

กลุ่มการขนส่งทางบก

ฟื้นตัวต่อเนื่องภายใต้ New Normal

กลุ่มการขนส่งทางบกในไทยคาดว่าจะฟื้นตัวต่อไปในปี 2022 จากการเดินทางที่เพิ่มขึ้น หลังแตะจุดต่ำสุด ใน 3Q21 นอกจากนี้กลุ่มการขนส่งทางบกจะได้รับประโยชน์จากการเริ่มให้บริการและการประมูลรถไฟฟ้าสายใหม่ในปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตาม New Normal ที่เกิดจาก COVID-19 อาจส่งผลให้อัตราการฟื้นตัวชะลอลงและสร้างความท้าทายต่อการฟื้นตัวสู่ระดับก่อนเกิด COVID-19 ในปี 2022-23 คงคำแนะนำ MARKET WEIGHT โดยเลือก Top pick เป็น BEM

WHAT'S NEW

- **ผลตอบแทนต่ำกว่า SET ในปี 2021** บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ (BEM) และ บมจ. บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ (BTS) ให้ผลตอบแทนเป็นบวกเล็กน้อยในปี 2021 ที่ +3.6% ytd และ +0.5% ytd ตามลำดับ แต่ต่ำกว่า SET index ที่ +11.7% ytd เนื่องจากกลุ่มการขนส่งทางบก ได้รับผลกระทบโดยตรงจาก COVID-19 และการล็อกดาวน์ ทำให้ปริมาณการจราจรและจำนวนผู้โดยสารลดลงอย่างมาก ราคาหุ้นของ BEM และ BTS ลดลงอย่างมีนัยสำคัญในเดือน ม.ค. 21, เม.ย. 21, ก.ค. 21 และ ธ.ค. 21 เนื่องจาก COVID-19 ระลอกที่ 2, 3 และ 4 และความกังวลจากการแพร่ระบาดของสายพันธุ์ Omicron ตามลำดับ ในทางกลับกัน ราคาหุ้นทั้ง 2 บริษัทมีการปรับตัวขึ้นอย่างแข็งแกร่ง 16-19% ในช่วง ส.ค.-พ.ย. 21 เนื่องจากการเดินทางเริ่มเพิ่มขึ้นหลังการเปิดเมืองในเดือน ก.ย. 21 จากสถานการณ์ COVID-19 ที่ดีขึ้นในประเทศไทย
- **จุดต่ำสุดผ่านไปแล้วใน 3Q21** ปริมาณการจราจรเฉลี่ยบนทางด่วนของ BEM ต่ำสุดในเดือน ส.ค. 21 ที่ 523,494 เที่ยว/วัน ซึ่งต่ำกว่าเดือน ม.ค. 20 ที่ 51% และต่ำกว่าสำหรับจำนวนผู้โดยสารซึ่งลดลงถึง 84% และ 87% จากเดือน ม.ค. 20 ที่ 62,396 เที่ยว/วัน และประมาณ 90,000 เที่ยว/วัน สำหรับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (BEM) และส่วนสัมปทานหลักของรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) ตามลำดับ เนื่องจากมีความเสี่ยงสูงกว่าจากการติดเชื้อ COVID-19 บนระบบขนส่งสาธารณะ โดยในเดือน พ.ย. 21 ปริมาณการจราจรและจำนวนผู้โดยสารได้มีการฟื้นตัวประมาณ 70% และ 200% หลังการเปิดเมืองในเดือน ก.ย. 21 แต่ยังคงต่ำกว่าระดับก่อนเกิด COVID-19 อยู่ 20% และ 50% ตามลำดับ
- **การฟื้นตัวคาดว่าจะชะลอตัว** จากรายงาน COVID-19 Community Mobility โดย Google ตัวเลขการเคลื่อนที่ (mobility figures) สำหรับขนส่งมวลชนต่ำที่สุดในบรรดาทุกประเภท โดยต่ำกว่าระดับก่อนเกิด COVID-19 ถึง 25% ในต้นเดือน ธ.ค. 21 ซึ่งการฟื้นตัวที่ขบเขอาจเป็นผลมาจากความกลัวในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นเวลานาน แม้ว่าช่องว่างดังกล่าวจะบ่งชี้ว่ามีช่องว่างสำหรับการฟื้นตัว แต่การเติมเต็มช่องว่างนี้ในอีก 1-2 ปีข้างหน้ามีความท้าทายอยู่ เนื่องจาก New Normal ที่เกิดจากโรคระบาด นอกจากความกลัวอย่างต่อเนื่องในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะอันเนื่องมาจาก COVID-19 แล้ว New Normal ยังรวมถึง: 1) ความต่อเนื่องของนโยบาย work from home ของบางบริษัท แม้ว่าสถานการณ์ COVID-19 จะดีขึ้น 2) การประชุมแบบออนไลน์ (virtual meeting) ที่เพิ่มขึ้น (เช่น Zoom และ Microsoft Teams) เพื่อแทนที่การประชุมและการนัดหมายในสถานที่จริง และ 3) การเพิ่มขึ้นของการซื้อของออนไลน์ที่ลดการซื้อสินค้าในร้านค้า การเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่เกิดจาก COVID-19 นั้น จะต้องใช้เวลานานมากในการค่อยๆ เปลี่ยนแปลง จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่น้อยลงยังส่งผล กระทบต่อจำนวนผู้โดยสารโดยรวม (ประมาณ 5% และ 10% สำหรับจำนวนผู้โดยสารก่อนเกิด COVID-19 สำหรับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน และส่วนสัมปทานหลักของรถไฟฟ้าสายสีเขียว) และการจราจรบน ทางพิเศษศรีรัช ส่วน D (ที่มุ่งหน้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ) ดังนั้น เราคาดว่า การฟื้นตัวจะดำเนินต่อไปในปี 2022 แต่ชะลอตัวลง mom เมื่อเทียบกับอัตราการฟื้นตัวในเดือน ก.ย. และ ต.ค 21 (รายละเอียดเพิ่มเติมหน้า 2-3)

PEER COMPARISON

Company	Ticker	Rec.	Last Price (Bt)	Target Price (Bt)	Upside Downside (%)	Market Cap (US\$ m)	Core PE 2020 (x)	Core PE 2021F (x)	Core PE 2022F (x)	EPS CAGR (%) 2020-22F	PEG 2021F (x)	P/B 2021F (x)	Yield 2021F (%)	ROE 2021F (%)
Bangkok Expressway and Metro	BEM TB	BUY	8.60	10.40	20.9	3,889	64.2	138.4	35.0	35.4	-2.6	3.4	0.4	2.5
BTS Group Holdings	BTS TB	BUY	9.40	11.00	17.0	3,661	42.4	56.6	49.7	-7.7	-2.2	2.0	1.7	4.0
Sector						7,550	53.6	98.7	42.1			2.7	1.0	3.2

Source: UOB Kay Hian, BTS figures are shown for FY21, FY22F and FY23F, respectively.

MARKET WEIGHT

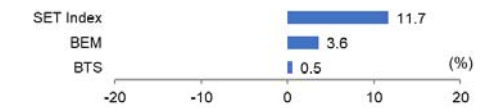
(Maintained)

SECTOR TOP PICKS

Company	Rec	Share price (Bt)	Target price (Bt)
BEM	BUY	8.55	10.40

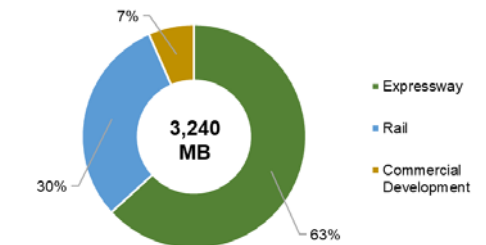
Source: UOB Kay Hian

YTD SHARE PRICE PERFORMANCE (%)



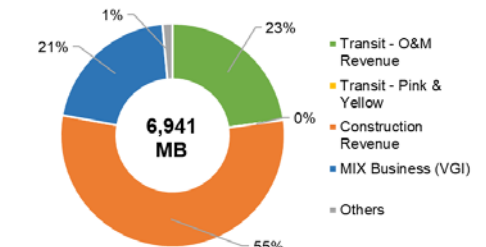
Source: UOB Kay Hian

BEM 4Q21/3QFY22 REVENUE BREAKDOWN



Source: BEM, UOB Kay Hian

BTS 4Q21/3QFY22 REVENUE BREAKDOWN



Source: BTS, UOB Kay Hian

ANALYST(S)

Peerawat Dentananan, CFA, FRM
+66 2659 8302
peerawat@uobkayhian.co.th

ASSISTANT ANALYST(S)

Waritthorn Kaewmuang
+66 2090 8642
waritthorn@uobkayhian.co.th

- **โครงการใหม่หรือการประมูล** กระทรวงคมนาคมเผยแผนการลงทุน 40 โครงการ มูลค่า 1.4 ล้านล้านบาท ในปี 2022 เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจ ซึ่งประกอบด้วย โครงการระบบขนส่งโครงสร้างพื้นฐานทางถนน, ทางบก, ทางราง, ทางทะเล และทางอากาศ ในจำนวนนี้มีสัญญาประมูลแอร์เวย์ 8 ฉบับ และสัญญาประมูลไฟฟ้า 5 ฉบับที่อาจอยู่ในรูปของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) เราคาดว่า BEM จะชนะการประมูลที่กำลังจะเกิดขึ้นสำหรับส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสีม่วงใต้ และรถไฟฟ้าสายสีส้ม ซึ่งคาดว่าจะเริ่มดำเนินการในปี 2026-27
- **รถไฟฟ้าสายสีเหลืองและสายสีชมพู เริ่มดำเนินการปีหน้า** BTS จะได้รับประโยชน์จากการเริ่มดำเนินการเชิงพาณิชย์ของรถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยมีกำหนดเริ่มดำเนินการบางส่วนในช่วงกลางปี 2022 ซึ่งการมีรถไฟฟ้าสายใหม่จะยังช่วยให้จำนวนผู้โดยสารเดินทางผ่านเส้นทางที่มีอยู่นั้นเพิ่มสูงขึ้น จากความครอบคลุมของระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ที่เพิ่มขึ้นอีกด้วย

ACTION

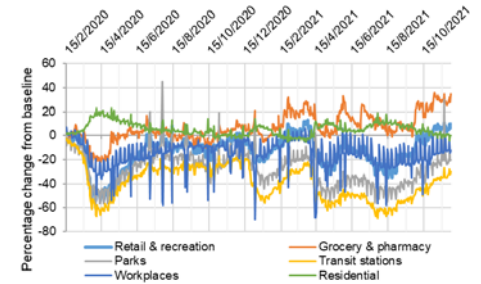
- **คงคำแนะนำ ซื้อ สำหรับ BEM ด้วยราคาเป้าหมายที่ 10.40 บาท** อิงวิธี SOTP โดย BEM เป็น top pick ของเราสำหรับกลุ่มขนส่งทางบก เราคาดว่าจะได้เห็นการเติบโตของกำไรที่เป็นบวกของ BEM ในปี 2022 จากการฟื้นตัวที่ต่อเนื่อง เนื่องจากเราคาดว่าปริมาณการจราจรบนทางด่วนจะอยู่ใกล้เคียงกับระดับก่อนเกิด COVID-19 ใน 4Q20 เมื่อเทียบกับจำนวนผู้โดยสาร BEM จึงมีความเสี่ยงด้านลบที่น้อยกว่า และการเติบโตของกำไร qoq ที่สูงกว่าใน 4Q21 นอกจากนี้เรายังชอบ BEM เนื่องจากมีความเป็นไปได้ที่จะชนะการประมูลสำหรับรถไฟฟ้า 2 สายที่กำลังจะเกิดขึ้น
- **คงคำแนะนำ ซื้อ สำหรับ BTS ด้วยราคาเป้าหมายที่ 11.00 บาท** อิงวิธี SOTP ปัจจัยหนุนอื่นๆใน 4Q21 (3QFY22 สำหรับ BTS) นอกเหนือจากการฟื้นตัวของจำนวนผู้โดยสาร คือ การฟื้นตัวของการโฆษณาออกบ้าน (OOH) และการเติบโตของยอดขายจาก Fanslink (ภายใต้ VGI) พร้อมกับการรับรู้รายได้จากการก่อสร้างทั้งไตรมาสเนื่องจากไม่มีการล็อกดาวน์
- **เราคาดว่า BTS จะ underperform BEM ในระยะกลาง** เนื่องจากต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้น จากการกู้ยืมเงินที่เพิ่มขึ้นเพื่อใช้เป็นเงินทุนในการก่อสร้างรถไฟฟ้าโมโนเรล และเพื่อบริหารสภาพคล่อง เนื่องจากยังมีลูกหนี้คงค้างสำหรับส่วนต่อขยายสายสีเขียว นอกจากนี้การออก BTS-W7, W8 และ W9 อาจส่งผลให้เกิด dilution effect ต่อราคาและ EPS อย่างไรก็ตาม BTS อาจปรับตัวขึ้นได้ดีกว่าในกรณีบริษัทได้รับการขยายเวลาสัมปทาน 30 ปี ซึ่งเป็นประเด็นที่ปัจจุบันรัฐบาลกำลังให้ความสำคัญ

4Q21 (BEM)/3QFY22 (BTS) RESULTS PREVIEW

	4Q20	3Q21	4Q21F	yoy (%)	qoq (%)
Revenue (Btm)					
BEM	3,632	2,153	3,240	-10.8	50.4
BTS	8,779	5,589	6,941	-20.9	24.2
Total	12,411	7,743	10,181	-18.0	31.5
EBITDA (Btm)					
BEM	1,550	569	1,193	-23.0	109.9
BTS	1,328	983	1,191	-10.3	21.1
Total	2,878	1,552	2,384	-17.2	53.7
Core profit (Btm)					
BEM	570	108	336	-41.1	209.8
BTS	1,028	391	642	-37.5	64.2
Total	1,598	500	978	-38.8	95.8
Gross margin (%)					
BEM	42.6	28.6	37.4	-5.1	8.8
BTS	18.3	24.3	23.2	4.8	-1.1
Total	25.4	25.5	27.7	2.3	2.2
SG&A-to-revenue (%)					
BEM	10.8	12.3	10.7	-0.1	-1.6
BTS	6.9	11.1	10.6	3.7	-0.5
Total	8.0	11.4	10.6	2.6	-0.8
Key statistics and assumptions					
Daily expressway traffic	1,131,888	667,355	1,042,000	-7.9	56.1
Daily ridership - MRT Blue Line	293,393	79,688	190,000	-35.2	138.4
Daily ridership - Green Line core	427,174	116,304	271,739	-36.4	133.6

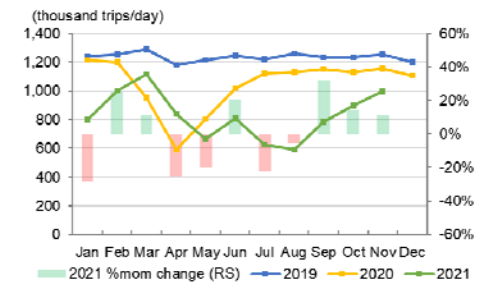
Source: Respective Companies, UOB Kay Hian

COVID-19 COMMUNITY MOBILITY REPORT



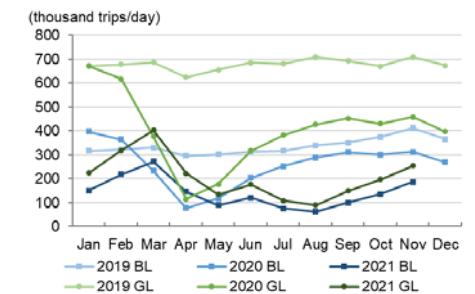
Source: Google, UOB Kay Hian

MONTHLY AVERAGE TRAFFIC VOLUME



Source: BEM, UOB Kay Hian

MONTHLY AVERAGE RIDERSHIP



Source: BEM, BTS/GIF, UOB Kay Hian

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยข้อมูลจากที่ปรากฏและเชื่อว่าเป็นที่น่าเชื่อถือได้แต่ไม่ถือเป็นการยืนยันความถูกต้องและความสมบูรณ์ของข้อมูลนั้นๆ โดยบริษัทหลักทรัพย์ ยูบีไอ เคย์ เอเชียน (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ผู้จัดทำขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงความเห็นหรือประมาณการณต่าง ๆ ที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ โดยไม่ต้องแจ้งล่วงหน้า รายงานฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุนโดยไม่ได้เป็นการแนะนำหรือชักชวนให้ลงทุนทำการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ หรือตราสารทางการเงินใดๆ ที่ปรากฏในรายงาน

Sector Update

Tuesday, 14 December 2021

SECTOR CATALYSTS

- การฟื้นตัวของปริมาณการจราจร และจำนวนผู้โดยสาร
- การใช้ระบบขนส่งทางรางที่เพิ่มขึ้น อันเป็นผลมาจากการเปิดเส้นทางเดินรถสายใหม่ ซึ่งยังเป็นประโยชน์กับสายที่มีอยู่เดิม จากความครอบคลุมของระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพฯ ที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จะสนับสนุนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
- ผลการตัดสินใจได้ประโยชน์ของคดีที่ยังไม่สิ้นสุด

RISK

- การแพร่ระบาดของสายพันธุ์ Omicron หรือสายพันธุ์ใหม่อื่นๆ ที่อาจส่งผลให้การเดินทางลดลง และชะลอการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติ
- ทั้ง 2 บริษัท อาจได้รับผลกระทบด้านลบในระยะกลางจากการเพิ่มขึ้นจากการกู้ยืมและค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น จากการเร่งประมูลโครงการ PPP ใหม่ของรัฐบาลไทย ความเสี่ยงอาจเพิ่มขึ้นหากรายได้ค่าผ่านทางและค่าโดยสารจากการดำเนินงานที่มีอยู่ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ BTS อาจเผชิญกับต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้นจากการกู้ยืมเพิ่มเติมเพื่อบริหารสภาพคล่องหากกรณีส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียวยังไม่ได้รับการแก้ไข แนวโน้มอัตราดอกเบี้ยที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในปี 2022-23 อาจส่งผลกระทบต่อ valuation เนื่องจากอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E) ที่อยู่ในระดับสูง
- ความกลัวการขนส่งสาธารณะที่ยาวนานกว่าคาด และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางของผู้คนจาก New Normal ซึ่งอาจต้องใช้เวลานานมากในการเปลี่ยนแปลง
- ความล่าช้าในการประมูลโครงการใหม่ ซึ่งอาจเป็นผลมาจากโรคระบาด, ความล่าช้าของรัฐบาล หรือคดีที่ยังไม่ได้รับการตัดสิน เช่น คดี BTS พ้องผู้ว่าฯ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และคณะกรรมการคัดเลือกจากการแก้ไขเงื่อนไขการประมูลและการยกเลิกการประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มโดยมิชอบ

METRO AND SUBURBAN RAILWAY SUMMARY

Operating Lines	Operator	Opened	Ended
Dark Green Line (BTS Silom Line)	BTS	1999	2029/2042*
Light Green Line (BTS Sukhumvit Line)	BTS	1999	2029/2042*
MRT Blue Line	BEM	2004	2050
Airport Rail Link (AERA1 City Line)**	AERA	2010	2060
MRT Purple Line	BEM	2016	2043
Gold Line	BTS	2020	2050
SRT Dark Red Line	SRT	2021	N/A
SRT Light Red Line	SRT	2021	N/A
Project under construction	Operator	Overall Progress	Exp. Operation
Yellow Line	EBM	87.52%	2Q22
Pink Line	NBM	82.96%	3Q22
ARL Extension**	AERA	N/A	2026
Projects to put up for bidding	Bid	Results	Exp. Operation
Orange Line***	1Q22	2Q22	2025(E)/2027(W)
Purple Line - Southern Extension	2Q22	2Q22	2027
Grey Line	TBA	TBA	2029
Brown Line	TBA	TBA	2029
Light Blue Line	TBA	TBA	2029

Source: UOB Kay Hian

* Ending for core concession (under BTSGIF) and the Green Line concession under O&M contract, respectively

** Part of Don Mueang-Suvarnabhumi-U-Tapao high-speed railway operated by Asia Era One (AERA).

*** timeline may subject to delay due to unresolved cases

THAI INSTITUTE OF DIRECTORS ASSOCIATION (IDO) CORPORATE GOVERNANCE REPORT RATING 2019



AAV	ADVANC	AIRA	AKP	AKR	AMA	AMATA	AMATAV	ANAN	AOT
AP	ARROW	BAFS	BANPU	BAY	BCP	BCPG	BOL	BRR	BTS
BTW	BWG	CFRESH	CHEWA	CHO	CK	CKP	CM	CNT	COL
COMAN	CPALL	CPF	CPI	CPN	CSS	DELTA	DEMCO	DRT	DTAC
DTC	EA	EASTW	ECF	EGCO	GBX	GC	GCAP	GEL	GFPT
GGC	GOLD	GPSC	GRAMMY	GUNKUL	HANA	HARN	HMPRO	ICC	ICHI
III	ILINK	INTUCH	IRPC	IVL	JKN	JSP	K	KBANK	KCE
KKP	KSL	KTB	KTC	KTIS	LH	LHFG	LIT	LPN	MAKRO
MALEE	MBK	MBKET	MC	MCOT	MFEC	MINT	MONO	MTC	NCH
NCL	NKI	NSI	NVD	NYT	OISHI	OTO	PAP	PCSGH	PDJ
PG	PHOL	PJW	PLANB	PLANET	PORT	PPS	PR9	PREB	PRG
PRM	PSH	PSL	PTG	PTT	PTTEP	PTTGC	PYLON	Q-CON	QH
QTC	RATCH	ROBINS	RS	S	S & J	SABINA	SAMART	SAMTEL	SAT
SC	SCB	SCC	SCCC	SCN	SDC	SEAFSCO	SEAOIL	SE-ED	SELIC
SENA	SIS	SITHAI	SNC	SORKON	SPALI	SPI	SPRC	SSSC	STA
STEC	SVI	SYNTEC	TASCO	TCAP	THAI	THANA	THANI	THCOM	THIP
THREL	TIP	TISCO	TK	TKT	TMB	TMILL	TNDT	TOA	TOP
TRC	TRU	TRUE	TSC	TSR	TSTH	TTA	TTCL	TTW	TU
TVD	TVO	U	UAC	UV	VGI	VIH	WACOAL	WAVE	WHA
WHAUP	WICE	WINNER							



2S	ABM	ADB	AF	AGE	AH	AHC	AIT	ALLA	ALT
AMANAHA	AMARIN	APCO	APCS	AQUA	ARIP	ASAP	ASIA	ASIAN	ASIMAR
ASK	ASN	ASP	ATP30	AUCT	AYUD	B	BA	BBL	BDMS
BEC	BEM	BFIT	BGC	BGRIM	BIZ	BJC	BJCHI	BLA	BPP
BROOK	CBG	CEN	CENTEL	CGH	CHG	CHOTI	CHOW	CI	CIMBT
CNS	COLOR	COM7	COTTO	CRD	CSC	CSP	DCC	DCON	DDD
DOD	EASON	ECL	EE	EPG	ERW	ESTAR	ETE	FLOYD	FN
FNS	FORTH	FPI	FPT	FSMART	FSS	FVC	GENCO	GJS	GL
GLOBAL	GLOW	GULF	HPT	HTC	HYDRO	ICN	IFS	INET	INSURE
IRC	IRCP	IT	ITD	ITEL	J	JAS	JCK	JCKH	JMART
JMT	JWD	KBS	KCAR	KGI	KIAT	KOOL	KWC	KWM	L&E
LALIN	LANNA	LDC	LHK	LOXLEY	LRH	LST	M	MACO	MAJOR
MBAX	MEGA	METCO	MFC	MK	MODERN	MOONG	MPG	MSC	MTI
NEP	NETBAY	NEX	NINE	NOBLE	NOK	NTV	NWR	OCC	OGC
ORI	OSP	PATO	PB	PDG	PDI	PL	PLAT	PM	PPP
PRECHA	PRIN	PRINC	PSTC	PT	QLT	RCL	RICHY	RML	RWI
S11	SAAM	SALEE	SAMCO	SANKO	SAPPE	SAWAD	SCG	SCI	SCP
SE	SFP	SIAM	SINGER	SIRI	SKE	SKR	SKY	SMIT	SMK
SMPC	SMT	SNP	SONIC	SPA	SPC	SPCG	SPVI	SR	SRICHA
SSC	SSF	SST	STANLY	STPI	SUC	SUN	SUSCO	SUTHA	SWC
SYMC	SYNEX	T	TACC	TAE	TAKUNI	TBSP	TCC	TCMC	TEAM
TEAMG	TFG	TFMAMA	THG	THRE	TIPCO	TITLE	TIW	TKN	TKS
TM	TMC	TMD	TMI	TMT	TNITY	TNL	TNP	TOG	TPA
TPAC	TPBI	TPCORP	TPOLY	TRITN	TRT	TSE	TSTE	TVI	TVT
TWP	TWPC	UBIS	UEC	UMI	UOBKH	UP	UPF	UPOIC	UT
UWC	VNT	WIJK	XO	YUASA	ZEN	ZMICO	TOG		



A	ABICO	ACAP	AEC	AEONTS	AJ	ALUCON	AMC	APURE	AS
ASEFA	AU	B52	BCH	BEAUTY	BGT	BH	BIG	BLAND	BM
BR	BROCK	BSBM	BSM	BTNC	CCET	CCP	CGD	CHARAN	CHAYO
CITY	CMAN	CMC	CMO	CMR	CPL	CPT	CSR	CTW	CWT
D	DIMET	EKH	EMC	EPCO	ESSO	FE	FTE	GIFT	GLAND
GLOCON	GPI	GREEN	GTB	GYT	HTECH	HUMAN	IHL	INGRS	INOX
JTS	JUBILE	KASET	KCM	KKC	KWG	KYE	LEE	LPH	MATCH
MATI	M-CHAI	MCS	MDX	META	MGT	MJD	MM	MVP	NC
NDR	NER	NNCL	NPK	NUSA	OCEAN	PAF	PF	PICO	PIMO
PK	PLE	PMTA	POST	PPM	PROUD	PTL	RCI	RJH	ROJNA
RPC	RPH	SF	SGF	SGP	SKN	SLP	SMART	SOLAR	SPG
SQ	SSP	STI	SUPER	SVOA	TCCC	THE	THMUI	TIC	TIGER
TNH	TOPP	TPCH	TPIPP	TPLAS	TQM	TTI	TYCN	UTP	VCOM
VIBHA	VPO	WIN	WORK	WP	WPH	ZIGA			

ช่วงคะแนน	สัญลักษณ์	ความหมาย
90-100		ดีเลิศ
80-89		ดีมาก
70-79		ดี
60-69		ดีพอใช้
50-59		ผ่าน
ต่ำกว่า 50	-	-

Disclaimer : การเปิดเผยผลการสำรวจของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการ (Corporate Governance) นี้ เป็นการดำเนินการตามนโยบายของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ โดยการสำรวจของ IOD เป็นการสำรวจและประเมินจากข้อมูลของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และตลาดหลักทรัพย์ เอ็มเอไอ (MAI) ที่มีการเปิดเผยต่อสาธารณะ และเป็นข้อมูลที่ผู้ลงทุนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้ ดังนั้น ผลการสำรวจดังกล่าวจึงเป็นการนำเสนอข้อมูลของบุคคลภายนอก โดยไม่ได้เป็นการประเมินการปฏิบัติ และมีได้มีการใช้ข้อมูลภายในเพื่อการประเมิน ผลการสำรวจดังกล่าวเป็นผลการสำรวจ ณ วันที่ปรากฏในรายงานการกำกับดูแลกิจการของบริษัทจดทะเบียนไทยเท่านั้น ดังนั้น ผลการสำรวจจึงอาจเปลี่ยนแปลงได้ภายหลังวันดังกล่าว หรือเมื่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องมีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ บริษัทหลักทรัพย์ ยูโอบี เคย์ เฮียน (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) มิได้ยืนยัน ตรวจสอบ หรือรับรองถึงความถูกต้องครบถ้วนของผลการสำรวจดังกล่าวแต่อย่างใด

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยข้อมูลเท่าที่ปรากฏและเชื่อว่าเป็นที่น่าเชื่อถือได้แต่ไม่ถือเป็นการยืนยันความถูกต้องและความสมบูรณ์ของข้อมูลใดๆ โดยบริษัทหลักทรัพย์ ยูโอบี เคย์ เฮียน (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ผู้จัดทำขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงความเห็นหรือประมาณการ ณ วันที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ โดยไม่ต้องแจ้งล่วงหน้า รายงานฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจของนักลงทุน โดยไม่ได้เป็นการชี้แนะ ชักชวนให้นักลงทุนทำการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ หรือตราสารทางการเงินใดๆ ที่ปรากฏในรายงาน

Anti-corruption Progress Indicator 2019

ได้รับการรับรอง

ADVANC	AIE	AKP	AMANAH	AP	AQUA	ASP	ASK	BAFS	BBL
BCH	BKI	BLA	BSBM	BAY	BANPU	BWG	BJCHI	BTS	BRR
CIG	CEN	CNS	CPN	CENTEL	CPF	FPI	CIMBT	COM7	CGH
CPALL	CSC	DEMCO	TIP	DRT	DIMET	DTC	DCC	ECL	EPCO
ESTW	EGCO	FNS	FSS	GCAP	GJS	GSTEL	GEL	GFPT	GC
GGC	GPSC	GBX	GLOW	GOLD	GUNKUL	HTC	HANA	HARN	HMPRO
ICC	IFS	INSURE	IVL	INET	INTUCH	IRPC	KBANK	KCE	KSL
KBS	KKP	K	KTB	KWC	KCAR	KTC	LPN	LRH	LHFG
L & E	LHK	MALEE	MBKET	MBK	MC	MCOT	MSC	MINT	M
MONO	MOONG	MTI	MBAX	NBC	NINE	NMG	NNCL	OCC	OCEAN
NKI	PLAT	TASCO	TIPCO	TISCO	TMB	DTAC	TNITY	TTCL	TVD
OGC	PAP	PDI	PATO	PRG	PG	PHOL	PLANB	PLANET	PSTC
PPPM	PDJ	PREB	PE	PM	PPP	PT	PB	PRINC	PDG
PPS	PTG	PTTEP	PTTGC	PTT	PYLON	QTC	QLT	Q-CON	QH
RML	RATCH	THANI	SNP	SORKON	SPACK	SABINA	SPI	SPC	SCG
SCCC	SCB	MAKRO	SSSC	SGP	SINGER	SIS	SNC	SAT	AYUD
SMIT	SMPC	SSI	SIRI	SC	SCN	SE-ED	CFRESH	SELIC	SENA
STA	SRICHA	SITHAI	VIH	SPRC	SST	SSF	SUSCO	SVI	SMK
SYNTEC	TMILL	TKT	TSTH	TPCORP	TAE	TFI	KASET	TMD	TMT
THCOM	TFG	THREL	TVI	TCAP	TNP	THIP	TNL	BROOK	LANNA
TNR	TOP	TOG	TPA	TFMAMA	THRE	TSC	TU	WACOAL	TWPC
U	UBIS	UEC	UKEM	UOBKH	VGI	VNT	WHA	WICE	

ประกาศเจตนา

2S	ABICO	AIRA	AF	AMA	AMARIN	AMATA	ANAN	ARROW	AI
BM	BUI	B	CI	CHO	CHOW	CHG	CITY	COL	EFORL
ESTAR	UREKA	XO	FTE	FPI	GYT	GPI	ICHI	IRC	ILINK
JTS	JNK	CHOTI	KWG	KDC	NETA	MFEC	MPG	NEP	INOX
PSL	RWI	ROJNA	SAAM	SCI	SHANG	SKR	SPALI	SYNEX	TMC
TAKUNI	TPP	STANLY	TVO	TRITN	UWC	UV	YUASA		

Disclaimer : การเปิดเผยผลการประเมินดัชนีชี้วัดความคืบหน้าการป้องกันความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน (Anti-Corruption Progress Indicators) ของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยซึ่งจัดทำโดยสถาบันไทยพัฒนา เป็นการดำเนินการตามนโยบายและตามแผนพัฒนาความยั่งยืนสำหรับบริษัทจดทะเบียนของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ โดยผลการประเมินดังกล่าวของสถาบันไทยพัฒนา อาศัยข้อมูลที่ได้รับจากบริษัทจดทะเบียนตามที่บริษัทจดทะเบียนได้ระบุในรูปแบบแสดงข้อมูลเพื่อการประเมิน Anti-Corruption ซึ่งได้อ้างอิงข้อมูลมาจากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) รายงานประจำปี (แบบ 56-2) หรือในเอกสารและหรือรายงานอื่นที่เกี่ยวข้องของบริษัทจดทะเบียนนั้น แล้วแต่กรณี ดังนั้น ผลการประเมินดังกล่าวจึงเป็นการนำเสนอในมุมมองของสถาบันไทยพัฒนาซึ่งเป็นบุคคลภายนอกโดยมิได้เป็นการประเมินการปฏิบัติของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และมิได้ใช้ข้อมูลภายในเพื่อการประเมิน เนื่องจากผลการประเมินดังกล่าวเป็นเพียงผลการประเมิน ณ วันที่ปรากฏในผลการประเมินเท่านั้น ดังนั้น ผลการประเมินจึงอาจเปลี่ยนแปลงได้ภายหลังวันดังกล่าว หรือเมื่อข้อมูลที่เกี่ยวข้องมีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ บริษัทหลักทรัพย์ ยูเอสบี เคย์ ซีเอ็น (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) มิได้ยืนยัน ตรวจสอบ หรือรับรองความถูกต้องครบถ้วนของผลการประเมินดังกล่าวแต่อย่างใด

รายงานฉบับนี้จัดทำขึ้นโดยข้อมูลเท่าที่ปรากฏและเชื่อว่าเป็นที่น่าเชื่อถือได้แต่ไม่ถือเป็นการยืนยันความถูกต้องและความสมบูรณ์ของข้อมูลนี้ๆ โดยบริษัทหลักทรัพย์ ยูเอสบี เคย์ ซีเอ็น (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ผู้จัดทำขอสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงความเห็นหรือประมาณการณั้ต่างที่ปรากฏในรายงานฉบับนี้ โดยไม่ต้องแจ้งล่วงหน้า รายงานฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจของนักลงทุน โดยไม่ได้เป็นการชี้แนะชักชวนให้นักลงทุนทำการซื้อหรือขายหลักทรัพย์ หรือตราสารทางการเงินใดๆ ที่ปรากฏในรายงาน