

การตอบคำถามนักลงทุน Opportunity Day Year End 2023 วันที่ 6 มีนาคม 2567

1. แนวโน้มปริมาณการจราจรเฉลี่ยในช่วงเดือนม.ค.-ก.พ. 67 มีทิศทางเป็นอย่างไรบ้าง เพิ่มขึ้นเล็กน้อย แคลไหนเมื่อเทียบกับ YoY และ QoQ

ตอบ :

- ปริมาณจราจร เดือน มกราคม และ เดือนกุมภาพันธ์ ปี 2567 เฉลี่ย 111,224 คันต่อวัน และ 115,326 คันต่อวัน ตามลำดับ โดยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ข้อมูลปริมาณการจราจรรายเดือนติดตามได้จาก <https://www.tollway.co.th/th/investor-relations/financial-information/traffic-volume> จะมีการปรับปรุงข้อมูลทุกๆ สิ้นเดือน
 - คาดการณ์ปี 2567 ปริมาณการจราจรมีแนวโน้มเติบโตจากปี 2566 ในอัตราร้อยละ 10
2. ปี 67 มีแผนปรับขึ้นราคาค่าผ่านทางเพิ่มเติมหรือไม่ มากน้อยแค่ไหน กี่% จาก YoY และจะให้เห็นในช่วงใดของปีนี้

ตอบ : ในวันที่ 22 ธ.ค.2567 จะมีการจัดเก็บค่าผ่านทางอัตราใหม่ที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเภทรถ	อัตราเดิม	อัตราใหม่
สัมปทานเดิม		
รถ 4 ล้อ หรือ ประเภท 1	80 บาท	90 บาท
รถมากกว่า 4 ล้อหรือประเภท 2	110 บาท	120 บาท
สัมปทานตอนต่อขยายทางด้านทิศเหนือ		
รถ 4 ล้อ หรือ ประเภท 1	35บาท	40 บาท
รถมากกว่า 4 ล้อหรือประเภท 2	45 บาท	50 บาท

3. แผนการเข้าร่วมประมูลโครงการใหม่ๆ ในปี 67 มีหรือไม่ มูลค่ารวมๆ ประมาณเท่าไร อาทิ โครงการอะไรบ้าง คาดหวังได้งานมาประมาณกี่%

ตอบ : แผนการเข้าร่วมประมูลตามโครงการ PPP ภาครัฐ ในปี 2567นี้จะประกอบด้วย 4 โครงการ ดังนี้

ลำดับ	โครงการ	มูลค่าก่อสร้าง	ค่าดำเนินการและบำรุงรักษา (O&M)
1	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุขช่วงรังสิต – บางปะอิน (M5) ระยะทาง 22 Km	31,303 ล้านบาท	11,821 ล้านบาท
2	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว (M82) ระยะทาง 25 Km	1,179 ล้านบาท	16,100 ล้านบาท

ลำดับ	โครงการ	มูลค่าก่อสร้าง	ค่าดำเนินการและบำรุงรักษา (O&M)
3	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง (M9) ระยะทาง 38 Km	51,601 ล้านบาท	13,247 ล้านบาท
4	โครงการจุดพักรถริมทางหลวง จำนวน 2 โครงการ		
4.1	โครงการพัฒนาและบริหารจัดการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา (Rest Area M6)	2,011 ล้านบาท	7,424 ล้านบาท
4.2	โครงการพัฒนาและบริหารจัดการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (Rest Area M81)	1,351 ล้านบาท	4,751 ล้านบาท

ทั้งนี้ การเข้าร่วมอยู่บนพื้นฐานการประเมินความคุ้มค่าในการลงทุนโครงการนั้นๆ ความเสี่ยงของโครงการ และ รูปแบบการร่วมลงทุนของภาครัฐ

4. แผนการศึกษาทางเชื่อมอื่นๆ เช่น AOT Ramp และโครงการอื่นๆ ที่ไม่ใช่ทางด่วนหรือทางพิเศษ (Non-Toll Business) คืบหน้าอย่างไร คาดได้เห็นข้อสรุปที่ชัดเจนมากน้อยแค่ไหนในปี 67

ตอบ : การศึกษาทางเชื่อมทางยกระดับ บริษัทฯ ดำเนินการติดตามโครงการตามนโยบายของภาครัฐเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ในส่วนงานโครงการอื่นๆ ที่ไม่ใช่ทางด่วนหรือทางพิเศษ (Non-Toll Business) อยู่ระหว่างการศึกษาในโครงการพัฒนาและบริหารจัดการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษ

5. งบลงทุนปี 67 วางไว้เท่าไร ใช้รองรับอะไรบ้าง

ตอบ : งบลงทุน หรือ CAPEX ในปี 2567 บริษัทฯตั้งไว้ในกรอบวงเงิน 168 ล้านบาท

- เพื่อใช้ในการรองรับเทคโนโลยีด้านระบบการจับเก็บค่าผ่านทาง ด้านทรัพย์สินครบรอบการเปลี่ยนทดแทน งบการลงทุนในโครงการด้านการประหยัดโดยการติดตั้งอุปกรณ์ประหยัดพลังงาน ไฟฟ้าสำหรับโคมไฟแสงสว่างบนทางยกระดับฯ ติดตั้ง Solar Rooftop อาคารทั้ง 8 ด้าน
- การดำเนินงานตามแผนการซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับ ตาม Master Plan หรือเป็นไปตามหลักวิศวกรรมศาสตร์

6. โอกาสได้เห็นการ M&A หรือ JV หรือหา Synergy ใหม่ๆ เพิ่มเติมหรือไม่ในปี 67 ปัจจุบันมีที่อยู่ระหว่างการศึกษาและเจรจาในมืออยู่ประมาณกี่ดีล เบื้องต้นคาดว่าจะเห็นความชัดเจนในปีนี้อย่างน้อย 1 ดีลได้หรือไม่

ตอบ : ปัจจุบันบริษัทฯมีโครงการที่อยู่ระหว่างการพิจารณาเข้าร่วมลงทุนจำนวน 1 โครงการ และมีการขับเคลื่อนในโครงการอื่นๆ โดยการเพิ่มโครงสร้างการจัดการใหม่ในสายงาน New Business Venture

7. มีแผนขยายการประมูลงานโครงการใหม่ๆ ในต่างประเทศ หรือไม่ ปัจจุบันมีที่สนใจอย่างน้อยแค่ไหน ในประเทศใดบ้าง และคาดว่าจะได้เห็นความชัดเจนเมื่อไหร่

ตอบ : ในปี 2567 บริษัทฯ มีความพร้อมทั้งด้านความเชี่ยวชาญและสถานะทางการเงินที่แข็งแกร่ง พร้อมที่จะเข้าร่วมในโครงการที่ภาครัฐเปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในประเทศไทย

สำหรับงานประมูลโครงการใหม่ๆ ในต่างประเทศนั้นมีปัจจัยที่ต้องพิจารณาทั้งอัตราเงินเฟ้อ เศรษฐกิจ รวมทั้งภัยคุกคามที่เป็นความเสี่ยงในประเทศนั้นๆ โดยบริษัทฯ มีการติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด

8. เหตุใดจึงปันผลน้อยลง จะเก็บเงินไว้ลงทุนอะไรหรือไม่ อย่างไร

ตอบ : บริษัทฯ ประกาศจ่ายเงินปันระหว่างอย่างต่อเนื่องของผลการดำเนินงานประจำปี 2566 โดยเป็นการจ่ายรายไตรมาส ในอัตราไตรมาสละ 0.35 บาทต่อหุ้น ซึ่งเป็นการจ่ายจากผลการดำเนินงานและจ่ายจากกำไรสะสม รวมเป็นจำนวน 1.05 บาทต่อหุ้น และจะเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นสามัญ ในวันที่ 25 เมษายน 2567 ในการพิจารณาจ่ายเงินปันประจำปีเพิ่มในอัตราหุ้นละ 0.15 บาทต่อหุ้น รวมเป็นจำนวน 1.20 บาทต่อหุ้น หรือคิดเป็นอัตรา 141.32% ของกำไรสุทธิปี 2566 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2565 แล้วมีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นในอัตรา 6.19% (ปี 2565 จ่ายในอัตรา 1.13 บาทต่อหุ้น)

ในปี 2567 บริษัทฯ ยังคงดำเนินการตามนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90.0 ของกำไรสำหรับปีภายหลังการจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว โดยคำนึงถึงกระแสเงินสดจากการประกอบการ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน แผนการลงทุนในโครงการที่ภาครัฐเปิดให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน รวมทั้งการลงทุนในธุรกิจอื่นๆ

9. ค่าซ่อมบำรุงที่อยู่ใน q4 จะต่อเนื่องทั้งปีนี้หรือไม่อย่างไร ส่วนไหนบ้าง

ตอบ : ค่าซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับตลอดทั้งปี นั้นมีการดำเนินงานตามแผนการซ่อมบำรุงรักษาทางยกระดับ ตาม Master Plan หรือเป็นไปตามหลักวิศวกรรมศาสตร์ และการประมาณการได้มีการรับรู้ตามมาตรฐานการบัญชีในเรื่องภาระหนี้สินจากการซ่อมบำรุงรักษา ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน 10 ในเรื่องของประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับครบถ้วนแล้ว

10. ขอสอบถาม"ปัจจัยหลัก" ที่ทำให้บริษัทสามารถทำอัตรากำไรสุทธิ (NPM) ได้ถึง 40% ในขณะที่บริษัทในกลุ่มธุรกิจเดียวกันทำได้20%?

ตอบ : บริษัทฯมีการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนี้

- 1) บริษัทฯไม่มีภาระหนี้ที่มีดอกเบี้ยในระยะยาว หรือ Long Term Loan
- 2) บริษัทฯมีการบริหารจัดการต้นทุนทางการเงินอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) บริษัทฯนำเทคโนโลยีการจัดเก็บค่าผ่านทางเข้ามาทดแทนระบบเก่า และ มีการใช้บริการหน่วยงานภายนอกเพื่อโอนความเสี่ยงต่างๆ

- 4) บริษัทที่มีการบริหารจัดการต้นทุนการดำเนินการ การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาทดแทนในกระบวนการทำงาน เพื่อลดความซับซ้อน ลดขั้นตอนการทำงานให้กระชับและรวดเร็วขึ้น
- 5) การขับเคลื่อนด้าน ESG ที่เป็นรูปธรรม สามารถลดค่าใช้จ่ายต่างๆ

11. ตั้งแต่ระบบ Automation เข้ามาใช้เก็บค่าผ่านทาง, บริษัทสามารถลด labor cost/ปี ได้ประมาณเท่าไรคะ?

ตอบ : ต้นทุนการให้บริการทางยกระดับ ประกอบด้วย 3 ส่วนหลักด้วยกัน และการนำเทคโนโลยีเข้ามาทดแทนระบบเดิมนั้น รวมทั้งการโอนย้ายความเสี่ยงต่างๆ โดยการใช้เทคโนโลยีของหน่วยงานภายนอกในบางกระบวนการทำงาน สามารถลดต้นทุนการให้บริการทางยกระดับที่ไม่รวมค่าตัดจำหน่ายต้นตุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับตอนเมือง และค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา นั้นจะเป็นการลดต้นทุนในค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่นค่าขนย้ายทรัพย์สินมีค่า ค่าพลังงานเชื้อเพลิง และการซ่อมแซมรถปฏิบัติการ ค่าใช้จ่ายด้านการจัดพิมพ์ต่างๆทั้งใบเสร็จรับเงิน เป็นต้น

สำหรับ labor cost หรือต้นทุนพนักงานนั้น มีการเตรียมความพร้อมโดยการ Upskill และการ Re-Skill พนักงานเดิม เพื่อทดแทนพนักงานที่เกษียณอายุงาน โดยจะส่งผลให้การรับเข้ามาทดแทนมีอัตราที่ลดลง

12. จากข้อเท็จจริงที่รถยนต์ไฟฟ้าใช้น้ำหนักมากกว่ารถยนต์สันดาบ ~500kg, การที่จำนวนรถยนต์ไฟฟ้าจะมากขึ้นเรื่อยๆ ทางบริษัทได้มีการประเมิน"ค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงและตัดจำหน่าย(depreciation and amortization)" ว่าจะมีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในอนาคตประมาณกี่%ของค่าใช้จ่าย D&A ในปัจจุบันคะ?

ตอบ : โครงสร้างทางยกระดับถูกออกแบบไว้ให้รองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งมีน้ำหนักมากกว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคล 4 ล้อ และได้รับการซ่อมบำรุงตามมาตรฐานทางด่วน รวมทั้งการรับรู้ตามมาตรฐานการบัญชีในเรื่องภาระหนี้สินจากการซ่อมบำรุงรักษา ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน 10 ในเรื่องของประมาณการหนี้สินสำหรับการบำรุงรักษาทางยกระดับครบถ้วนแล้ว

ค่าตัดจำหน่ายต้นตุนสัมปทานในการใช้ทางยกระดับบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุนโดยวิธีจำนวนผลผลิต (Unit-of-production method) อย่างเป็นระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจ นับจากวันที่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานวิธีการตัดจำหน่าย ระยะเวลาที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์ และมูลค่าคงเหลือจะได้รับการทบทวนทุกสิ้นรอบปีบัญชีและปรับปรุงตามความเหมาะสม ดังนั้นการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์ไฟฟ้า ซึ่งจะมาทดแทนการใช้รถยนต์ของเครื่องยนต์สันดาบในสัดส่วนใกล้เคียงกัน ซึ่งได้ถูกประเมินรวมไว้แล้วในรายงานการคาดการณ์ปริมาณการจราจร ซึ่งได้เปิดเผยไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน 7 แล้ว

13. ถนนของ tollway เป็นถนนคอนกรีตทั้งหมดหรือมีถนนยางมะตอยด้วยคะ เป็นสัดส่วนเท่าไรคะ?

ตอบ: โครงสร้างผิวถนนของทางยกระดับจะประกอบด้วย

1. ผิวถนนแอสฟัลติกคอนกรีต ความหนาประมาณ 5 เซนติเมตร ปูบนโครงสร้างพื้นคอนกรีตเสริมเหล็ก ประมาณ 98% และ
2. ผิวถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก บริเวณหน้าด่านและหลังด่านเก็บค่าผ่านทาง ประมาณ 2%

14. ค่าผ่านทางเฉลี่ย ปี 2023 เท่าไรครับ

ตอบ: ในปี 2023 ที่ผ่านมานั้นค่าผ่านทางเฉลี่ย 63.8 บาทต่อคัน โดยที่ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดทั้งปี AADT สัมปทานเดิม 67,332 คันต่อวัน สัมปทานตอนต่อขยายทางทิศเหนือ 39,575 คันต่อวัน

15. จากข้อมูลงบการเงิน "ปริมาณการจราจร" ในช่วง 2 ปีย้อนหลัง ปริมาณการจราจรใกล้เคียงกันมากทั้ง 4 ไตรมาส, สามารถกล่าวได้ว่า DMT ถือได้ว่าไม่มี seasonal issue เหมือนธุรกิจอื่น ๆ หรือไม่คะ

ตอบ: พฤติกรรมการเดินทางของกลุ่มผู้ใช้บริการบนทางยกระดับ จะเป็นกลุ่มคนทำงาน นักธุรกิจ มีการใช้บริการสนามบิน และใช้บริการบนทางยกระดับเพื่อการเดินทาง เพื่อการศึกษา มีการเดินทางเข้า-ออก ระหว่างในเมือง ไปยังพื้นที่รังสิต

การใช้บริการบนทางยกระดับมากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับว่า เป็นวันหยุด หรือ เป็นวันทำงาน หรือ อยู่ในช่วงเปิดเทอม หรือปิดเทอม ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกันทุกปี