



## แผนการเพิ่มมูลค่าบริษัท (JUMP+ Plan)

---



บริษัท เอทีพี 30 จำกัด (มหาชน)

(ATP30)

ปี พ.ศ. 2569 - 2571

รายงานฉบับนี้ได้ความเห็นชอบของคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 20/02/2569

และเผยแพร่เมื่อวันที่ 31/03/2569

## ข้อสงวนสิทธิ์

เอกสารฉบับนี้จัดทำขึ้นโดย บริษัท เอทีพี 30 จำกัด (มหาชน) ("ATP30") โดยใช้ข้อมูล สมมติฐาน และการประมาณการของบริษัทฯ ณ วันที่จัดทำเอกสาร ทั้งนี้ แผนงาน โครงการ ข้อเสนอ ความคิดเห็น การคาดการณ์ การประมาณการ หรือข้อความใด ๆ ที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นเพื่อเปิดเผยข้อมูลให้แก่ผู้ที่สนใจเท่านั้น

บริษัทฯ ขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลง แก้ไขหรือปรับปรุง แผนงานโครงการรวมถึงเป้าหมายของแผนงานหรือโครงการที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ ตามที่บริษัทฯ เห็นสมควร และมีได้ให้คำยืนยันหรือรับรองถึงความถูกต้อง ความสมบูรณ์หรือความเที่ยงตรงของข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้และ ไม่รับประกันว่าแผนงาน หรือโครงการตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้จะสามารถบรรลุผลสำเร็จได้ตามเป้าหมายหรือกรอบเวลาที่คาดการณ์ไว้ สำหรับ ข้อเสนอ ความคิดเห็น การคาดการณ์ การประมาณการต่าง ๆ รวมถึงข้อความในลักษณะที่เป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statement) ที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ เป็นเพียงมุมมองของบริษัทฯ ณ วันที่จัดทำเอกสารเท่านั้น ซึ่งมีความเสี่ยง และความไม่แน่นอน โดยอาจเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคต ตามสภาพเศรษฐกิจ การแข่งขัน ปัจจัยทางธุรกิจ หรือปัจจัยอื่นใดที่เปลี่ยนแปลงไป โดยบริษัทฯ ไม่มีภาระผูกพันที่จะต้อง แจ้งปรับปรุงข้อมูลหรือข้อความดังกล่าวให้ทราบ เว้นแต่คณะกรรมการบริษัทฯ จะมีการอนุมัติปรับเปลี่ยนแผนงาน หรือเป้าหมาย หรือข้อมูล อื่นใด ที่จะทำให้บริษัทฯ มีหน้าที่ต้องเปิดเผยการปรับเปลี่ยนดังกล่าวผ่านระบบของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ("ตลท.")

เอกสารฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดเผยข้อมูลให้แก่นักลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้องทั่วไปเท่านั้น โดยไม่มีเจตนาในการชักชวน แนะนำ จูงใจ หรือให้ ความเห็นเกี่ยวกับการลงทุนในหลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ และไม่อาจตีความได้ว่าเป็นการให้คำแนะนำในการลงทุน การเสนอซื้อ หรือการเสนอขาย หรือการชี้ชวนให้เสนอซื้อหรือเสนอขายหลักทรัพย์ หรือการจูงใจให้ทำธุรกรรมใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์ที่ออกโดยบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน ประเทศหรือเขตปกครองพิเศษใดๆ ที่การกระทำดังกล่าวอาจขัดต่อกฎหมายของประเทศหรือเขตปกครองพิเศษนั้น รวมทั้งข้อมูลส่วนหนึ่งส่วนใดใน เอกสารฉบับนี้ไม่ควรถูกใช้เป็นปัจจัยหลักในการตัดสินใจเข้าทำสัญญา ข้อตกลงหรือลงทุนใดๆ ทั้งสิ้น ทั้งนี้บริษัทฯ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ของบริษัทฯ ไม่รับผิดชอบต่อความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเกิดความเสียหายทางตรงความเสียหายทางอ้อม ความเสียหายจากการผิดสัญญา หรือความเสียหายอันสืบเนื่อง (รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงการสูญเสียผลกำไร) จากการนำข้อมูลในเอกสารฉบับนี้ไปใช้ หรือจากการเชื่อถือ ในข้อมูลดังกล่าว หรือจากผลการดำเนินงานจริงที่อาจออกมาไม่เป็นไปตามที่บริษัทฯ คาดการณ์หรือประมาณการไว้

ผู้ลงทุนควรใช้ดุลยพินิจและวิจารณญาณอย่างรอบคอบในการตัดสินใจลงทุน โดยควรศึกษาข้อมูลของบริษัทฯ ที่ได้เปิดเผยต่อสาธารณะอย่าง สม่ำเสมอ อาทิ สารสนเทศตามเหตุการณ์ รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) งบการเงิน เป็นต้น เพื่อประกอบการพิจารณาตัดสินใจลงทุนด้วยความรอบคอบ และระมัดระวัง

อนึ่ง ตลท. เป็นเพียงผู้ริเริ่มและสนับสนุนโครงการ JUMP+ ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการสร้างเติบโตให้กับบริษัทจดทะเบียนที่เข้าร่วม โครงการดังกล่าวเท่านั้น โดย ตลท. มิได้มีส่วนร่วมหรือเกี่ยวข้องในการจัดทำ อีกทั้งมิได้รับรองความครบถ้วนถูกต้อง ความเป็นไปได้ความสมเหตุสมผล ของเป้าหมาย การคาดการณ์ การประมาณการต่างๆ รวมถึงผลลัพธ์ที่คาดหวัง ตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้แต่อย่างใด ดังนั้น การตัดสินใจใช้ข้อมูล ดังกล่าวจึงเป็นดุลยพินิจและวิจารณญาณของผู้ลงทุนและผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ตลท. กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของ ตลท. ไม่รับผิดชอบต่อ ความสูญเสียหรือความเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเกิดความเสียหายทางตรง ความเสียหายทางอ้อม ความเสียหายจากการผิดสัญญาหรือความเสียหาย อันเป็นผลสืบเนื่อง (รวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงการสูญเสียผลกำไร) จากการนำข้อมูลในเอกสารนี้ไปใช้ หรือจากการเชื่อถือในข้อมูลดังกล่าว หรือจากการ ที่ผลการดำเนินงานจริงไม่เป็นไปตามที่บริษัทฯ คาดการณ์หรือประมาณการไว้

# สารบัญ

	หน้า
<b>ภาพรวมบริษัท</b>	1
<b>ส่วนที่ 1 แผนธุรกิจ</b>	2
เป้าหมาย ๓ ปี 2571	3
แผนกลยุทธ์ : การเติบโตและการสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจใหม่	4
<b>ส่วนที่ 2 แผนด้านธรรมาภิบาล</b>	7
แผนเพิ่มความหลากหลายของกรรมการ	8
แผนยกระดับการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน	9
แผนยกระดับการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน	11
<b>ส่วนที่ 3 แผนด้านสภาพภูมิอากาศ</b>	12
แผนการจัดทำบัญชีก๊าซเรือนกระจก	13
แผนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	16

mai  
บริการ

CG Report :

SET ESG Ratings: -

ระบบต่อต้านคอร์รัปชันที่ผ่านการรับรอง (CAC): -

### ภาพรวมธุรกิจ

เป็นผู้ให้บริการรถโดยสารขนส่งบุคลากรระหว่างแหล่งที่พักอาศัยในเขตชุมชน ไปยังโรงงานอุตสาหกรรมหรือสถานประกอบการ โดยเฉพาะในเขตนิคมอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก และพื้นที่ภาคอุตสาหกรรมอื่นๆ ของประเทศไทย ซึ่งได้รับใบอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางจากกรมการขนส่งทางบก

#### ข้อมูลทางการเงิน

ปี	2568	2567	2566	2565
----	------	------	------	------

#### งบกำไรขาดทุน (ลบ.)

รายได้	805.37	730.61	671.48	632.45
ค่าใช้จ่าย	712.14	653.41	615.68	578.31
Net Profit	58.50	45.53	28.98	29.17

#### งบแสดงฐานะทางการเงิน (ลบ.)

สินทรัพย์	1,242.29	1,270.20	1,203.34	1,180.68
หนี้สิน	655.89	721.83	686.86	673.84
ส่วนผู้ถือหุ้น	586.40	548.36	516.48	506.84

#### งบกระแสเงินสด (ลบ.)

กิจกรรมดำเนินงาน	197.36	147.11	136.94	134.99
กิจกรรมลงทุน	-10.53	-0.66	-1.31	-8.91
กิจกรรมจัดหาเงิน	-186.27	-140.73	-147.62	-161.36

#### อัตราส่วนการเงิน

กำไรต่อหุ้น (บาท)	0.09	0.07	0.04	0.04
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	21.06	19.82	17.50	17.38
อัตรากำไรสุทธิ (%)	7.26	6.23	4.32	4.61
D/E Ratio (เท่า)	1.12	1.32	1.33	1.33
ROE (%)	10.31	8.55	5.66	5.81
ROA (%)	7.42	6.24	4.68	4.74

#### แผนการเพิ่มมูลค่าบริษัท

##### แผนธุรกิจ

เป้าหมาย ณ ปี 2571

Net Profit	118.81 ล้านบาท
------------	----------------

แผนกลยุทธ์	Growth	Profitability & Efficiency	Stability
------------	--------	----------------------------	-----------

1. แผนกลยุทธ์ : การเติบโตและการสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจใหม่ ✔ ✔ ✔

##### แผนด้านธรรมาภิบาล

1. แผนเพิ่มความหลากหลายของกรรมการ
2. แผนยกระดับการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน
3. แผนยกระดับการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน

##### แผนด้านสภาพภูมิอากาศ

1. แผนการจัดทำบัญชีก๊าซเรือนกระจก
2. แผนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

**หมายเหตุ :** เอกสารฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยบริษัทจดทะเบียน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่ข้อมูลของบริษัทจดทะเบียนแก่ผู้ลงทุนเพื่อประกอบการตัดสินใจลงทุนเท่านั้น บริษัท จดทะเบียนไม่ได้ให้คำแนะนำเกี่ยวกับการลงทุนใดๆ ในหลักทรัพย์ของบริษัทจดทะเบียน โดยก่อนการตัดสินใจลงทุนผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมและควรขอรับคำปรึกษาจากผู้ประกอบวิชาชีพที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บริษัทจดทะเบียนไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือสูญหายจากการนำข้อมูลที่ปรากฏนี้ไปใช้ในทุกระณและบริษัทจดทะเบียน สงวนสิทธิ์ในการแก้ไขข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า รวมทั้งห้ามไม่ให้ผู้ใด นำเอกสารหรือข้อมูลที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ไปทำซ้ำ ดัดแปลง หรือเผยแพร่ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากบริษัทจดทะเบียนก่อน หากผู้ลงทุนมีข้อสงสัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อมูลของบริษัท สามารถศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้จากรายงานหรือ สารสนเทศที่บริษัทได้เผยแพร่ผ่านทางช่องทางของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และ/หรือตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

# ส่วนที่ 1

## แผนธุรกิจ

# ส่วนที่ 1 แผนธุรกิจ

## เป้าหมาย ณ ปี 2571

หัวข้อ	YE/2566	YE/2567	YE/2568	เป้าหมายปี 2571
Net Profit (ล้านบาท)	28.98	45.53	58.50	<b>118.81</b>

บริษัทตั้งเป้าหมายการเติบโตอย่างต่อเนื่องภายใต้กลยุทธ์ Jump+ โดยมุ่งเพิ่มความสามารถในการทำกำไรควบคู่กับการขยายธุรกิจด้านการขนส่งพลังงาน สะอาดและบริการที่เกี่ยวข้อง จากผลการดำเนินงานที่ผ่านมา บริษัทมีแนวโน้มกำไรสุทธิเติบโตอย่างต่อเนื่อง จาก 28.98 ล้านบาท ในปี 2566 เป็น 58.50 ล้านบาท ในปี 2568 และตั้งเป้าหมายเพิ่มเป็น 120 ล้านบาท ภายในปี 2571 เพื่อสร้างการเติบโตที่มั่นคงและยั่งยืน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว บริษัทจะขับเคลื่อนธุรกิจผ่าน 4 แนวทางหลัก ได้แก่

1. แผน 001: การเพิ่มประสิทธิภาพสินทรัพย์เดิม (Asset Optimization): บริษัทมุ่งยกระดับประสิทธิภาพการใช้กองรถโดยสาร โดยเพิ่มอัตราการใช้งาน (Utilization Rate) ลดการวิ่งเที่ยวเปล่า และรักษาฐานลูกค้าเดิมผ่านการต่อสัญญาอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างรายได้ประจำ (Recurring Income) ที่มีเสถียรภาพและสามารถคาดการณ์ได้
2. แผน 002: การขยายกองรถพลังงานไฟฟ้า (EV Expansion): บริษัทมุ่งเพิ่มสัดส่วนการใช้รถโดยสารพลังงานไฟฟ้า (EV) เพื่อลดต้นทุนด้านพลังงานในระยะยาว รองรับความต้องการของลูกค้าองค์กรที่ให้ความสำคัญกับหลัก ESG เป้าหมาย Net Zero และการลดการปล่อยคาร์บอน (Scope 3) โดยต่อยอดจากฐานธุรกิจเดิมเพื่อขับเคลื่อนการเติบโตของรายได้และกำไรอย่างยั่งยืน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการยกระดับอัตรากำไรของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทมีแผนเพิ่มจำนวนรถ EV รวม 100 คัน ในช่วงปี 2569-2571 ควบคู่กับการพัฒนาแหล่งพลังงานของบริษัท เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารต้นทุน และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว
3. แผน 003: ธุรกิจบริการรายเที่ยว (VVS-VIP Vehicle Services): บริษัทมุ่งพัฒนาบริการเดินทางแบบรายวันและรายเดือน เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าองค์กรและกลุ่มท่องเที่ยวในลักษณะเฉพาะกิจ ผ่านการให้บริการด้วยรถยนต์ รถตู้ รถบัส และรถตู้ไฟฟ้า โดยเน้นความสะดวก รวดเร็ว และยืดหยุ่นในการใช้งาน แนวทางดังกล่าวช่วยเพิ่มอัตราการใช้ประโยชน์ของยานพาหนะ ขยายฐานลูกค้า และสร้างรายได้อย่างต่อเนื่องในกลุ่มบริการที่มีศักยภาพในการเติบโตสูง
4. แผน 004: ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงครบวงจร (AQS-A Quick Service) บริษัทพัฒนา AQS เป็นแหล่งรายได้ใหม่ โดยให้บริการซ่อมบำรุงรถเชิงพาณิชย์แบบครบวงจร ครอบคลุมทั้งรถโดยสาร รถบรรทุก และรถหัวลาก ฯลฯ ทั้งเครื่องยนต์สันดาปและรถไฟฟ้า รวมถึงการจำหน่ายอะไหล่และบริการด้านเทคนิคแก่ลูกค้าทั้งภายในและภายนอกองค์กร โดยต่อยอดจากศูนย์ซ่อมและความเชี่ยวชาญที่มีอยู่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้สินทรัพย์และสร้างมูลค่าเพิ่ม ธุรกิจนี้จะช่วยสร้างรายได้ประจำ (Recurring Income) สนับสนุนการเติบโตของกำไร และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันในระยะยาว

โดยรวม กลยุทธ์ “Jump+” สะท้อนถึงความมุ่งมั่นของบริษัทในการเติบโตอย่างมีคุณภาพ ควบคู่กับการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และการพัฒนาอย่างยั่งยืนในทุกมิติของธุรกิจ

**BUSINESS PLAN FOR 2026-2028**

- แผน 001: การเพิ่มประสิทธิภาพสินทรัพย์เดิม (Asset Optimization)**  
เพิ่มประสิทธิภาพการใช้กองรถ ยกระดับ Utilization Rate ลดเที่ยววิ่งเปล่า และรักษาฐานลูกค้าเดิมผ่านสัญญาระยะยาว เพื่อสร้างรายได้ประจำที่มั่นคงและคาดการณ์ได้
- แผน 002: การขยายกองรถพลังงานไฟฟ้า (EV Expansion)**  
เพิ่มสัดส่วนรถ EV เพื่อลดต้นทุนพลังงาน รองรับลูกค้าองค์กรด้าน ESG/Net Zero พร้อมแผนขยายกองรถ 100 คัน (ปี 2569-2571) ครอบคลุมนิคมและรถตู้ไฟฟ้า รวมถึงพัฒนาแหล่งพลังงานของบริษัท เพื่อยกระดับค่าและความสามารถในการแข่งขันระยะยาว
- แผน 003: ธุรกิจบริการรายเที่ยว (VVS - VIP Vehicle Services)**  
ให้บริการเดินทางแบบรายเที่ยวที่ยืดหยุ่น รองรับลูกค้าองค์กรและท่องเที่ยว ผ่านรถยนต์ รถตู้ และรถบัส เพื่อเพิ่ม Utilization ขยายฐานลูกค้า และสร้างรายได้เติบโตต่อเนื่อง
- แผน 004: ธุรกิจบริการซ่อมบำรุงครบวงจร (AQS - A Quick Service)**  
ให้บริการซ่อมบำรุงรถสันดาปและ EV จำหน่ายอะไหล่และบริการเทคนิคครบวงจร รองรับทั้งลูกค้าภายในและภายนอก เพื่อเพิ่มการใช้สินทรัพย์ สร้าง Recurring Income และเสริมการเติบโตระยะยาว

## แผนการเติบโต/เพิ่มมูลค่าทางธุรกิจ

### แผนกลยุทธ์ : การเติบโตและการสร้างมูลค่าเพิ่มจากธุรกิจใหม่

บริษัทมุ่งขับเคลื่อนการเติบโตผ่านการต่อยอดธุรกิจใหม่จากศักยภาพเดิม โดยเน้นเพิ่มแหล่งรายได้และสัดส่วนรายได้ที่มีอัตรากำไรสูง ได้แก่ ธุรกิจ EV, VVS และ AQS ซึ่งช่วยกระจายความเสี่ยง เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากร และยกระดับความสามารถในการทำกำไรในระยะยาว พร้อมสนับสนุนการพัฒนาองค์กรสู่ Smart Transport และ Green Mobility Partner อย่างยั่งยืน

### แผนงานดังกล่าวจะส่งเสริมและพัฒนาองค์กรในมิติ

- การเติบโต
- ความสามารถในการทำกำไรและประสิทธิภาพการดำเนินงาน
- ความมั่นคงทางการเงิน

### เป้าหมาย

#### • เป้าหมายทางการเงินระดับองค์กร

หัวข้อ	ข้อมูลล่าสุด		เป้าหมาย		
	YE/2567	YE/2568	2569	2570	2571
Current Ratio (เท่า)	0.65	0.65	0.95	1.35	1.46
D/E Ratio (เท่า)	1.32	1.12	1.05	0.89	0.76
Debt Service Coverage Ratio (DSCR) (เท่า)	0.82	0.94	1.46	1.41	1.41
Gross Profit Margin (%)	19.82	21.06	22.44	22.80	23.96
Net Profit Margin (%)	6.23	7.26	7.71	8.84	10.43
ROA (%)	6.24	7.42	8.42	8.76	10.03
EBITDA (ล้านบาท)	173.36	192.35	224.55	255.66	301.10

#### • เป้าหมายอื่นๆ

หัวข้อ	ปีฐาน	เป้าหมาย		
	YE/2568	2569	2570	2571
อัตรการเติบโตของรายได้ (%)	10.36%	10%	11%	13%

### แผนงานที่สำคัญ

แผนงานที่สำคัญ	ปี	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง
แผน 001: เพิ่มประสิทธิภาพสินทรัพย์เดิม Asset Optimization เพิ่มประสิทธิภาพการใช้กองรถ 760 คัน ผ่านการยกระดับ Utilization ลดเที่ยววิ่งเปล่า และต่อสัญญาลูกค้าเดิม โดยกองรถที่หลากหลายรองรับลูกค้าอุตสาหกรรม และเป็นฐานรายได้ประจำเพื่อการเติบโตอย่างมั่นคง	2569	• รักษาฐานลูกค้าเดิมและต่อสัญญาหลักอย่างต่อเนื่อง พร้อมเพิ่ม Utilization Rate และลดเที่ยววิ่งเปล่า คาดว่ากำไรสุทธิเติบโตประมาณ 8%
	2570	• เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารกองรถและเส้นทาง ลดต้นทุนต่อหน่วย และยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงาน คาดว่ากำไรสุทธิเติบโตไม่น้อยกว่า 8%
	2571	• สร้างรายได้ประจำที่มีเสถียรภาพ พร้อมยกระดับอัตรากำไรและผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (ROA) อย่างต่อเนื่อง คาดว่ากำไรสุทธิเติบโตมากกว่า 8% และ ROA ประมาณ 10%

แผนงานที่สำคัญ	ปี	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง	
แผน 002 การขยายกองรถพลังงานไฟฟ้า (EV Expansion) ขยายกองรถ EV เพิ่มอีก 100 คัน ภายในปี 2571 (งบลงทุน 570 ล้านบาท) พร้อมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุน รองรับ ESG/Net Zero และการเติบโตอย่างยั่งยืน	2569	<ul style="list-style-type: none"> <li>เริ่มขยายกองรถ EV และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ระบบโซลาร์รูฟท็อป ระบบกักเก็บพลังงาน (Battery Storage) และ Smart Charging เพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้รถไฟฟ้าและลดต้นทุนพลังงาน</li> <li>โดยมีแผนลงทุนรถ EV จำนวน 30 คัน (งบประมาณ 170 ล้านบาท) พร้อมติดตั้งระบบโซลาร์รูฟท็อปขนาด 120 กิโลวัตต์ และพัฒนาสถานีชาร์จจำนวน 2 แห่ง</li> </ul>	
	2570	<ul style="list-style-type: none"> <li>ขยายกองรถ EV อย่างต่อเนื่อง พร้อมยกระดับการบริหารพลังงานและการเดินรถ เพื่อ ลดต้นทุนต่อหน่วยและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน</li> <li>ลงทุนรถ EV เพิ่ม 35 คัน (200 ล้านบาท) ขยายสถานีชาร์จอีก 2 แห่ง และติดตั้ง Solar Rooftop เพิ่มตามปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น</li> </ul>	
	2571	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีกองรถ EV ครบ 100 คัน สามารถควบคุมต้นทุนพลังงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมเพิ่มอัตรากำไรและสร้างรายได้จากธุรกิจขนส่งพลังงานสะอาดอย่างยั่งยืน</li> <li>ลงทุนรถ EV เพิ่ม 35 คัน (200 ล้านบาท) พร้อมขยาย Solar Rooftop และสถานีชาร์จตามปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น โดยคาดว่าจะสร้างรายได้ประมาณ 200 ล้านบาท</li> </ul>	
	แผน 003 ธุรกิจบริการรายเที่ยว (VVS-VIP Vehicle Services) บริการเดินทางแบบรายวันและรายเดือน สำหรับลูกค้าองค์กรและกลุ่มท่องเที่ยว ผ่านรถหลากหลายประเภท เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่นในการใช้งาน เพิ่มอัตราการใช้สินทรัพย์ ขยายฐานลูกค้า และสร้างรายได้ต่อเนื่องในกลุ่มที่มีศักยภาพเติบโตสูง	2569	<ul style="list-style-type: none"> <li>เริ่มขยายบริการ VVS เพิ่มฐานลูกค้าองค์กร และเพิ่มการใช้กองรถ โดยลงทุน 14 คัน (40 ล้านบาท)</li> </ul>
		2570	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพิ่มสัดส่วนรายได้จาก VVS พร้อมยกระดับคุณภาพบริการรองรับลูกค้ามูลค่าสูง โดยลงทุนรถ 17 คัน (50 ล้านบาท)</li> </ul>
		2571	<ul style="list-style-type: none"> <li>สร้างรายได้จาก VVS อย่างมีประสิทธิภาพ เพิ่มอัตรากำไร และพัฒนาเป็นธุรกิจหลัก โดยลงทุนรถ 17 คัน (50 ล้านบาท) คาดสร้างรายได้ประมาณ 49 ล้านบาท</li> </ul>
แผน 004 ธุรกิจซ่อมบำรุงและจำหน่ายอะไหล่ (AQS-A Quick Service) ธุรกิจซ่อมบำรุงและจำหน่ายอะไหล่แบบครบวงจร สำหรับลูกค้าภายในและภายนอก โดยต่อยอดศูนย์ซ่อมและบุคลากรเดิม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุนและ Downtime สร้างรายได้ประจำ และเสริมความสามารถในการแข่งขัน โดยมีแผนขยาย 5 สาขา (งบลงทุนประมาณ 60 ล้านบาท)	2569	<ul style="list-style-type: none"> <li>เริ่มขยายบริการ AQS เพิ่มขีดความสามารถงานซ่อม ลด Downtime โดยเปิดศูนย์ซ่อมและจำหน่ายอะไหล่ 1 สาขา (12 ล้านบาท)</li> </ul>	
	2570	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพิ่มรายได้จาก AQS อย่างต่อเนื่อง พร้อมยกระดับประสิทธิภาพงานซ่อมและลดต้นทุน โดยขยายศูนย์ซ่อมและจำหน่ายอะไหล่ 2 สาขา (24 ล้านบาท)</li> </ul>	
	2571	<ul style="list-style-type: none"> <li>เพิ่มรายได้จาก AQS อย่างต่อเนื่อง พร้อมยกระดับประสิทธิภาพงานซ่อมและลดต้นทุน โดยขยายศูนย์ซ่อมและจำหน่ายอะไหล่อีก 2 สาขา (24 ล้านบาท) คาดสร้างรายได้รวมประมาณ 74 ล้านบาท</li> </ul>	

## การบริหารความเสี่ยง

### ความเสี่ยงที่ 1 : ความเสี่ยงจากการลงทุนในธุรกิจใหม่และรถไฟฟ้า

#### • ลักษณะความเสี่ยง

บริษัทมีแผนลงทุนในรถโดยสารพลังงานไฟฟ้า (EV) และธุรกิจใหม่ ได้แก่ VVS และ AQS ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก และอาจมีความไม่แน่นอนของผลตอบแทนในช่วงเริ่มต้น โดยมีความเสี่ยงจากอุปสงค์ที่อาจเติบโตไม่เป็นไปตามประมาณการ การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี รวมถึงความผันผวนของต้นทุนการลงทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

ปัจจัยดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อกระแสเงินสด โครงสร้างเงินทุน และความสามารถในการทำกำไรของบริษัท หากไม่สามารถบริหารการลงทุนและสร้างรายได้ให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้

## • ผลกระทบความเสี่ยง

ความเสี่ยงดังกล่าวอาจส่งผลให้ภาระเงินลงทุนและต้นทุนทางการเงินของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น กระทบต่อกระแสเงินสด และทำให้โครงสร้างเงินทุนมีสัดส่วนหนี้สินเพิ่มขึ้น หากรายได้จากธุรกิจใหม่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย อาจทำให้อัตราผลตอบแทนจากการลงทุนต่ำกว่าที่คาดการณ์ และกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรโดยรวม

ในระยะยาว ความเสี่ยงดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อแผนการขยายธุรกิจ ความเชื่อมั่นของนักลงทุน และความสามารถในการแข่งขันของบริษัท หากไม่สามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## • มาตรการจัดการความเสี่ยง

- บริษัทบริหารความเสี่ยงจากการลงทุนใน EV และธุรกิจใหม่ โดยมุ่งควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ผ่านแนวทางหลักดังนี้
- การลงทุนแบบเป็นขั้นตอน (Phased Investment): ลงทุนตามความพร้อมของตลาด เพื่อลดความเสี่ยงจากการลงทุนขนาดใหญ่ และสามารถปรับแผนได้อย่างยืดหยุ่น
- การบริหารโครงสร้างเงินทุน: ใช้แหล่งเงินทุนที่หลากหลาย เช่น Leasing และ Partnership เพื่อควบคุมภาระหนี้และรักษาสภาพคล่อง
- การต่อยอดฐานลูกค้าเดิม (Cross-selling): นำเสนอ EV, VVS และ AQS ให้ลูกค้าองค์กรเดิม เพื่อลดความเสี่ยงด้านอุปสงค์และสร้างรายได้ต่อเนื่อง
- การควบคุมต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพ: ปรับปรุงกระบวนการและใช้เทคโนโลยีเพื่อลดต้นทุนต่อหน่วยและเพิ่มความสามารถในการทำกำไร
- การติดตามและประเมินผล: กำหนดตัวชี้วัด (KPI) และติดตามผลอย่างสม่ำเสมอ เพื่อปรับกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง

## ความเสี่ยงที่ 2 : ความเสี่ยงด้านอุปสงค์และรายได้จากธุรกิจใหม่

### • ลักษณะความเสี่ยง

บริษัทมีแผนขยายธุรกิจ EV, VVS และ AQS ซึ่งยังอยู่ในระยะเริ่มต้น จึงมีความไม่แน่นอนด้านความต้องการใช้บริการจากลูกค้าองค์กร โดยอาจได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจ ระดับการแข่งขัน พฤติกรรมผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลง และความพร้อมของลูกค้าในการปรับตัวสู่บริการใหม่ โดยเฉพาะด้านเทคโนโลยีและพลังงานสะอาด

หากความต้องการใช้บริการไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ อาจส่งผลให้รายได้จากธุรกิจใหม่ไม่เติบโตตามเป้าหมาย และกระทบต่อแผนการขยายธุรกิจ รวมถึงการสร้างมูลค่าให้แก่บริษัทในระยะยาว

### • ผลกระทบความเสี่ยง

ความเสี่ยงดังกล่าวอาจส่งผลให้รายได้จากธุรกิจใหม่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย กระทบต่อการเติบโตของรายได้รวมและอัตรากำไร รวมถึงทำให้การใช้สินทรัพย์ไม่เต็มประสิทธิภาพ ส่งผลให้ต้นทุนต่อหน่วยสูงขึ้นและลดความคุ้มค่าของการลงทุน ในระยะยาว อาจส่งผลกระทบต่อแผนการขยายธุรกิจ ความสามารถในการแข่งขัน และการสร้างมูลค่าเพิ่มของบริษัท

### • มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทบริหารความเสี่ยงด้านอุปสงค์และรายได้จากธุรกิจใหม่ ผ่านแนวทางหลักดังนี้

- การต่อยอดฐานลูกค้าเดิม (Cross-selling): นำเสนอ EV, VVS และ AQS ให้ลูกค้าองค์กรเดิม เพื่อสร้างรายได้ต่อเนื่องและลดความเสี่ยงในการหาลูกค้าใหม่
- การขยายฐานลูกค้าใหม่: เพิ่มลูกค้าองค์กรในพื้นที่เป้าหมาย พร้อมพัฒนาช่องทางการตลาดเพื่อเข้าถึงลูกค้าใหม่
- การพัฒนาบริการให้ยืดหยุ่น: ปรับรูปแบบบริการ ราคา และเงื่อนไขให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า
- การติดตามและประเมินผล: กำหนดตัวชี้วัด (KPI) เช่น รายได้ จำนวนลูกค้า และอัตราการให้บริการ เพื่อติดตามผลและปรับกลยุทธ์อย่างต่อเนื่อง

## ส่วนที่ 2

### แผนด้านธรรมาภิบาล

## ส่วนที่ 2 แผนด้านธรรมาภิบาล

### โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ

#### แผนเพิ่มความหลากหลายของกรรมการ

บริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเมื่อปี 2558 ดำเนินธุรกิจหลัก คือ การให้บริการรับ-ส่งพนักงาน ซึ่งเป็นธุรกิจที่มีการใช้สินทรัพย์จำนวนมาก และมีความอ่อนไหวต่อต้นทุนพลังงาน ต้นทุนซ่อมบำรุง และความปลอดภัยในการให้บริการ ปัจจุบันบริษัทมีแผนการเติบโตโดยมุ่งรักษาฐานรายได้จากธุรกิจเดิม โดยขยายการให้บริการโดยใช้รถโดยสารพลังงานไฟฟ้าควบคู่กับการใช้รถโดยสารสันดาป นอกจากนี้ บริษัทเพิ่มการให้บริการรถเช่าเหมาพร้อมคนขับรายวัน และการให้บริการศูนย์ซ่อมบำรุงและจำหน่ายอะไหล่ ซึ่งการขยายธุรกิจเหล่านี้ทำให้การตัดสินใจด้านการลงทุน การบริหารต้นทุน และการควบคุมความเสี่ยงมีความซับซ้อนมากขึ้น เพื่อให้การกำกับดูแลกิจการสอดคล้องกับการเติบโตดังกล่าว บริษัทจึงกำหนดแผนพัฒนาความหลากหลายของคณะกรรมการ โดยมุ่งให้โครงสร้างคณะกรรมการมีความเหมาะสมกับลักษณะธุรกิจ และมีความหลากหลายด้านความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ โดยเฉพาะด้านพลังงาน ยานยนต์ เทคโนโลยี การเงิน การบริหารความเสี่ยง และความยั่งยืน เพื่อสนับสนุนการพิจารณาการลงทุน การควบคุมต้นทุน และการบริหารความเสี่ยงให้มีความครอบคลุมและดำเนินธุรกิจอย่างรอบคอบมากขึ้น

#### เป้าหมาย

หัวข้อ	สถานะปัจจุบัน	เป้าหมาย		
		2569	2570	2571
สัดส่วนกรรมการที่เป็นผู้หญิงในคณะกรรมการไม่น้อยกว่า 30% ในปี พ.ศ. 2571	ยังไม่ดำเนินการ	-	-	เสร็จสิ้น
เพิ่มบทบาทของกรรมการในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจ และการลงทุนธุรกิจใหม่	-	เพิ่มกรรมการ 1 ท่าน ที่มีความชำนาญภาคส่วนราชการ	สรรหากรรมการที่มีความรู้ความสามารถหลากหลายมาทดแทนหรือเพิ่ม	เสร็จสิ้น

#### แผนงานที่สำคัญ

"สรรหาบุคคลากรที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาเป็นกรรมการ และเพิ่มความรู้ให้กรรมการ"

บริษัทมุ่งเสริมสร้างประสิทธิภาพของคณะกรรมการผ่านการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ที่สอดคล้องกับทิศทางธุรกิจและความเสี่ยงเชิงกลยุทธ์ขององค์กร โดยกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกที่ชัดเจน โปร่งใส และอิงตามหลักธรรมาภิบาล พร้อมทั้งพิจารณาความหลากหลายของทักษะ (Board Skill Matrix) และบริษัทให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพของกรรมการ โดยการให้ความรู้ทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ ตลอดจนการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ เพื่อนำผลไปปรับปรุงและยกระดับประสิทธิภาพในการกำกับดูแลกิจการอย่างยั่งยืน

แผนงานที่สำคัญ	ปี	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง
จัดทำ Board Skill Matrix เพื่อระบุทักษะที่จำเป็นและวิเคราะห์ช่องว่างขององค์ความรู้ พร้อมกำหนดหลักเกณฑ์และกระบวนการสรรหากรรมการที่ชัดเจน โปร่งใส และสอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาล ควบคู่กับการกำหนดการพัฒนาความรู้กรรมการอย่างต่อเนื่องในประเด็นที่เกี่ยวข้อง	2569	• โครงสร้างคณะกรรมการมีความครบถ้วนด้านทักษะที่จำเป็น
	2570	• กรรมการมีความรู้เชิงลึกและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ
	2571	• คณะกรรมการมีความพร้อมรองรับการเติบโตและความซับซ้อนของธุรกิจ

หมายเหตุ :- จัดทำ Board Skill Matrix - กำหนดหลักเกณฑ์และกระบวนการสรรหากรรมการให้ชัดเจน โปร่งใส และสอดคล้องหลักธรรมาภิบาล - สรรหากรรมการใหม่ที่มีความเชี่ยวชาญตรงกับทิศทางธุรกิจ - การกำหนดหัวข้อการพัฒนาความรู้กรรมการอย่างต่อเนื่อง

**การบริหารความเสี่ยง**

**ความเสี่ยงที่ 1 :** ไม่สามารถสรรหาคูคณาการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาเป็นกรรมการ

**• ลักษณะความเสี่ยง**

ความเสี่ยงจากการไม่สามารถสรรหาคูคณาการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาเป็นกรรมการ อาจส่งผลให้โครงสร้างคณะกรรมการขาดความครบถ้วนด้านทักษะความรู้ และประสบการณ์ที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลธุรกิจ โดยเฉพาะในบริบทที่ธุรกิจมีความซับซ้อนมากขึ้น ซึ่งอาจกระทบต่อคุณภาพของการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์ การกำกับดูแลความเสี่ยง และการติดตามผลการดำเนินงาน นอกจากนี้ ยังอาจส่งผลต่อความเชื่อมั่นของผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนภาพลักษณ์ด้านธรรมาภิบาลของบริษัทในระยะยาว

**• ผลกระทบความเสี่ยง**

ความเสี่ยงจากการไม่สามารถสรรหาคูคณาการที่มีคุณสมบัติเหมาะสมมาเป็นกรรมการ อาจส่งผลให้คณะกรรมการขาดความหลากหลายและความครบถ้วนของทักษะที่จำเป็นต่อการกำกับดูแลกิจการ ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการกำหนดกลยุทธ์ การตัดสินใจเชิงนโยบาย การกำกับดูแลความเสี่ยง และการติดตามผลการดำเนินงานลดลง นอกจากนี้ ยังอาจกระทบต่อความเชื่อมั่นและภาพลักษณ์ด้านธรรมาภิบาลและความน่าเชื่อถือของบริษัทในระยะยาว

**• มาตรการจัดการความเสี่ยง**

- จัดทำ Board Skill Matrix เพื่อระบุทักษะที่จำเป็นและวิเคราะห์ช่องว่างของคณะกรรมการอย่างเป็นระบบ
- กำหนดหลักเกณฑ์และกระบวนการสรรหากรรมการที่ชัดเจน โปร่งใส และสอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาล
- กำหนดแผนสืบทอดตำแหน่งกรรมการ (Board Succession Plan)
- ส่งเสริมการพัฒนาความรู้และทักษะของกรรมการอย่างต่อเนื่อง

**การกำกับดูแลด้านความรับผิดชอบและความโปร่งใส**

**แผนยกระดับการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน**

เพื่อเป็นการป้องกันและบริหารความเสี่ยงด้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ที่อาจมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากแผนการขยายธุรกิจ บริษัทจึงได้จัดทำนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันขึ้น เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานทุกระดับชั้นสามารถนำไปปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมทุกรูปแบบ ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและสอดคล้องกับกฎหมายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันของประเทศไทย

**เป้าหมาย**

หัวข้อ	สถานะปัจจุบัน	เป้าหมาย		
		2569	2570	2571
มีนโยบายและแนวปฏิบัติต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	เสร็จสิ้น
<ul style="list-style-type: none"> <li>• การจัดทำนโยบายด้านการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชัน ครอบคลุมการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจขององค์กร และได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตลอดจนมีแนวปฏิบัติที่ชัดเจน</li> </ul>	ยังไม่ดำเนินการ	-	-	เสร็จสิ้น
<ul style="list-style-type: none"> <li>• การติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันและ มีการรายงานผลการตรวจสอบโดยผู้ตรวจสอบภายในแก่คณะกรรมการบริษัทอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในกรณีที่พบการทำผิด มีการระบุแนวทางแก้ไข และ มาตรการป้องกันการเกิดซ้ำอย่างชัดเจน</li> </ul>	ยังไม่ดำเนินการ	-	-	เสร็จสิ้น
<ul style="list-style-type: none"> <li>• การทบทวนนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการต่อต้านการทุจริตและคอร์รัปชันต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง</li> </ul>	อยู่ระหว่างดำเนินการ	-	-	เสร็จสิ้น

หัวข้อ	สถานะปัจจุบัน	เป้าหมาย		
		2569	2570	2571
ได้รับการรับรอง CAC จากสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (Thai IOD)	ยังไม่ดำเนินการ	ประกาศเจตนารมณ์	ระหว่างดำเนินการขอขึ้นรับรอง	ได้รับการรับรอง
การสุ่มตรวจคู่ค้า โดยผู้ตรวจสอบภายใน เพื่อทวนสอบการปฏิเสธการให้และรับสินบนทุกรูปแบบ	-	อยู่ระหว่างดำเนินการ	อยู่ระหว่างดำเนินการ	เสร็จสิ้น

### แผนงานที่สำคัญ

แผนงานที่สำคัญ	ปี	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง
ดำเนินการขอการรับรอง CAC	2569	• ประกาศเจตนารมณ์
	2571	• ได้รับการรับรอง CAC
จัดทำแนวทางการสุ่มตรวจคู่ค้า กำหนดแนวทางการตรวจ โดยผู้ตรวจสอบภายใน	2569	• มีแนวทางการสุ่มตรวจคู่ค้า กำหนดแนวทางการตรวจที่ชัดเจน
	2571	• คู่ค้าที่สำคัญได้รับการตรวจการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับบริษัท และผ่านการประเมินผลอย่างน้อยร้อยละ 90 ของจำนวนที่สุ่ม

### การบริหารความเสี่ยง

#### ความเสี่ยงที่ 1 : ความเสี่ยงพบการทุจริตคอร์รัปชัน

##### • ลักษณะความเสี่ยง

ความเสี่ยงจากการเกิดการทุจริตและคอร์รัปชัน อาจเกิดขึ้นได้ในกระบวนการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการใช้ดุลยพินิจ การจัดซื้อจัดจ้าง การคัดเลือกคู่ค้า หรือการติดต่อกับหน่วยงานภายนอก โดยเฉพาะในบริบทที่ธุรกิจมีการขยายตัวและมีธุรกรรมที่ซับซ้อนมากขึ้น ความเสี่ยงดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดความเสียหายทางการเงิน การละเมิดกฎหมายและกฎระเบียบ ตลอดจนกระทบต่อชื่อเสียง ความน่าเชื่อถือ และความเชื่อมั่นของผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความยั่งยืนขององค์กรในระยะยาว

##### • ผลกระทบความเสี่ยง

- 1) ความน่าเชื่อถือด้านจริยธรรมลดลง ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงบริษัท
- 2) ความเสียหายทางการเงินจากต้นทุนที่อาจสูงขึ้น เนื่องจากการเอื้อประโยชน์โดยมิชอบ

##### • มาตรการจัดการความเสี่ยง

- 1) จัดให้มีนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ
- 2) จัดให้มีช่องทางการแจ้งข้อร้องเรียน หรือเบาะแสการกระทำผิด และมาตรการคุ้มครองผู้แจ้งเบาะแส
- 3) กำหนดกระบวนการหาข้อเท็จจริง การให้ความเป็นธรรม และการรายงาน
- 4) กำหนดบทลงโทษ

## การกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงและความมั่นคง

### แผนยกระดับการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน

จากแผนการเติบโตในช่วง 3 ปีข้างหน้า ทำให้ความเสี่ยงด้านต้นทุน การใช้ทรัพย์สิน และการลงทุนมีความสำคัญมากขึ้น หากไม่มีการติดตามและวิเคราะห์อย่างใกล้ชิด อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท บริษัทจึงกำหนดแผนยกระดับการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน เพื่อช่วยให้ผู้บริหารสามารถควบคุมต้นทุน ลดความสูญเสีย และตัดสินใจลงทุนได้อย่างเหมาะสม รวมถึงการพัฒนาการบริหารความเสี่ยงที่จะมีความซับซ้อนมากขึ้นตามการขยายตัวของธุรกิจ

### เป้าหมาย

หัวข้อ	สถานะปัจจุบัน	เป้าหมาย		
		2569	2570	2571
จัดให้มีหน่วยงานภายนอกที่เป็นอิสระประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายในโดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานการตรวจสอบภายในสากลฉบับใหม่	ยังไม่ดำเนินการ	-	-	เสร็จสิ้น
เพิ่มประสิทธิภาพของระบบตรวจสอบภายใน และพัฒนาคณะทำงานด้านการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจ	-	สรรหาและจ้างที่ปรึกษา มืออาชีพด้านการตรวจสอบภายใน	พัฒนาคณะทำงาน บริหารความเสี่ยง	เสร็จสิ้น

### แผนงานที่สำคัญ

แผนงานที่สำคัญ	ปี	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง
สรรหาและจ้างที่ปรึกษามืออาชีพด้านการตรวจสอบภายใน และ พัฒนาคณะทำงานบริหารความเสี่ยง	2569	<ul style="list-style-type: none"> <li>มีที่ปรึกษามืออาชีพด้านการตรวจสอบภายใน</li> <li>พัฒนาคณะทำงานบริหารความเสี่ยงได้อย่างถูกต้อง เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท</li> </ul>

### การบริหารความเสี่ยง

**ความเสี่ยงที่ 1 :** ไม่สามารถยกระดับคุณภาพการตรวจสอบภายใน

#### • ลักษณะความเสี่ยง

ความเสี่ยงจากการไม่สามารถยกระดับคุณภาพการตรวจสอบภายใน อาจส่งผลกระทบต่อกระบวนการควบคุมภายในและการบริหารความเสี่ยงของบริษัทมีประสิทธิภาพไม่เพียงพอในการรองรับการดำเนินธุรกิจที่มีความซับซ้อนเพิ่มขึ้น อาจส่งผลให้ไม่สามารถตรวจพบความผิดปกติหรือความเสี่ยงที่สำคัญได้อย่างทันท่วงที

#### • ผลกระทบความเสี่ยง

อาจส่งผลให้บริษัทเผชิญกับความสูญเสียจากข้อผิดพลาดที่ไม่ได้รับการตรวจพบอย่างทันท่วงที

#### • มาตรการจัดการความเสี่ยง

- กำหนดมาตรการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยยกระดับโครงสร้างและกระบวนการตรวจสอบภายใน
- สรรหาและจ้างที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญด้านการตรวจสอบภายในเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบและถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับทีมงาน
- พัฒนาศักยภาพของผู้ตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง ทั้งด้านทักษะวิชาชีพ เทคโนโลยี และความเข้าใจธุรกิจ
- กำหนดแผนการตรวจสอบตามความเสี่ยง (Risk-based Audit Plan) การประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายในเป็นระยะ และการติดตามผลการปรับปรุงอย่างเป็นระบบ

ส่วนที่ 3  
แผนด้านสภาพภูมิอากาศ

## ส่วนที่ 3 แผนด้านสภาพภูมิอากาศ

### แผนการจัดทำบัญชีก๊าซเรือนกระจก

องค์กรมีการจัดทำรายงานปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกแล้ว

ลิงก์ URL ของเอกสาร : <https://www.atp30.com/yearly-report/>



บริษัทจัดทำบัญชีก๊าซเรือนกระจกขององค์กร (Organizational Greenhouse Gas Inventory) เพื่อประเมินการปล่อยและการดูดกลับก๊าซเรือนกระจกจากการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ โดยอ้างอิงแนวทางขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) และมาตรฐาน ISO 14064 ภายใต้หลักความถูกต้อง ครบถ้วน สม่าเสมอ และโปร่งใส

องค์กรกำหนดขอบเขตตามแนวทาง Operational Control Approach ครอบคลุมกิจกรรมที่อยู่ภายใต้การควบคุม และจำแนกการปล่อยเป็น Scope 1, Scope 2 และ Scope 3 โดยครอบคลุมก๊าซหลัก ได้แก่ CO2 CH4, N2O และก๊าซฟลูออรีนเน็ต ตามแนวทาง IPCC กระบวนการจัดทำบัญชีประกอบด้วย การรวบรวมข้อมูล การคำนวณ และการรายงาน พร้อมมาตรการควบคุมคุณภาพข้อมูล (QA/QC) การตรวจสอบภายใน และการทวนสอบตามมาตรฐาน ISO 14064-3 เพื่อให้ข้อมูลมีความน่าเชื่อถือ

โดยบริษัทนำผลไปใช้กำหนดเป้าหมายและมาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่อง เพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

บริษัทจัดทำบัญชีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร (GHG Inventory) เพื่อระบุและรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณอย่างเป็นระบบ ครอบคลุมประเด็นสำคัญ ดังนี้

- ชนิดของก๊าซเรือนกระจก: ครอบคลุมก๊าซหลัก ได้แก่ CO2, CH4, N2O, HFCS, PFCS, SF6 และ NF3 โดยอ้างอิงค่า Global Warming Potential (GWP) ตามรายงาน Intergovernmental Panel on Climate Change
- ประเภทกิจกรรม: ครอบคลุมกิจกรรมภายใต้การดำเนินงานของบริษัท เช่น รถโดยสารของบริษัท รถผู้บริหารและฝ่ายปฏิบัติการ อาคารสำนักงาน พื้นที่จอดรถ ศูนย์ซ่อมบำรุง รวมถึงรถโดยสารไฟฟ้าและรถร่วมบริการ
- ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก: รายงานในหน่วยตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tCO<sub>2</sub>e)
- ขอบเขตขององค์กร: กำหนดตามแนวทาง Control Approach โดยใช้ Operational Control
- ระดับการรับรองข้อมูล (Level of Assurance): กำหนดเป็นระดับ Limited Assurance
- การเปรียบเทียบปีฐานและปีปัจจุบัน: มีการรายงานความแตกต่างของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกระหว่างปีฐานและปีปัจจุบัน

บริษัท เอทีพี 30 จำกัด (มหาชน) กำหนดปี 2568 เป็นปีฐานในการประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ เพื่อใช้ติดตามและเปรียบเทียบการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอนาคต โดยครอบคลุม Scope 1-3 และใช้ผลการประเมิน (tCO<sub>2</sub>e) เป็นฐานในการกำหนดเป้าหมายลดการปล่อยในระยะยาวต่อไป

แหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจก	ปริมาณ 02566	ปริมาณ 02567	ปริมาณ 02568	หน่วย
ประเภทที่ 1	14,100	15,507	17,368	tCO <sub>2</sub> e
ประเภทที่ 2	160	205	364	tCO <sub>2</sub> e
ประเภทที่ 3	1,768	2,499	1,792	tCO <sub>2</sub> e
ผลรวม (ประเภทที่ 1+2)	14,260	15,712	17,732	tCO <sub>2</sub> e
ผลรวม (ประเภทที่ 1+2+3)	16,028	18,211	19,524	tCO <sub>2</sub> e
ผลผลิต	26,567,738.24	28,977,077.92	31,764,108.52	km
Carbon Intensity (ประเภทที่ 1+2)	0.537	0.542	0.558	kgCO <sub>2</sub> e/km
Carbon Intensity (ประเภทที่ 1+2+3)	0.603	0.628	0.615	kgCO <sub>2</sub> e/km
EBITDA_Carbon Intensity (ประเภทที่ 1+2)	0.094	0.091	0.092	kgCO <sub>2</sub> e/Baht
EBITDA_Carbon Intensity (ประเภทที่ 1+2+3)	0.106	0.105	0.102	kgCO <sub>2</sub> e/Baht
จำนวนรถโดยสาร	691	742	760	Units
EBITDA	151,085,565.00	173,358,364.00	192,347,507.00	Baht

บริษัทดำเนินการจัดการก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่อง โดยมีผลการดำเนินงานสำคัญ ดังนี้

- ปี 2566: ทวนสอบการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Scope 1-3) โดยผู้ทวนสอบภายนอก และขึ้นทะเบียนคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (CFO) กับ อบก.
- ปี 2567: ทวนสอบการปล่อย (Scope 1-3) ต่อเนื่อง และขึ้นทะเบียน CFO กับ อบก.
- ปี 2568: ทวนสอบการปล่อย (Scope 1-3) โดยผู้ทวนสอบภายนอก และอยู่ระหว่างขึ้นทะเบียน CFO กับ อบก. (เมษายน)

โดยมีผู้ทวนสอบคือ บริษัท เอ็นพีซี เซฟตี้ แอนด์ เอ็นไวรอนเมนทอล เซอร์วิส จำกัด

ภายในปี 2569 บริษัท เอทีพี 30 จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ (CFP) สำหรับบริการรถบัสไฟฟ้าและรถมินิบัสไฟฟ้า (B2B) โดยประเมินตลอดวัฏจักรชีวิต (LCA) ครอบคลุมการให้บริการ การใช้พลังงาน การบำรุงรักษา และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง พร้อมแสดงผลในหน่วย kgCO<sub>2</sub>e ต่อหน่วยบริการ เพื่อความโปร่งใสและตรวจสอบได้ ผลการประเมินถูกนำไปใช้ปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน กำหนดกลยุทธ์ด้านความยั่งยืน และสื่อสารต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยบริษัทตั้งเป้าลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 ต่อปี และมีแผนยกระดับสู่การรับรองฉลาก CFR ในอนาคต

## เป้าหมาย

- การเปิดเผยข้อมูลบัญชีก๊าซเรือนกระจก (GHG Inventory Disclosure) ขอบเขต 1 และ 3 และแผนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Decarbonization Plan)
- การทวนสอบและการขอรับรองฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ (CFP) กับทางองค์กรบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) ปี 2569 ถึงปี 2571

หัวข้อ	เป้าหมาย		
	2569	2570	2571
จัดทำรายงาน, ทวนสอบและเผยแพร่ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ขอบเขต 1 และ 2)	เสร็จสิ้น	เสร็จสิ้น	เสร็จสิ้น
การทวนสอบและการขอรับรองฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ (CFP) กับทางองค์กรบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)	อยู่ระหว่างการดำเนินการ	เสร็จสิ้น	เสร็จสิ้น

## แผนงานที่สำคัญ

แผนงานที่สำคัญ	ปี	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง
1. เพิ่มสัดส่วนรถโดยสารไฟฟ้า พร้อมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สถานีชาร์จเพื่อทดแทนรถเชื้อเพลิงฟอสซิล ลดการปล่อย Scope 1 และสนับสนุนพลังงานสะอาดในระยะยาว	2569	• นำรถโดยสารไฟฟ้า (EV) มาใช้งาน พร้อมติดตั้งสถานีชาร์จไฟฟ้า โดยเพิ่มรถ EV จำนวน 30 คัน เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล
	2570	• เพิ่มจำนวนรถ EV อีก 35 คันอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้สัดส่วนการใช้พลังงานสะอาดเพิ่มขึ้น และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อหน่วยกิจกรรม
	2571	• เพิ่มรถ EV อีก 35 คัน ทำให้รถ EV เป็นสัดส่วนหลักของยานพาหนะ และช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างมีนัยสำคัญ
2. การใช้พลังงานหมุนเวียน บริษัทมีแผนเพิ่มการใช้พลังงานหมุนเวียน เช่น Solar Rooftop เพื่อลดการพึ่งพาไฟฟ้าจากระบบสายส่ง โดยช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกใน Scope 2 และส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดอย่างยั่งยืน	2569	• เริ่มติดตั้งระบบพลังงานหมุนเวียน เช่น Solar Rooftop เพื่อลดการใช้ไฟฟ้าจากระบบสายส่ง
	2570	• เพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานหมุนเวียนในกิจกรรมหลักขององค์กร
	2571	• ใช้พลังงานหมุนเวียนเป็นแหล่งพลังงานหลักในบางพื้นที่ และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกใน Scope 2 อย่างต่อเนื่อง
3. การบริหารจัดการ Scope 3 บริษัทมีแผนรวบรวมและบริหารจัดการข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากห่วงโซ่อุปทานและลูกค้า เพื่อให้ครอบคลุมการปล่อยทางอ้อม โดยช่วยลดการปล่อยใน Scope 3 และส่งเสริมความร่วมมือด้านความยั่งยืนกับลูกค้า	2569	• รวบรวมข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากลูกค้าและร่วมบริการ
	2570	• กำหนดเกณฑ์ด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับลูกค้า และส่งเสริมการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
	2571	• พัฒนาร่วมมือกับลูกค้าเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตลอดห่วงโซ่อุปทาน
4. การทวนสอบและการขอรับรองฉลาก CFP บริษัทมีแผนจัดทำและทวนสอบคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ตามหลักเกณฑ์ของ อบก. เพื่อขอรับรองฉลาก CFP (อายุ 3 ปี) โดยแสดงปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อหน่วยของรถบัส	2569	• ศึกษาและเตรียมความพร้อมในการจัดทำ CFP รวบรวมข้อมูลตามหลักเกณฑ์ของ อบก. พร้อมทวนสอบโดยผู้เชี่ยวชาญ และขึ้นทะเบียนฉลาก CFP

แผนงานที่สำคัญ	ปี	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง
ไฟฟ้าและรถมินิบัสไฟฟ้า ช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือของข้อมูลและสะท้อนความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของผลิตภัณฑ์	2570	• ดำเนินการคำนวณ CFP และเข้ารับการทวนสอบ พร้อมลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของผลิตภัณฑ์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 เพื่อขอฉลาก Carbon Reduction (CFR)
	2571	• ดำเนินการคำนวณ CFP และเข้ารับการทวนสอบ พร้อมลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของผลิตภัณฑ์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 เพื่อขอรับรองฉลาก Carbon Reduction (CFR)

**การบริหารความเสี่ยง**

**ความเสี่ยงที่ 1 : ความเสี่ยงด้านการลงทุนใน EV**

**• ลักษณะความเสี่ยง**

การลงทุนในรถโดยสารไฟฟ้าและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีชาร์จไฟฟ้า ต้องใช้เงินลงทุนเริ่มต้นสูงกว่ายานพาหนะที่ใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล ซึ่งอาจกระทบต่อสภาพคล่องและกระแสเงินสดในระยะสั้น นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนของต้นทุนเทคโนโลยี อายุการใช้งานแบตเตอรี่ การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี รวมถึงนโยบายหรือสิทธิประโยชน์จากภาครัฐ อาจส่งผลกระทบต่อความคุ้มค่าและผลตอบแทนของการลงทุนในระยะยาว

**• ผลกระทบความเสี่ยง**

ความเสี่ยงด้านการลงทุนในรถโดยสารไฟฟ้าอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินขององค์กร โดยเฉพาะสภาพคล่องและกระแสเงินสดในช่วงเริ่มต้น หากต้นทุนสูงกว่าที่คาดหรือผลตอบแทนไม่เป็นไปตามแผน อาจทำให้ระยะเวลาคืนทุนยาวนานขึ้น นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนของเทคโนโลยีและต้นทุนที่เกี่ยวข้อง เช่น แบตเตอรี่และระบบชาร์จ อาจก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในอนาคต รวมถึงหากโครงสร้างพื้นฐานยังไม่เพียงพอ อาจกระทบต่อประสิทธิภาพการให้บริการ ความต่อเนื่องของการดำเนินงาน และความสามารถในการบรรลุเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในระยะยาว

**• มาตรการจัดการความเสี่ยง**

บริษัทกำหนดแนวทางบริหารความเสี่ยงด้านการลงทุนในรถโดยสารไฟฟ้าอย่างเป็นระบบ โดยใช้การลงทุนแบบเป็นระยะ (Phased Investment) เพื่อลดภาระทางการเงินและผลกระทบต่อสภาพคล่อง ควบคู่กับการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ (Cost-Benefit Analysis) เพื่อให้มั่นใจในความเหมาะสมของการลงทุนระยะยาว

ในด้านเทคโนโลยี บริษัทคัดเลือกอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานและเชื่อถือได้ พร้อมจัดทำแผนบำรุงรักษาเชิงป้องกัน (Preventive Maintenance) และติดตามพัฒนาเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่องเพื่อลดความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน

นอกจากนี้ บริษัทใช้ประโยชน์จากมาตรการสนับสนุนภาครัฐ และวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สถานีชาร์จไฟฟ้า ให้เพียงพอ เพื่อรองรับการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่องในระยะยาว

**ความเสี่ยงที่ 2 : ความเสี่ยงด้านการทวนสอบและการขอรับรองฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ (CFP Certification Risk)**

**• ลักษณะความเสี่ยง**

ความเสี่ยงอาจเกิดจากข้อมูลกิจกรรม (Activity Data) และเอกสารที่ใช้ในการคำนวณคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ไม่ครบถ้วนหรือคลาดเคลื่อน ซึ่งอาจไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของ อบก.

นอกจากนี้ ความซับซ้อนของกระบวนการประเมินวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์ (LCA) และการเลือกใช้ค่า Emission Factor ที่เหมาะสม อาจส่งผลให้การคำนวณมีความไม่ถูกต้องและกระทบต่อการขอรับรองฉลาก CFP

**• ผลกระทบความเสี่ยง**

ความเสี่ยงดังกล่าวอาจทำให้การทวนสอบไม่ผ่านเกณฑ์ หรือไม่สามารถขอรับรองและขึ้นทะเบียนฉลาก CFP ได้ตามแผน ส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของผลิตภัณฑ์และภาพลักษณ์ด้านสิ่งแวดล้อมขององค์กร

นอกจากนี้ อาจก่อให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินโครงการ และเพิ่มต้นทุนจากการปรับปรุงข้อมูลหรือกระบวนการคำนวณที่เกี่ยวข้อง

**• มาตรการจัดการความเสี่ยง**

บริษัทกำหนดมาตรการบริหารความเสี่ยงโดยจัดให้มีระบบรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลอย่างเป็นระบบ (QA/QC) พร้อมจัดเตรียมเอกสารให้ครบถ้วนตามข้อกำหนดของ อบก. และเลือกใช้วิธีการคำนวณและค่า Emission Factor ที่เหมาะสมตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ มีการทบทวนข้อมูลล่วงหน้า (Pre-verification) และประสานงานกับผู้ทวนสอบอย่างใกล้ชิด รวมถึงติดตามการเปลี่ยนแปลงของหลักเกณฑ์และมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การขอรับรองฉลาก CFP เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

**เอกสารแนบ**

ลิงก์ URL ของเอกสาร : <https://jumpplusmedia-setlink.setgroup.or.th/ATP30/1774163694783.pdf>



**แผนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก**

- GHG Inventory Disclosure และแผนลดการปล่อย: บริษัทจัดทำและเปิดเผย GHG Inventory ครอบคลุม Scope 1 และ 3 อย่างเป็นระบบ โปร่งใส และต่อเนื่อง โดยในช่วงปี 2569-2571 จะพัฒนาระบบข้อมูลและนำไปวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการลดการปล่อย เช่น การเพิ่มรถโดยสารไฟฟ้า การใช้พลังงานหมุนเวียน และการบริหาร Scope 3 เพื่อช่วยลด Carbon Intensity และเพิ่มประสิทธิภาพพลังงานในระยะยาว
- การจัดทำและรับรอง CFP: บริษัทดำเนินการจัดทำ CFP สำหรับผลิตภัณฑ์หลักตามหลักเกณฑ์ของ อบก. โดยในช่วงปี 2569-2571 จะดำเนินการรวบรวมข้อมูล LCA คำนวณการปล่อย ทวนสอบโดยหน่วยงานภายนอก และขอรับรองฉลาก CFP พร้อมตั้งเป้าปรับปรุงผลิตภัณฑ์เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่อง และพัฒนาไปสู่การขอฉลาก CFR ในอนาคต

**เป้าหมาย**

หัวข้อ	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ณ ปีฐาน (tCO <sub>2</sub> e)	เป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเทียบกับปีฐาน (% Reduction)		
	2568	2569	2570	2571
ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	16,028	2%	3%	5%

**แผนงานที่สำคัญ**

บริษัทดำเนินการพัฒนาและยกระดับการบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจกอย่างเป็นระบบ โดยมุ่งเน้นการเปิดเผยข้อมูลบัญชีก๊าซเรือนกระจก (GHG Inventory) การจัดทำแผนลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Decarbonization Plan) และการทวนสอบข้อมูลตามมาตรฐานสากล ควบคู่กับการพัฒนาคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ (CFP) เพื่อเพิ่มความโปร่งใส ยกระดับมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม และสนับสนุนการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

แผนงานที่สำคัญ	ปี	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง
การเปิดเผยข้อมูลบัญชีก๊าซเรือนกระจก (GHG Inventory Disclosure) และการดำเนินแผนลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Decarbonization Plan) อย่างเป็นระบบ เพื่อเพิ่มความโปร่งใสและยกระดับประสิทธิภาพด้านสิ่งแวดล้อมขององค์กร	2569	• บริษัทจะจัดทำและเปิดเผยข้อมูล GHG Inventory ครอบคลุม Scope 1 และ Scope 3 พร้อมพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลให้ถูกต้องและเป็นระบบ เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านที่ปรึกษาและค่าทวนสอบ และดำเนินการติดตั้งระบบโซลาร์รูฟท็อป ณ สำนักงานมาบตาพุดแห่งใหม่
	2570	• บริษัทจะยกระดับระบบรายงานและวิเคราะห์ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก เพื่อกำหนดมาตรการลดการปล่อย เช่น การใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) พลังงานหมุนเวียน และการบริหารจัดการ Scope 3 พร้อมดำเนินการติดตั้งระบบโซลาร์รูฟท็อปเพิ่มเติม
	2571	• บริษัทจะนำข้อมูล GHG มาใช้ในการบริหารจัดการอย่างเต็มรูปแบบ เพื่อลด Carbon Intensity และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานอย่างต่อเนื่อง

แผนงานที่สำคัญ	ปี	ผลลัพธ์ที่คาดหวัง
พร้อมดำเนินการติดตั้งระบบโซลาร์รูฟท็อปอย่างต่อเนื่อง		

## การบริหารความเสี่ยง

### ความเสี่ยงที่ 1 : ความเสี่ยงด้านความถูกต้องและความครบถ้วนของข้อมูลบัญชีก๊าซเรือนกระจก

#### • ลักษณะความเสี่ยง

ความเสี่ยงด้านความถูกต้องและความครบถ้วนของข้อมูลบัญชีก๊าซเรือนกระจก อาจเกิดจากการรวบรวมข้อมูลกิจกรรมจากหลายแหล่ง ทั้งภายในองค์กร และจากคู่ค้า ซึ่งอาจทำให้ข้อมูลไม่ครบถ้วนหรือคลาดเคลื่อน รวมถึงการเลือกใช้ค่า Emission Factor หรือวิธีการคำนวณที่ไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ อบก. ตลอดจนข้อจำกัดของระบบจัดเก็บข้อมูลและการควบคุมคุณภาพข้อมูล (QA/QC) ที่ยังไม่เพียงพอ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของรายงานก๊าซเรือนกระจกขององค์กร

#### • ผลกระทบความเสี่ยง

ความเสี่ยงดังกล่าวอาจส่งผลให้ผลการคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกคลาดเคลื่อน กระทั่งความน่าเชื่อถือของรายงานและการเปิดเผยข้อมูล รวมถึงอาจไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของ อบก. และมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งอาจส่งผลให้การทวนสอบไม่ผ่านหรือเกิดความล่าช้าในการรับรอง กระทั่งภาพลักษณ์องค์กรและความเชื่อมั่นของผู้มีส่วนได้เสีย นอกจากนี้ ยังอาจลดประสิทธิภาพในการวิเคราะห์และกำหนดมาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ส่งต่อการบรรลุเป้าหมายในระยะยาว

#### • มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทกำหนดแนวทางบริหารจัดการความเสี่ยงด้านความถูกต้องและความครบถ้วนของข้อมูลก๊าซเรือนกระจก โดยพัฒนาระบบจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งองค์กร พร้อมกำหนดกระบวนการควบคุมคุณภาพข้อมูล (QA/QC) และการตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ บริษัทเลือกใช้ค่า Emission Factor และวิธีการคำนวณที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ อบก. ควบคู่กับการอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้อง และการเตรียมความพร้อมก่อนการทวนสอบ (Pre-verification) รวมถึงมีการทบทวนและปรับปรุงกระบวนการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การรายงานมีความถูกต้อง โปร่งใส และเป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง

### ความเสี่ยงที่ 2 : ความเสี่ยงด้านการทวนสอบและการขอรับรองฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ (CFP Certification Risk)

#### • ลักษณะความเสี่ยง

ความเสี่ยงด้านการทวนสอบและการขอรับรองฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ (CFP) อาจเกิดจากความไม่ครบถ้วนหรือความคลาดเคลื่อนของข้อมูลที่ใช้ในการคำนวณคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ ซึ่งครอบคลุมข้อมูลตลอดวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์ (Life Cycle Assessment: LCA) รวมถึงเอกสารประกอบที่อาจไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

นอกจากนี้ ความซับซ้อนของกระบวนการคำนวณ การเลือกใช้ค่า Emission Factor ที่ไม่เหมาะสม หรือการตีความเกณฑ์มาตรฐานที่คลาดเคลื่อน อาจส่งผลกระทบต่อผลการประเมินไม่ผ่านการทวนสอบจากหน่วยงานภายนอก รวมถึงความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดหรือแนวทางของหน่วยงานกำกับดูแล ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการขอรับรองและขึ้นทะเบียนฉลาก CFP ของผลิตภัณฑ์ได้

#### • ผลกระทบความเสี่ยง

ความเสี่ยงด้านการทวนสอบและการขอรับรองฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ (CFP) อาจส่งผลกระทบต่อกระบวนการทวนสอบไม่ผ่านเกณฑ์ หรือไม่สามารถขอรับรองและขึ้นทะเบียนฉลาก CFP ได้ตามแผนที่กำหนด ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินโครงการ และอาจเพิ่มต้นทุนในการปรับปรุงข้อมูลหรือกระบวนการคำนวณให้เป็นไปตามข้อกำหนด

นอกจากนี้ ยังอาจกระทบต่อความน่าเชื่อถือของผลิตภัณฑ์และภาพลักษณ์ด้านสิ่งแวดล้อมขององค์กร รวมถึงลดความเชื่อมั่นของผู้มีส่วนได้เสีย เช่น ลูกค้า นักลงทุน และหน่วยงานกำกับดูแล อีกทั้งยังอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถบรรลุเป้าหมายด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์คาร์บอนต่ำ และการขอรับรองฉลาก Carbon Reduction (CFR) ในระยะยาวได้

## • มาตรการจัดการความเสี่ยง

บริษัทได้กำหนดมาตรการบริหารจัดการความเสี่ยงด้านการทวนสอบและการขอรับรองฉลากคาร์บอนฟุตพริ้นท์ของผลิตภัณฑ์ (CFP) โดยจัดให้มีการวางแผนและเตรียมความพร้อมด้านข้อมูลอย่างเป็นระบบ ครอบคลุมการรวบรวมข้อมูลตลอดวัฏจักรชีวิตผลิตภัณฑ์ (Life Cycle Assessment: LCA) และจัดเตรียมเอกสารประกอบให้เป็นที่ไปตามหลักเกณฑ์ขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

บริษัทมีการกำหนดขั้นตอนการตรวจสอบคุณภาพข้อมูล (QA/QC) และทบทวนความถูกต้องของวิธีการคำนวณ รวมถึงการเลือกใช้ค่า Emission Factor ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งดำเนินการตรวจสอบความพร้อมของข้อมูลล่วงหน้า (Pre-verification) และประสานงานกับผู้ทวนสอบอย่างใกล้ชิด เพื่อลดความเสี่ยงในการไม่ผ่านการทวนสอบ

นอกจากนี้ บริษัทยังติดตามการเปลี่ยนแปลงของข้อกำหนดและแนวทางของหน่วยงานกำกับดูแลอย่างต่อเนื่อง และพัฒนาศักยภาพบุคลากรที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถดำเนินการขอรับรองฉลาก CFP ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดความล่าช้า และควบคุมต้นทุนในการดำเนินงาน

## เอกสารแนบ

ลิงก์ URL ของเอกสาร : <https://jumpplusmedia-setlink.setgroup.or.th/ATP30/1774944307246.pdf>

