักงานใหญ่ DMT (Maintenance and Operation Center: MOC) ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐานความยั่งยืนทางพลังงานและสิ่งแวดล้อมไทยสำหรับอาคารระหว่างใช้งาน TREES-EB (Thai's Rating of Energy and Environmental Sustainability – Existing Buildings) ระดับ Gold นับเป็นอาคารระหว่างใช้งานแห่งแรกของประเทศไทยที่ได้รับการรับรองในระดับดังกล่าว

2.3 การเข้าร่วมสัมมนาวิชาการ



เมื่อวันที่ 27-29 พฤษภาคม 2569 บริษัทฯ เข้าร่วมเผยแพร่ผลงานวิชาการและนวัตกรรมด้านวิศวกรรมในการประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 31 (The 31st National Convention on Civil Engineering: NCCE31) ซึ่งจัดขึ้นระหว่างวันที่ 27-29 พฤษภาคม 2569 ณ ศูนย์การประชุม โรงแรมแกรนด์ พาลาสโซ่ พัทยา จังหวัดชลบุรี



เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ โดย นายพนม ใจตรงกล้า ผู้อำนวยการฝ่ายซ่อมบำรุงรักษา ได้รับเกียรติร่วมเป็นวิทยากรในหัวข้อเสวนา “MEA For Re : Build พลิกโฉมอาคารสู่มาตรฐานสากล ด้วย MEA ENERGY AWARDS” ภายในงาน The NOVA Expo 2026 – Re ซึ่งจัดขึ้น ณ ไบเทค บางนา ฮอลล์ 103

2.4 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน: การตั้งบริษัทย่อย

ในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ครั้งที่ 15/2569 เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2569 ได้มีมติอนุมัติการจัดตั้งบริษัทย่อยแห่งหนึ่งคือ บริษัท เซาท์เทิร์น เกท มอเตอร์เวย์ จำกัด ซึ่งดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับให้บริการออกแบบและก่อสร้าง รวมถึงการดำเนินงานและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม โดยมีทุนจดทะเบียน 5 ล้านบาท (500,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท) และบริษัทถือหุ้นในบริษัทย่อยดังกล่าว ในสัดส่วนร้อยละ 70 เป็นจำนวนเงิน 3.5 ล้านบาท

3. ผลการดำเนินงาน ไตรมาส 2/2569

3.1 ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ (งบเฉพาะกิจการ)

หน่วย : ล้านบาท

งบเฉพาะกิจการ	2568 ไตรมาส 2	2569 ไตรมาส 1	2569 ไตรมาส 2	%เพิ่ม/(ลด)		2568 ม.ค.-มิ.ย.	2569 ม.ค.-มิ.ย.	%เพิ่ม (ลด)
				QoQ	YoY			
รายได้ค่าผ่านทาง	622.71	670.82	585.89	-13%	-6%	1,275.59	1,256.71	-1%
ต้นทุนการให้บริการทาง ยกระดับ	(255.55)	(263.73)	(260.02)	-1%	2%	(516.39)	(523.75)	1%
กำไรขั้นต้น	367.16	407.09	325.87	-20%	-11%	759.20	732.96	-3%
รายได้จากการลงทุน	6.95	3.72	3.87	4%	-44%	12.36	7.59	-39%
รายได้อื่น	0.51	8.20	16.41	100%	3118%	0.80	24.61	2976%
ต้นทุนในการจัดจำหน่าย	(5.82)	(4.99)	(3.57)	-28%	-38%	(14.19)	(8.57)	-40%
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(66.87)	(47.44)	(49.21)	4%	-26%	(116.93)	(96.65)	-17%
ขาดทุนจากการเปลี่ยนแปลง มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน	-	(5.05)	3.82	-176%	-	-	(1.22)	-
กำไรจากการดำเนินงาน	301.93	361.53	297.19	-18%	-2%	641.24	658.72	3%
ต้นทุนทางการเงิน	(0.34)	(0.60)	(0.77)	28%	126%	(2.22)	(1.36)	-39%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	301.59	360.93	296.42	-18%	-2%	639.02	657.36	3%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(60.21)	(73.08)	(60.19)	-18%	0%	(125.81)	(133.27)	6%
กำไรสำหรับงวด	241.38	287.85	236.23	-18%	-2%	513.21	524.09	2%
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม สำหรับงวด	240.14	287.85	236.23	-18%	-2%	511.28	524.09	3%
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.20	0.24	0.20	-18%	-2%	0.43	0.44	2%

ผลการดำเนินงานครึ่งปีแรกของปี 2569 เปรียบเทียบกับงวดเดียวกันปี 2568 (งบเฉพาะกิจการ)

ในครึ่งปีแรกของปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 524.09 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากครึ่งปีแรกของปี 2568 ร้อยละ 2 โดยมีรายได้ค่าผ่านทางในครึ่งปีแรกลดลงเป็นจำนวน 19 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับปี 2568 สาเหตุหลักเนื่องมาผลกระทบจากการสู้รบในตะวันออกกลางตั้งแต่วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2569 ซึ่งส่งผลกระทบทางตรงให้เกิดวิกฤตพลังงาน โดยราคาน้ำมันและก๊าซธรรมชาติพุ่งสูงขึ้นฉับพลัน รัฐบาลขอความร่วมมือและหน่วยงานภาครัฐออกมาตรการประหยัดพลังงานเข้มงวด มีการประกาศนโยบายทำงานจากบ้าน (Work From Home) เพื่อลดการใช้น้ำมันภาคขนส่ง รวมถึงกำหนดอุณหภูมิเครื่องปรับอากาศในหน่วยงานรัฐ จึงส่งผลให้การเดินทางของประชาชนลดลง อย่างไรก็ตามจากการบริหารจัดการต้นทุนในส่วนต่างๆ ทำให้บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวดเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2569 เปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2569	ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2569 เปรียบเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2568
รายได้ค่าผ่านทาง ไตรมาส 2 ปี 2569 มีจำนวน 585.89 ล้านบาท ลดลงเป็นจำนวน 84.93 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 13 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา เนื่องจากการสู้รบในตะวันออกกลางทวีความรุนแรงสูงสุดเกิดขึ้นเต็มรูปแบบตั้งแต่ กุมภาพันธ์ ถึง เมษายน 2569 ก่อนจะเริ่มเข้าสู่ช่วงการเจรจาและหยุดยิงชั่วคราวในช่วงกลางปี ซึ่งส่งผลกระทบทางตรงต่อต้นทุนพลังงานในไทยที่ปรับตัวสูงขึ้น และค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น ทำให้ประชาชนเดินทางน้อยลง ประกอบกับในช่วงเดือนเมษายนปี 2569 มีวันหยุดยาวต่อเนื่องมากกว่า 10 วัน ส่งผลต่อปริมาณจราจรบนทางยกระดับในไตรมาส 2 ลดลง ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ ไตรมาส 2 ปี 2569 มีจำนวน 260.02 ล้านบาท กำไรสำหรับงวดในไตรมาส 2 ปี 2569 มีจำนวน 236.23 ล้านบาท ลดลงเป็นจำนวน 51.62 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 18 เมื่อเทียบกับไตรมาสที่ผ่านมา	รายได้ค่าผ่านทาง ไตรมาส 2 ปี 2569 ลดลงเป็นจำนวน 36.82 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า เนื่องจากต้นทุนพลังงานในไทยสูงขึ้น และค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น ทำให้ประชาชนเดินทางน้อยลง ส่งผลกระทบต่อปริมาณจราจรที่ลดลง ต้นทุนให้บริการทางยกระดับไตรมาส 2 ปี 2569 เพิ่มขึ้นร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า กำไรสำหรับงวดในไตรมาส 2 ปี 2569 ลดลงเป็นจำนวน 5.15 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า



3.2 ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ (งบการเงินรวม)

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินรวม	2568	2569	2569	%เพิ่ม/(ลด)		2568	2569	%เพิ่ม (ลด)
	ไตรมาส 2	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	QoQ	YoY	ม.ค.-มิ.ย.	ม.ค.-มิ.ย.	
รายได้ค่าผ่านทาง	622.71	670.82	585.89	-13%	-6%	1,275.59	1,256.71	-1%
รายได้จากการ ให้บริการและขาย สินค้าที่เกี่ยวข้อง	3.96	12.61	18.26	45%	361%	4.53	30.87	581%
รวมรายได้ค่าผ่าน ทาง และรายได้จาก การให้บริการและ ขายสินค้าที่เกี่ยวข้อง	626.67	683.43	604.15	-12%	-4%	1,280.12	1,287.58	1%
ต้นทุนการให้บริการ ทางยกระดับ	(255.92)	(261.96)	(259.07)	-1%	1%	(514.25)	(521.02)	1%
ต้นทุนการให้บริการ และขายสินค้าที่ เกี่ยวข้อง	(2.99)	(10.98)	(15.18)	38%	408%	(4.00)	(26.16)	554%
กำไรขั้นต้น	367.76	410.49	329.90	-20%	-10%	761.87	740.40	-3%
รายได้จากการลงทุน	7.23	3.87	3.98	3%	-45%	12.65	7.85	-38%
รายได้อื่น	0.51	8.10	16.53	104%	3141%	0.80	24.62	2978%
ต้นทุนในการจัด จำหน่าย	(5.82)	(4.99)	(3.58)	-28%	-38%	(14.19)	(8.56)	-40%
ค่าใช้จ่ายในการ บริหาร	(68.71)	(52.24)	(50.85)	-3%	-26%	(119.98)	(103.09)	-14%
ขาดทุนจากการ เปลี่ยนแปลงมูลค่า ยุติธรรมของเงินลงทุน	-	(5.05)	3.82	-176%	-	-	(1.22)	-
กำไรจากการ ดำเนินงาน	300.97	360.18	299.80	-17%	0%	641.15	660.00	3%
ต้นทุนทางการเงิน	(0.42)	(0.31)	(0.88)	184%	110%	(2.36)	(1.19)	-50%
กำไรก่อนภาษีเงินได้	300.55	359.87	298.92	-17%	-1%	638.79	658.81	3%
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้	(60.21)	(73.26)	(60.39)	-18%	0%	(125.81)	(133.65)	6%
กำไรสำหรับงวด	240.34	286.61	238.53	-17%	-1%	512.98	525.16	2%
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ รวมสำหรับงวด	239.08	268.61	238.53	-11%	0%	511.06	525.16	2%
กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.20	0.24	0.20	-17%	-2%	0.43	0.44	1%

ผลการดำเนินงานครึ่งปีแรกของปี 2569 เปรียบเทียบกับงวดเดียวกันปี 2568 (งบการเงินรวม)

ในครึ่งปีแรกของปี 2569 บริษัทฯ มีกำไรสำหรับงวด 525.16 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 12.18 ล้านบาทจากครึ่งปีแรกของปี 2568 หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 2 โดยมีสาเหตุหลักจาก รายได้จากการให้บริการและขายสินค้าที่เกี่ยวข้อง และรายได้อื่น ที่เพิ่มขึ้น เป็นจำนวน 26.34 ล้านบาท และ 23.82 ล้านบาท ตามลำดับและจากการบริหารจัดการต้นทุนในส่วนต่างๆที่ปรับลดลง

ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2569 เปรียบเทียบกับไตรมาส 1 ปี 2569	ผลการดำเนินงานไตรมาส 2 ปี 2569 เปรียบเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2568
รายได้ค่าผ่านทางและรายได้จากการให้บริการและขายสินค้าที่เกี่ยวข้อง ไตรมาส 2 ปี 2569 มีจำนวน 604.15 ล้านบาท ลดลงเป็นจำนวน 79.28 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 12 โดยมีสาเหตุหลักมาจาก รายได้ค่าผ่านทางลดลง จากผลกระทบจากต้นทุนพลังงานในไทยที่สูงขึ้น และมีช่วงหยุดยาวในเดือนเมษายน ส่งผลให้ปริมาณจราจรลดลง	รายได้ค่าผ่านทางและรายได้จากการให้บริการและขายสินค้าที่เกี่ยวข้อง ไตรมาส 2 ปี 2569 ลดลงเป็นจำนวน 22.52 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับไตรมาส 2 ปี 2568 สาเหตุหลักจากรายได้ค่าผ่านทาง
กำไรสำหรับงวด (งบการเงินรวม) ไตรมาส 2 ปี 2569 มีจำนวน 238.53 ล้านบาท ลดลงเป็นจำนวน 48.08 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 17 จากไตรมาส 1 ปี 2569	กำไรสำหรับงวด (งบการเงินรวม) ไตรมาส 2 ปี 2569 ลดลงร้อยละ 1 จากไตรมาส 2 ปี 2568

ผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย

1) บริษัท เอ สยาม อินฟรา จำกัด (บ. เอ สยามฯ) เป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจการให้บริการซ่อมแซม ปรับปรุง และเพิ่มความแข็งแรงโครงสร้างพื้นฐาน โดย 6 เดือนแรกของปี 2569 บ. เอ สยามฯ มีรายได้จากการบริการและการขายผลิตภัณฑ์จำนวน 25.15 ล้านบาท ต้นทุนการให้บริการและต้นทุนการขายจำนวน 19.87 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการบริหารจำนวน 1.92 ล้านบาท และมีผลกำไรสุทธิจำนวน 3.60 ล้านบาท สำหรับฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บ. เอ สยามฯ มีสินทรัพย์รวม 48.20 ล้านบาท หนี้สินรวม 7.44 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้น 40.76 ล้านบาท

2) บริษัท แอลฟา ดี เอ็ม เทค จำกัด (บ. แอลฟาฯ) เป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจการให้บริการระบบการชำระเงินดิจิทัล ระบบการ บริหารจัดการจราจรและความปลอดภัย และระบบการบริหารจัดการทรัพย์สิน โดย 6 เดือนแรก ปี 2569 บ. แอลฟาฯ มีรายได้จากการบริการและการขายผลิตภัณฑ์ จำนวน 26.20 ล้านบาท

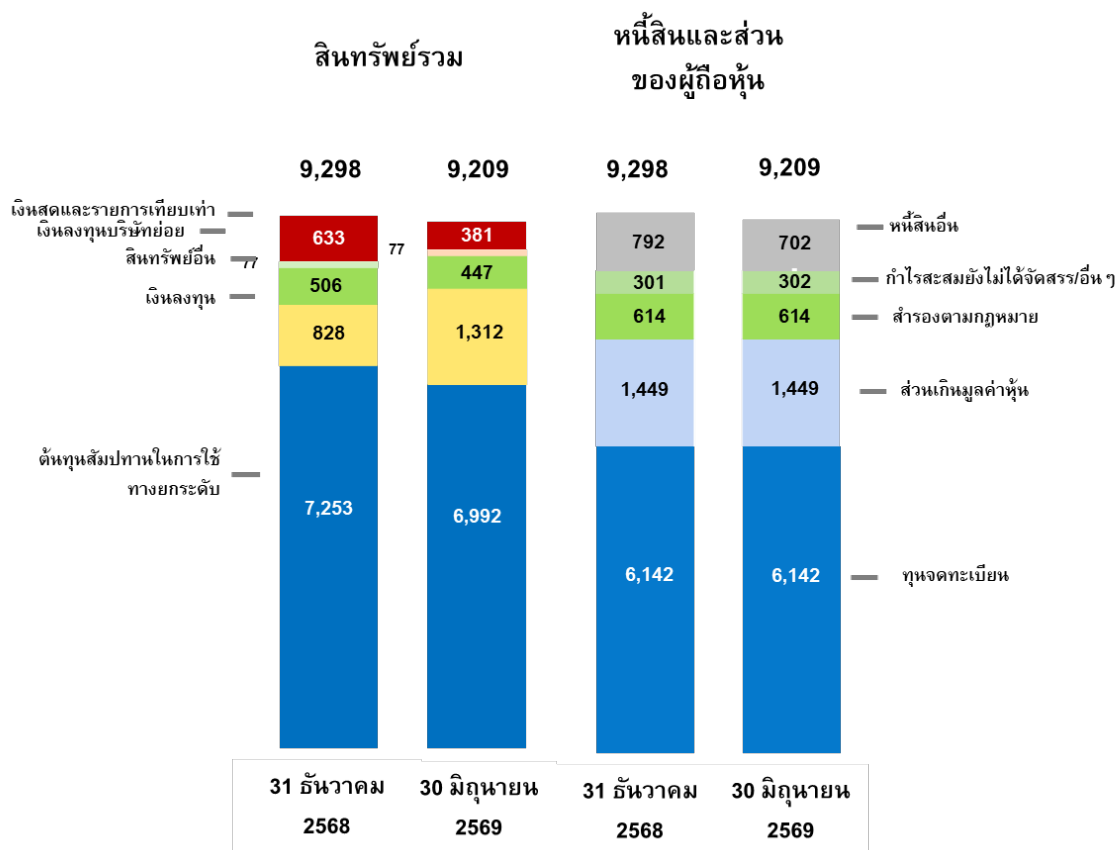
ต้นทุนจำนวน 23.97 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหาร 4.19 ล้านบาท ขาดทุนสุทธิจำนวน 1.64 ล้านบาท สำหรับฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บ. แอลฟาฯ มีสินทรัพย์รวม 52.83 ล้านบาท หนี้สินรวม 4.28 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้น 48.55 ล้านบาท

4. ฐานะการเงินของบริษัทฯ

4.1 ฐานะการเงินของบริษัทฯ (งบเฉพาะกิจการ)

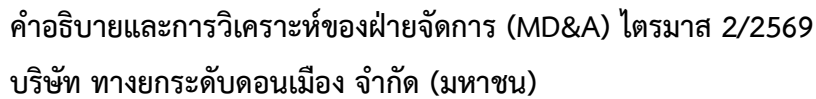
ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 เปรียบเทียบกับ 31 ธันวาคม 2568 (งบการเงินเฉพาะกิจการ)

หน่วย : ล้านบาท



หน่วย : ล้านบาท

งบเฉพาะกิจการ	2568 31-ธ.ค.	2569 30-มิ.ย.	เพิ่ม/(ลด)	
			ล้านบาท	%
สินทรัพย์รวม	9,297.92	9,209.55	(88.37)	-1%
หนี้สินรวม	791.57	702.40	(89.17)	-11%
ส่วนของผู้ถือหุ้น	8,506.35	8,507.15	0.80	0%



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

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 เปรียบเทียบกับ 31 ธันวาคม 2568 (งบการเงินรวม)

Category	31 ธันวาคม 2568	30 มิถุนายน 2569
เงินสดและรายการเทียบเท่า	805	713
สินทรัพย์อื่น	311	313
เงินลงทุน	614	614
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1,449	1,449
ทุนจดทะเบียน	6,142	6,142
รวม	9,321	9,231

งบการเงินรวม	2568	2569	เพิ่ม/(ลด)	
	31-ธ.ค.	30-มิ.ย.	ล้านบาท	%
สินทรัพย์รวม	9,321.25	9,231.34	(89.91)	-1%
หนี้สินรวม	804.87	713.09	(91.78)	-11%
ส่วนของผู้ถือหุ้น	8,516.38	8,518.25	1.87	0%

4.3 กระแสเงินสดของบริษัทฯ งบเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

งบกระแสเงินสด (งบเฉพาะกิจการ)	2568 30-มิ.ย.	2569 30-มิ.ย.	เพิ่มขึ้น / (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	784.83	752.07	(32.76)	-4%
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(73.75)	(473.32)	(399.57)	542%
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(692.23)	(531.24)	160.99	-23%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (ลดลง) เพิ่มขึ้น สุทธิ	18.85	(252.49)	(271.34)	-1439%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	284.38	633.13	348.75	123%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน	303.23	380.64	77.41	26%

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (งบเฉพาะกิจการ) เท่ากับ 380.64 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 77.41 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 26 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568 โดยมีกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานลดลงเป็นจำนวน 32.76 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 4

กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนใน 6 เดือนแรก ปี 2569 มีการใช้ไปเป็นจำนวน (473.32) ล้านบาท ใช้ไปเพิ่มขึ้นร้อยละ 542 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568 สาเหตุหลักเนื่องจากการซื้อเงินลงทุนชั่วคราวและเงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น

กระแสเงินสดใช้ไปกิจกรรมจัดหาเงินใน 6 เดือนแรก ปี 2569 มีจำนวน (531.24) ล้านบาท ลดลงร้อยละ 23 สาเหตุหลักเนื่องจากในไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ ชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมระยะสั้นจำนวน 200 ล้านบาท และใน 6 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทฯ ไม่มีภาระหนี้สินที่มีดอกเบี้ย

4.4 กระแสเงินสดของบริษัทฯ งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

งบกระแสเงินสด (งบการเงินรวม)	2568 30-มิ.ย.	2569 30-มิ.ย.	เพิ่มขึ้น / (ลดลง)	
			จำนวน	ร้อยละ
กระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	779.97	721.49	(58.48)	-7%
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(64.38)	(452.30)	(387.92)	603%
กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(692.93)	(531.90)	161.03	-23%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (ลดลง) เพิ่มขึ้น สุทธิ	22.66	(262.71)	(285.37)	-1259%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 1 มกราคม	315.74	672.45	356.71	113%
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 30 มิถุนายน	338.40	409.74	71.34	21%

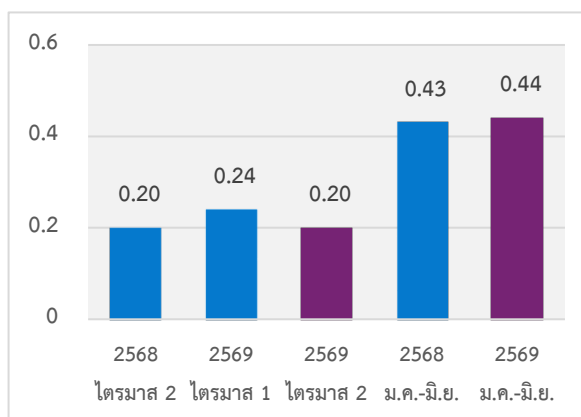
ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด (งบการเงินรวม) เท่ากับ 409.74 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 71.34 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 21 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568 โดยกระแสเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานลดลงเป็นจำนวน 58.48 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราร้อยละ 7

กระแสเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนใช้ไปเพิ่มขึ้นร้อยละ 603 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2568 สาเหตุหลักเนื่องจากการซื้อเงินลงทุนชั่วคราวและเงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น

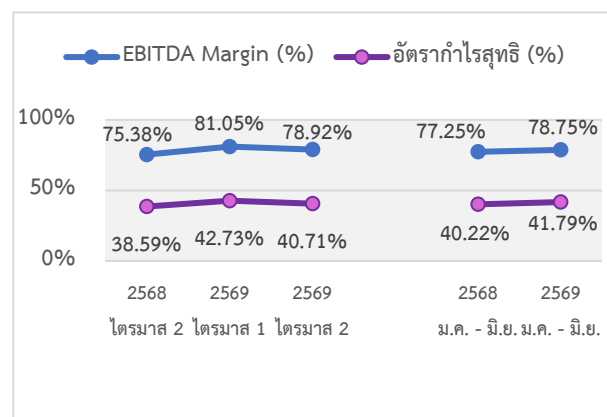
กระแสเงินสดใช้ไปกิจกรรมจัดหาเงินลดลงร้อยละ 23 สาเหตุหลักเนื่องจากในไตรมาส 1 ปี 2568 บริษัทฯ ชำระคืนหนี้เงินกู้ยืมระยะสั้นจำนวน 200 ล้านบาท และใน 6 เดือนแรกของปี 2569 บริษัทฯ ไม่มีหนี้สินที่มีดอกเบี้ย

4.5 อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ (งบการเงินรวม)

กำไรสุทธิต่อหุ้น (บาทต่อหุ้น)

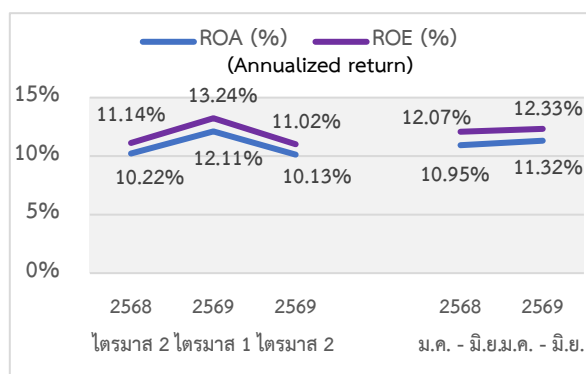


อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร

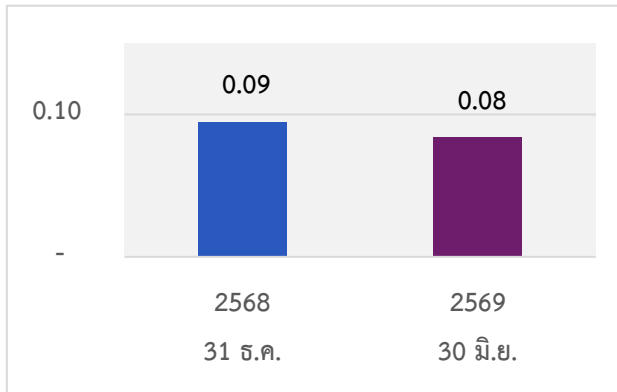


อัตราผลตอบแทนต่อทรัพย์สิน (ROA) และอัตรา

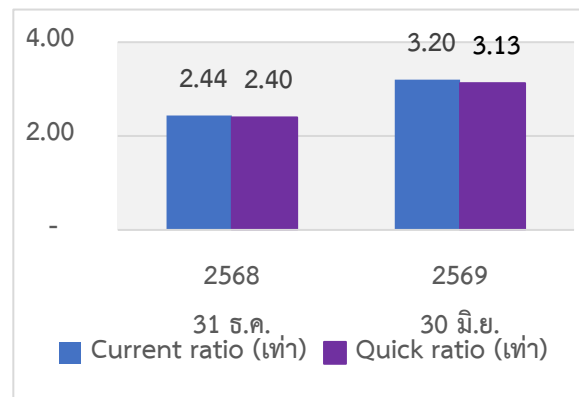
ผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้น (ROE)



อัตราส่วนแสดงหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)



อัตราส่วนแสดงสภาพคล่อง (เท่า)



โดยภาพรวมความสามารถในการทำกำไรในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2569 ดีขึ้นเล็กน้อยจากกำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้น และการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี สำหรับอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนลดลงเล็กน้อย

4.6 การจ่ายปันผลของปี 2568-2569

	วันที่อนุมัติ	กำหนดจ่าย	อัตราต่อหุ้น (บาท)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
2569				
เงินปันผลประจำปี 2568	27 เมษายน 2569	พฤษภาคม 2569	0.220	259.89
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2569	11 พฤษภาคม 2569	มิถุนายน 2569	0.223	263.42
2568				
เงินปันผลประจำปี 2567	25 เมษายน 2568	พฤษภาคม 2568	0.200	236.25
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2568	9 พฤษภาคม 2568	มิถุนายน 2568	0.220	259.87
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2568	8 สิงหาคม 2568	กันยายน 2568	0.220	259.87
เงินปันผลระหว่างกาลปี 2568	13 พฤศจิกายน 2568	ธันวาคม 2568	0.220	259.87

บริษัทฯ มีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90 ของกำไรสำหรับปี* ภายหลังการจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมาย

หมายเหตุ : *กำไรสำหรับปี หมายถึงกำไรสุทธิสิ้นสุด 31 ธันวาคม ของแต่ละปีหลังหักค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคล

5. ปัจจัยที่อาจมีผลต่อการดำเนินงานหรือการเติบโตในอนาคต

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

(1) การเปลี่ยนแปลงนโยบายภาครัฐและทิศทางโครงข่ายคมนาคมเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้ใช้ทาง การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เชื่อมโยงอย่างใกล้ชิดกับนโยบายภาครัฐ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การจัดสรรงบประมาณ และการกำกับดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยความเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบายอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการใช้เส้นทาง (Demand) และรูปแบบการเดินทาง **แนวทางการบริหารจัดการ** บริษัทฯ ติดตามนโยบายและแผนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ประเมินผลกระทบเชิงสถานการณ์ (scenario-based assessment) และบูรณาการผลการประเมินเข้าสู่การจัดทำแผนธุรกิจ/แผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน รวมถึงกำหนดตัวชี้วัดและการรายงานต่อคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์อย่างทันท่วงที อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงข่ายของภาครัฐ อาทิ โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนสำหรับการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง อีกมุมมองถือเป็นโอกาสสำคัญของบริษัท 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 และยังคงเป็นการเดินทางที่มีความสะดวกทดแทนแบบ 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 อาจส่งผลต่อการลงทุนและต้นทุนการดำเนินงาน **แนวทางการบริหารจัดการ** บริษัทฯ เชื่อมการยกระดับเทคโนโลยีเข้ากับการบริหารความเสี่ยงและการวางแผนงาน โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่เหมาะสม พร้อมติดตามความคืบหน้าเป็นรายงวด และรายงานต่อคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การลงทุนด้านเทคโนโลยีสนับสนุนกลยุทธ์องค์กร อย่างไรก็ตาม ปัจจัยนี้มีผลทั้งด้านบวกและลบ

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

สำหรับธุรกิจทางยกระดับดอนเมือง อาจทำให้ปริมาณจราจรเติบโตช้าลง โดยเฉพาะกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับสนามบินและโลจิสติกส์ 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 ซึ่งธุรกิจต้องปรับตัวและพัฒนาตนเองอยู่เสมอเพื่อให้สามารถอยู่และเติบโตได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน และคำนึงถึงลักษณะของสัญญาสัมปทาน ตลอดจนสิทธิและหน้าที่ของบริษัทฯ ตามสัญญาสัมปทาน ซึ่งรายละเอียดสามารถศึกษาและติดตามความคืบหน้าได้ในรายงานประจำปีแบบ 56-1 One Report

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้รับรางวัลด้านความยั่งยืน ดังนี้



เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2569 บริษัทฯ รับมอบรางวัลตราสัญลักษณ์ MEA ENERGY AWARDS 2025 ระดับ STANDARD รางวัลดังกล่าวสะท้อนถึงความสำเร็จของอาคารสำนักงานใหญ่ และอาคารด่านเก็บค่าผ่านทางดอนเมือง ในการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานอย่างยั่งยืน



เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2569 บริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้เป็นหนึ่งในหลักทรัพย์จดทะเบียนที่อยู่ในกลุ่ม ESG Emerging List ประจำปี 2569 โดยสถาบันไทยพัฒน์ จากการพิจารณาหลักทรัพย์จดทะเบียนจำนวน 931 หลักทรัพย์ โดยใช้ข้อมูลการเปิดเผยด้าน ESG