

คำถามจากนักลงทุนการจัด Opportunity day Q1/2568 เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2568

1. บริษัทมีความกังวลอะไรใน 1-3 ปีข้างหน้า และมีแผนรับมืออย่างไร

คำตอบ สิ่งที่มีความกังวลของ DMT จะเป็นจากปัจจัยภายนอก เช่น สภาพเศรษฐกิจ ภัยธรรมชาติ ที่อาจจะทำให้ธุรกิจหยุดชะงัก แต่ฝ่ายจัดการและผู้บริหารของ DMT มีการประเมินและติดตามความเสี่ยง และมีแผนรองรับความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ อย่างใกล้ชิด

2. บริษัทให้ความสำคัญกับอะไรเป็นสิ่งแรกในการดำเนินธุรกิจ

คำตอบ ตามกลยุทธ์แรกของ DMT ในการ Optimize Operation โดยการพัฒนาและปรับปรุง /กระบวนการทำงาน/การให้บริการ และต้นทุนที่มีประสิทธิภาพอย่างสูงสุด สร้างมาตรฐานการทำงานด้านการดำเนินงานเป็นไปตามระบบมาตรฐานสากล หรือ ISO ทั้ง 4 ระบบ คือ ISO9001, ISO14001, ISO/IEC27001 และ ISO45001 และการบำรุงรักษาทางยกระดับเพื่อความพึงพอใจสูงสุดของหน่วยงานกำกับดูแลและผู้ให้บริการทางยกระดับ ซึ่งมีการดำเนินงานและการบำรุงรักษาเป็นไปตามมาตรฐานการกำกับดูแลตามที่กรมทางหลวงกำหนด

3. ตัวเลข ROIC เทียบ WACC เท่าไรบ้าง

คำตอบ บริษัทฯ ไม่มีหนี้สินระยะยาวตั้งแต่เข้าตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อปี 2564 และ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บริษัทฯ ไม่มีหนี้สินระยะสั้น (Working Capital) ดังนั้น เมื่อคำนวณ Return on Invested Capital (ROIC) ของ บริษัทฯ จึงอยู่ที่ 10-12%

สำหรับ Weighted Average Cost of Capital (WACC) เนื่องจากบริษัทฯ ไม่มีหนี้สินระยะยาวตั้งแต่ปี 2564 จึงคำนวณ WACC โดยใช้ Cost of Equity (Ke) ซึ่งคำนวณโดยใช้ Capital Asset Pricing Model (CAPM) โดยเมื่อพิจารณาอัตราดอกเบี้ยพันธบัตรระยะยาว 30 ปี อัตราผลตอบแทนของตลาดหุ้นไทย และค่า Beta ของหุ้นบริษัทฯ ในปัจจุบัน Ke ของบริษัทฯ เท่ากับ 5% ซึ่งเป็นค่า WACC ของบริษัทฯ

เมื่อเปรียบเทียบ ROIC กับ WACC จะเห็นได้ว่า บริษัทฯ มี ROIC มีค่าสูงกว่า WACC อยู่ที่ 5-7 % ดังนั้น บริษัทฯ จึงสามารถสร้างผลตอบแทนได้สูงกว่าต้นทุนทางการเงิน หรือมีผลตอบแทนส่วนเกิน (Excess Return)

4. อยากทราบความคืบหน้าการประมูลโครงการ M5 และ M82 และบริษัทมีความมั่นใจในการเข้าประมูลระดับใด และเงินทุนที่จะใช้ก่อสร้างจะมาจากสถาบันการเงิน หรือแหล่งเงินทุนใด

คำตอบ

- โครงการ M5 เป็นโครงการที่ต่อเนื่องจากโถลล์เวย์ โดยเป็นส่วนต่อขยายจากรังสิตไปบางปะอิน เป็นโครงการที่ภาครัฐให้เอกชนประมูลรับจ้าง 2 ส่วน คือ รับจ้างในงานก่อสร้าง และรับจ้างในงานการให้บริการ 30 ปี มูลค่าการก่อสร้างประมาณ 31,000 ล้านบาท ตามปกติเงื่อนไข ของ PPP ให้ Structure ไม่เกิน 3:1 โดย Equity ไม่เกิน 8,000 ล้าน โครงการใน M5 ต้องมีการก่อสร้าง โดย DMTซึ่งจะต้องมี Partner ในเรื่องก่อสร้าง ฉะนั้น Equity โดยรวมจะไม่ถึง 8,000 ล้านบาท ขึ้นอยู่กับ Partner ว่าจะมีสัดส่วนกี่เปอร์เซ็นต์ โดยถ้า Debt to Equity อยู่ 3:1 ผลกระทบต่อ Earning per share ก็จะไม่ค่อยดี แต่อย่างไรก็ตามในส่วนของ DMT ในเรื่อง Financing Cost ไม่สูง ซึ่งในปัจจุบันเราสามารถบริหารต้นทุนได้ Optimize ที่สุด
- โครงการ M82 ภาครัฐกำหนดให้เป็น Goss Cost ซึ่งเป็นโครงการที่ภาครัฐก่อสร้างเสร็จแล้ว โดยเอกชนรับจ้างให้บริการเก็บค่าผ่านทางและบำรุงรักษา และติดตั้งอุปกรณ์ใช้เงินลงทุนไม่สูงมากนัก ประมาณ 1,000 ล้านบาท สามารถใช้กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน หรือจาก Operation ได้

อย่างไรก็ตาม DMT ไม่ได้มีการลงทุนในคราวเดียว แต่เป็นการทยอยลงทุน ในโครงการ M5 ประมาณ 3- 4 ปี ฉะนั้นในสิ่งที่เห็นว่าจะกระทบกับ Earning per share จะเป็นการทยอย และขึ้นอยู่กับสัดส่วนที่เราลงทุนด้วย โดยทั้ง 2 โครงการดังกล่าวนี้ได้บรรจุเป็นแผนธุรกิจเพื่อความยั่งยืนปี 2568-2571 ของ DMT โดยจัดให้อยู่ใน Flag Ship หนึ่งของ DMT ซึ่งฝ่ายจัดการมีการเตรียมพร้อมในทุกมิติเพื่อเข้าร่วมประมูลทั้ง 2 โครงการ ขึ้นอยู่กับทางภาครัฐว่าจะมีการให้ยื่น TOR เมื่อไหร่

5. การประมูลทางด่วนที่จะเกิดขึ้น M5 และ M82 หากบริษัทเป็นผู้ชนะ จะมีผลต่อเงินปันผล จ่ายลดลงหรือไม่ เพราะปัจจุบันจ่ายทุกไตรมาส และจ่ายในระดับ payout ratio ที่สูงมาก

คำตอบ

รายละเอียดของการเข้าร่วมประมูลงานในโครงการ M5 และ M82 ตามที่กล่าวในคำถามที่ 2 ไปแล้ว นั้น DMT มีนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 90.0 ของกำไรสำหรับปี ภายหลังจากจัดสรรทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว โดยคำนึงถึงกระแสเงินสดจากการประกอบการ ฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน แผนการลงทุนในอนาคต เงื่อนไข และข้อจำกัดตามที่กำหนดไว้ในสัญญากู้ยืมเงินหรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการลงทุนทั้ง 2 โครงการ DMT คาดว่าจะไม่กระทบกับการจ่ายเงินปันผลหรืออาจกระทบไม่มากนัก เนื่องจาก DMT ได้ดำเนินการมาตลอดคือการบริหารการจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อให้ผู้ลงทุนได้รับผลตอบแทนที่ดีที่สุด

6. ขอความคืบหน้าธุรกิจใหม่

คำตอบ ปัจจุบัน DMT มีบริษัทย่อย 2 บริษัท คือ

- 1) **บริษัท เอ สยาม อินฟรา จำกัด (บ. เอ สยามฯ)** เป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจการให้บริการซ่อมแซม ปรับปรุง และเพิ่มความแข็งแรงโครงสร้างพื้นฐาน โดย บ. เอ สยามฯ มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 40 ล้านบาท และบริษัทฯ ถือหุ้นสัดส่วนร้อยละ 68.50 คิดเป็นราคาทุนสุทธิ 27.40 ล้านบาท เป้าหมายในปี 2568 อยู่ที่ 90 ล้านบาท
ในไตรมาส 1 ปี 2568 บ. เอ สยามฯ มีรายได้จากการบริการจำนวน 9.53 ล้านบาท ต้นทุนการให้บริการจำนวน 8.30 ล้านบาท และมีกำไรสุทธิจำนวน 0.12 ล้านบาท สำหรับฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บ. เอ สยามฯ มีสินทรัพย์รวม 52.81 ล้านบาท หนี้สินรวม 16.81 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้น 36.00 ล้านบาท
- 2) **บริษัท แอลฟา ดี เอ็ม เทคโนโลยี จำกัด (บ. แอลฟาฯ)** เป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจการให้บริการระบบการชำระเงินดิจิทัล ระบบการบริหารจัดการจราจรและความปลอดภัย และระบบการบริหารจัดการทรัพย์สิน โดยจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2568 มีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 50 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ถือหุ้นสัดส่วนร้อยละ 99.99 เป้าหมายในปี 2568 อยู่ที่ 25 ล้านบาทในไตรมาส 1 ปี 2568 บ. แอลฟาฯ ยังไม่มีรายได้จากการดำเนินงาน ส่งผลให้มีผลขาดทุน 0.28 ล้านบาท สำหรับฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2568 บ. แอลฟาฯ มีสินทรัพย์รวม 49.75 ล้านบาท หนี้สิน 0.4 ล้านบาท และส่วนของผู้ถือหุ้น 49.71 ล้านบาท

7. ประเมินปริมาณรถป็นี่เท่าไร หลังจากแอร์เอเชียย้ายมาดอนเมือง

คำตอบ บริษัทคาดการณ์ปริมาณจราจรปี 2568 อยู่ในระดับเดียวกับปี 2567 ที่ผ่านมา โดยในช่วงแรกหลังจากจัดเก็บค่าผ่านทางอัตราตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2567 ปริมาณจราจรไตรมาสที่ 1/2568 ลดลงจากไตรมาสที่ 4 ปี 2567 เล็กน้อยที่ร้อยละ 5.3 และการลดลงของปริมาณจราจร พบว่า ส่วนหนึ่งเป็นผลจาก การเก็บค่าผ่านทางตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2567 เป็นอัตราค่าผ่านทางที่คู่สัญญาสัมปทานกำหนดตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาสัมปทานทางหลวง ฉบับที่ 3/2550 ลงวันที่ 12 กันยายน 2550 สำหรับรอบระยะเวลา 5 ปีซึ่งกำหนดไว้ล่วงหน้า โดยการปรับอัตราค่าผ่านทางนี้ ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้บริการบางกลุ่ม ในระยะแรกอาจหันไปเลือกใช้เส้นทางทางเลือกอื่น หรือหลีกเลี่ยงการเดินทางในบางช่วงเวลา หรือผู้ที่ต้องการประหยัดค่าใช้จ่ายในภาวะเศรษฐกิจปัจจุบัน ทั้งนี้ แม้มีปัจจัยบวกจากนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวของรัฐบาล และแผนการกลับมาเปิดให้บริการของอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศที่สนามบินดอนเมือง ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มเที่ยวบินและจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่าน

สนามบินดังกล่าว แต่การย้ายกลับมาของสายการบิน AirAsia X มายังสนามบินดอนเมืองในช่วงต้นปี 2568 จำนวนเที่ยวบินยังไม่เทียบเท่าช่วงก่อนการระบาดของ COVID 19 จึงไม่ส่งผลต่อปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมือง การย้ายฐานปฏิบัติการของสายการบินระหว่างประเทศไม่ได้เกิดขึ้นทันทีทั้งหมด และอาจต้องใช้เวลาสำหรับการปรับโครงสร้างการให้บริการ การท่าตลาด และการสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสาร ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารที่ใช้สนามบินดอนเมืองยังไม่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามเป้าหมายที่คาดไว้

8. มองแนวโน้มรายได้ และปริมาณรถช่วงไตรมาส 2 และทั้งปีนี้

คำตอบ คาดการณ์แนวโน้มปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองปี 2568 ยังคงคาดการณ์ว่า หากเศรษฐกิจและภาคการท่องเที่ยวฟื้นตัวในภาพรวม ปริมาณจราจรก็สามารถเติบโตตาม สภาพเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม มีประเด็นที่ต้องติดตามดังนี้

- 1) เหตุการณ์แผ่นดินไหวในพื้นที่ประเทศพม่า เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2568 ที่ส่งผลมาถึงประเทศไทยได้รับแรงสั่นสะเทือนและมีความเสียหายต่ออาคารบ้านเรือน ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแผน BCP และได้ตรวจสอบโครงสร้างในทันที ผลปรากฏว่าโครงสร้างหลักไม่ได้รับความเสียหาย สามารถให้บริการได้ตามปกติ แม้จะไม่มีผลกระทบโดยตรงต่อโครงสร้างของทางยกระดับ แต่เหตุการณ์ดังกล่าวอาจมีผลต่อเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว ในระยะสั้น แม้ผลกระทบระยะยาวยังไม่มี ความชัดเจน ฝ่ายบริหารถือเป็นข้อสังเกตเป็นปัจจัยแวดล้อมที่มีผลต่อพฤติกรรมการเดินทางในช่วงต้นปี ซึ่งอาจจะส่งผลต่อปริมาณจราจรในภาพรวมในอนาคตด้วย
- 2) แนวโน้มสภาพเศรษฐกิจ ณ ปัจจุบัน แม้เศรษฐกิจไทยจะมีแนวโน้มฟื้นตัวภายหลังการระบาดของ COVID-19 แต่ก็ยังต้องเผชิญกับ ความไม่แน่นอนด้านภายในและภายนอกประเทศ อาทิ ราคาสินค้าอุปโภคบริโภคที่ยังทรงตัวในระดับสูง ภาระหนี้ครัวเรือน และต้นทุนพลังงาน แม้อัตราเงินเฟ้อโดยรวมอยู่ในระดับควบคุม แต่กำลังซื้อของประชาชนยังไม่ฟื้นตัวเต็มที่ ความเชื่อมั่นผู้บริโภคยังคงผันผวนจากประเด็นการเมืองภายในประเทศ และแนวโน้มเศรษฐกิจโลกที่ไม่แน่นอนจากนโยบายการค้าและการลงทุนของประเทศสหรัฐและจีน โดยเฉพาะผลกระทบจากนโยบายภาษีนำเข้า ภายใต้การบริหารของประธานาธิบดี โดนัลด์ ทรัมป์ ที่มุ่งเน้นประเทศคู่แข่งทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะจีน ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความผันผวนในห่วงโซ่อุปทานระดับโลก รวมถึงต้นทุนสินค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก็อาจกระทบต่อการท่องเที่ยวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งต้องประเมินการเติบโตของปริมาณจราจรหลังจากนี้จะเป็นการเติบโตตามปัจจัยทางเศรษฐกิจที่ GDP คาดการณ์ในปี 2568 ตามการ

ประเมินของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) โดยปัจจัยขึ้นอยู่กับภาคการบริการและการ อย่างไรก็ตาม ภาคการท่องเที่ยวยังคงเป็นแรงขับเคลื่อนหลัก และเป็นความหวังสำคัญในการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในครึ่งหลังของปี ซึ่งอาจมีผลหนุนให้ปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นหากกิจกรรมทางเศรษฐกิจกลับมาคึกคักมากขึ้น โดยเฉพาะการเดินทางในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว ฝ่ายบริหารติดตามนโยบายระหว่างประเทศอย่างใกล้ชิด เพื่อประเมินผลกระทบเชิงเศรษฐกิจที่อาจสะท้อนผ่านพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนและปริมาณการใช้เส้นทางตอนเมืองในระยะกลางถึงยาว

9. หากรถไฟฟ้าสายสีแดงเปิดให้บริการ คาดว่าจะกระทบ Traffic ของ DMT ใหม่

คำตอบ ปริมาณจราจรที่ได้รับผลจากการเปิดให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีแดงที่ติดกับทางยกระดับตอนเมืองนั้น กระทรวงคมนาคม มีนโยบายสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าด้วยนโยบายรถไฟฟ้า 20 บาท นำร่องก่อน 2 เส้นทาง คือ รถไฟฟ้าสายสีม่วงและสีแดง ซึ่งจากการวิเคราะห์ของผู้เชี่ยวชาญด้านการจราจร สรุปได้ว่ากลุ่มผู้ใช้รถไฟฟ้าสายสีแดงเป็นคนละกลุ่มกับผู้ใช้ทางยกระดับตอนเมือง อีกทั้งการใช้รถไฟฟ้าสายสีแดงปัจจุบัน พบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางรวมเชื่อมต่อและเข้าถึงสถานี (Feeder) ถึงแม้ว่าจะลดค่าโดยสารรถไฟฟ้าเหลือ 20 บาทต่อคนต่อเที่ยว ปัจจัยที่ต้องพิจารณาด้านทุนการเดินทางยังต้องรวมค่าโดยสารในการเชื่อมต่อระบบขนส่งอื่นๆ อาทิ รถจักรยานยนต์รับจ้าง รถสองแถว รถเมล์ ไปยังสายอื่นๆ ทำให้ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อคนยังคงสูงกว่าการใช้ทางยกระดับตอนเมืองเนื่องจากผู้ใช้ทางยกระดับตอนเมืองส่วนใหญ่โดยสารมาด้วยกันมากกว่า 2 คน และยังคงเป็นการเดินทางที่มีความสะดวกทอเดียวแบบ Door-to-Door Service ดังนั้นฝ่ายบริหารคาดการณ์ว่า ยังไม่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง และอยู่ในกระบวนการติดตามพฤติกรรมการเดินทางโดยรอบทางยกระดับตอนเมืองของบริษัทฯ โดยรูปแบบการเดินทางโดยรถยนต์ยังคงมีความจำเป็นในระบบคมนาคมขนส่งในกรุงเทพฯ และปริมณฑล อีกทั้ง นโยบายสนับสนุนรถยนต์ไฟฟ้า (EV) ของภาครัฐทำให้ยอดจดทะเบียนรถยนต์ไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการเดินทางด้วยรถยนต์ลดลงอีกด้วย

10. ความได้เปรียบของเราในการประมูลโครงการ O&M ต่างๆ M5, M9, ..

คำตอบ จากประสบการณ์ในการบริหารในอุตสาหกรรมมากกว่า 30 ปี มีการบริหารจัดการต้นทุนต่าง ๆ เพื่อให้แข่งขันได้ และในโครงการ M5 เราได้เปรียบในเชิงพื้นที่ และสามารถบริหารจัดการต้นทุนได้ ส่วน M82 เห็นว่ามีลักษณะใกล้เคียงกับโพลีเมอร์มาก ซึ่งเป็นทางยกระดับใน Sizing เท่า ๆ กัน ซึ่ง Operation ต่าง ๆ สามารถ Optimize ได้ โดยจะมีการใช้ระบบ M-flow 100% โดย DMT ก็มีการติดตั้งระบบ M-flow เพื่อทดลอง และทดสอบแล้ว ซึ่งฝ่ายจัดการเห็นว่า DMT มีความได้เปรียบในการแข่งขันทั้ง 2 โครงการ

11. ปัจจุบัน Thai AirAsia X กลับมาบินที่ดอนเมืองหรือยังครับ คาดว่าจะมาช่วยเพิ่ม traffic ช่วงครึ่งปีหลังเยอะมากน้อยแค่ไหน

คำตอบ การย้ายกลับมาของสายการบิน AirAsia X มาয়ങ്ങนามบินดอนเมืองในช่วงต้นปี 2568 จำนวนเที่ยวบินยังไม่เทียบเท่าช่วงก่อนการระบาดของ COVID 19 จึงไม่ส่งผลต่อปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมือง การย้ายฐานปฏิบัติการของสายการบินระหว่างประเทศไม่ได้เกิดขึ้นทันทีทั้งหมด และอาจต้องใช้เวลาในการปรับโครงสร้างการให้บริการ การท่าตลาด และการสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสาร ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารที่ใช้สนามบินดอนเมืองยังไม่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตามเป้าหมายที่คาดไว้

คงต้องติดตามปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารเที่ยวบินจากสายการบินนานาชาติเพิ่มมากขึ้นจากการกลับมาใช้ อาคาร 1 สนามบินดอนเมืองที่เป็นจุดเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ จึงจะส่งผลให้ปริมาณจราจรบนทางยกระดับดอนเมืองสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ตามฤดูกาลท่องเที่ยวและการกระตุ้นของภาครัฐ รวมไปถึงการติดตามสถานการณ์แผ่นดินไหวที่เกิดขึ้นทั่วโลก เนื่องจากการการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินและนักท่องเที่ยว ต้องอาศัยการประชาสัมพันธ์และการสร้างความเชื่อมั่น การปรับเปลี่ยนระยะเวลา ความถี่ของเที่ยวบิน การตลาด และการกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ หากมีการเพิ่มเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารอย่างมีนัยสำคัญ ก็มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ต้องติดตามจนกว่าจะเข้าสู่ฤดูกาลท่องเที่ยวครึ่งหลังของปี ทั้งนี้ฝ่ายบริหารยังคงติดตามปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารเที่ยวบินจากสายการบินนานาชาติอย่างใกล้ชิด

[illegible]