



State Enterprise Review : รายงาน

www.sepo.go.th

สาขาขนส่ง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ไตรมาสที่ 2 ประจำปี 2553 (ม.ค. 53 – มิ.ค. 53)

“เป็นระบบขนส่งหลักในการเชื่อมโยงการขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล”

สถานะการดำเนินงาน



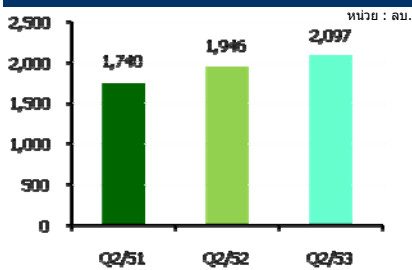
สรุปปัญหา : ขาดทุนสะสมต่อเนื่อง จากค่าใช้จ่ายพนักงาน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และดอกเบี้ยจ่าย
ข้อเสนอแนะ : เร่งปรับโครงสร้างองค์กร และปรับปรุงเส้นทางเดินรถควบคู่กับการประยุกต์ใช้สัญญา PBC

ข้อมูลทั่วไป

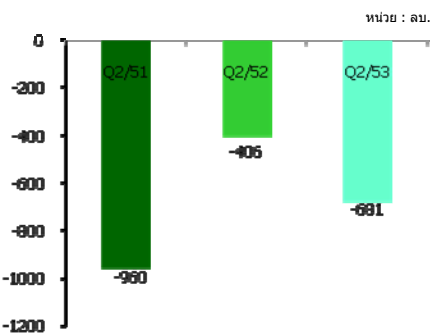
สังกัด : กระทรวงคมนาคม
ประธานกรรมการ : นายปิยะพันธ์ จัมปาสุด
กรรมการผู้แทน กค. : นางสาวสุทธิดันต์ รัตนโชติ
ผู้อำนวยการ (CEO) : นายโอกาส เพชรภูมิ
CFO : นายเนเรศ บุญเยี่ยม
จำนวนพนักงาน: 16,201 คน
Website : www.bmta.co.th

ข้อมูลด้านการดำเนินงาน

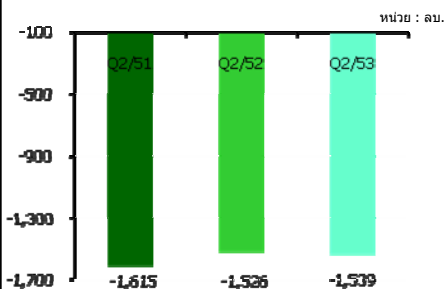
รายได้รวม 2,097 ลบ.



EBITDA - 681 ลบ.



กำไรสุทธิ - 1,539 ลบ.



ที่มา : งบการเงินเบื้องต้นของ ขสมก.

• องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีผลขาดทุนอย่างต่อเนื่อง โดยมีผลขาดทุนสุทธิในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2553 เท่ากับ 3,257 ลบ. ในขณะเดียวกันของปี 2552 ขาดทุน 3,174 ลบ. โดยขาดทุนเพิ่มขึ้นจำนวน 84 ลบ. คิดเป็นร้อยละ 2.60 ซึ่งสาเหตุหลักคือรายได้จากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสารลดลงจากช่วงเดียวกันของปี 2552 เท่ากับ 144 ลบ. ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายพนักงาน และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงยังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ถึง 328 ลบ. อย่างไรก็ตาม ขสมก. ได้รับเงินช่วยเหลือจากการเดินรถฟรี 800 คัน ในช่วงระหว่างเดือนมกราคม 2553 ถึงเดือนมีนาคม 2553 เป็นจำนวน 1,243 ลบ. ซึ่งทำให้ ขสมก. ลดการขาดทุนได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ในปี 2553 ขสมก. ยังได้รับการอุดหนุนบริการสาธารณะจากการเดินรถโดยสารธรรมดาจำนวน 1,654 คัน คิดเป็นเงินอุดหนุน 849 ลบ.

• ตามที่ ครม. มีมติเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เห็นชอบหลักการให้กระทรวงคมนาคมจัดการโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน โดยวิธีการเช่าและให้กระทรวงคมนาคมรับไปดำเนินการจัดทำแผนและขั้นตอนเพื่อจัดการโดยสารดังกล่าวในรายละเอียดร่วมกับ ขสมก. และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากมติ ครม. ดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งที่ 314/2552 ลงวันที่ 12 ตุลาคม 2552 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามและประเมินผลการดำเนินการจัดการโดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. และต่อมาคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ ได้มีคำสั่งที่ 1/2552 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2552 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาราคาเพื่อจัดการโดยสารปรับอากาศโดยใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. และมีคำสั่งที่ 2/2552 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2552 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณาขอขบวนรถเพื่อจัดการโดยสารปรับอากาศโดยใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก. ซึ่ง คณะทำงานพิจารณาขอขบวนรถในได้พิจารณาเสร็จและนำเสนอคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ แล้วซึ่งมีประเด็นสำคัญที่มีการปรับปรุง คือ ให้มีสะพานทางลาดชนิดถอดประกอบได้สำหรับผู้พิการที่ใช้รถ Wheel Chair ทั้ง 4,000 คัน ซึ่งเดิมกำหนดสายละ 1 คัน และติดตั้งกล้อง CCTV ภายในรถ เพื่อให้ พชร. มองเห็นผู้โดยสารขึ้น - ลงรถเพื่อเพิ่มความปลอดภัย และคณะกรรมการติดตามและประเมินผลฯ ได้ส่งให้คณะทำงานพิจารณาราคา ดำเนินการต่อไปแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะทำงานพิจารณาราคาเพื่อจัดการโดยสารปรับอากาศโดยใช้ก๊าซธรรมชาติ (CNG) เป็นเชื้อเพลิง จำนวน 4,000 คัน ของ ขสมก.

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย : ลบ.

	2552	6M/53 (ค.ค.52 - มิ.ค.53)	6M/52 (ค.ค.51 - มิ.ค.52)	%Chg	มค.-มิค. 53	มค.-มิค. 52	%Chg	คค.-คค. 52	%Chg (QoQ)
ฐานะการเงิน									
เงินสด	1,105	370	372	(0.6%)	309	23	1229.8%	61	410.3%
สินทรัพย์หมุนเวียน	1,448	2,757	1,068	158.2%	629	263	139.7%	2,128	(70.4%)
สินทรัพย์รวม	5,128	5,587	4,137	35.0%	893	2,983	(70.1%)	4,694	(81.0%)
หนี้สินหมุนเวียน	10,421	12,169	12,061	0.9%	975	875	11.4%	11,194	(91.3%)
หนี้สินรวม	62,116	64,698	59,210	9.3%	1,863	1,155	61.3%	62,836	(97.0%)
กำไร (ขาดทุน) สะสม	-68,463	-70,586	-66,548	(6.1%)	-970	-956	(1.4%)	-69,616	98.6%
ทุกรวม	-56,988	-59,111	-55,073	(7.3%)	-970	-956	(1.4%)	-58,141	98.3%
ผลการดำเนินงาน									
รายได้จากการดำเนินงาน	7,428	3,639	3,783	(3.8%)	1,750	1,846	(5.2%)	1,889	(7.3%)
รายได้รวม	7,800	4,033	3,941	2.3%	2,097	1,946	7.7%	1,936	8.3%
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	9,464	5,021	4,798	4.7%	2,497	2,333	7.1%	2,524	(1.1%)
ค่าใช้จ่ายรวม	11,731	6,156	5,956	3.3%	3,067	2,903	5.7%	3,089	(0.7%)
กำไรจากการดำเนินงาน	-2,037	-1,383	-1,015	(36.2%)	-747	-487	53.5%	-635	(17.6%)
ดอกเบี้ยจ่าย	2,266	1,134	1,159	(2.1%)	569	570	(0.1%)	565	0.8%
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	0	0	0	N.A.	0	0	N.A.	0	N.A.
EBITDA	-1,712	-1,251	-831	(50.5%)	-681	-406	(67.9%)	-570	(19.5%)
กำไรสุทธิ	-6,197	-3,257	-3,174	(2.6%)	-1,539	-1,526	(0.9%)	-1,718	10.4%
อื่นๆ									
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	4,773	2,171	2,360	(8.0%)	1,013	1,209	(16.2%)	1,157	(12.5%)
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	0	0	0	N.A.	0	0	N.A.	0	N.A.
ค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่าย	324	131	183		66	81		65	
เงินนำส่ง/เงินรับผล	0	0	0		0	0		0	
เงินอุดหนุนจากงบประมาณ	0	289	0		289	0		0	
งบลงทุน (เข้า/ขาย)	44	20	7		10	3		10	
งบลงทุนเบิกจ่าย	33	12	8		1	3		11	
อัตราการเบิกจ่าย (%)	76.2%	61.4%	119.1%		8.4%	95.1%		112.9%	
อัตราส่วนทางการเงิน									
Current Ratio	0.1	0.2	0.1		0.6	0.3		0.2	
ROA	-120.8%	-116.6%	-153.4%		-689.7%	-204.7%		-146.4%	
ROE	10.9%	11.0%	11.5%		634.8%	638.5%		11.8%	
D/E (เท่า)	-1.1	-1.1	-1.1		-1.9	-1.2		-1.1	
Net Profit Margin	-79.4%	-80.8%	-80.5%		-73.4%	-78.4%		-88.7%	

ที่มา : งบการเงินเบื้องต้นของ ขสมก.



www.sepo.go.th

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง

State Enterprise Review : รายงานแห่ง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ไตรมาสที่ 2 ประจำปี 2553 (ม.ค. 53 – มี.ค. 53)

นโยบายของรัฐวิสาหกิจ

Statement of Direction (SOD) : ปรับปรุงเส้นทางเดินรถและคุณภาพการให้บริการขนส่งมวลชน เพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวของระบบขนส่งมวลชนในภาพรวมและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งปรับปรุงฐานะการเงินให้เข้มแข็งไม่เป็นภาระต่อภาครัฐ โดยมี

รายละเอียดดังนี้

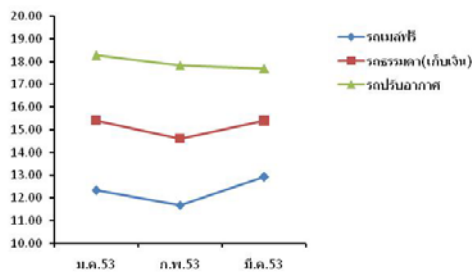
- เร่งรัดให้มีแผนฟื้นฟู นำไปสู่การปฏิบัติปรับปรุงฐานะการเงิน สามารถพึ่งพาตนเองให้มากขึ้น และสามารถรองรับการขยายตัวได้ และปรับโครงสร้าง โดยแยกบทบาทภารกิจที่ชัดเจนออกจากกิจกรรมการ เพื่อให้มีการปรับปรุงการบริหารจัดการให้ได้มาตรฐานสากลและรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ
- ปรับปรุงเส้นทางเดินรถ สร้างการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนผ่านระบบสัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ การให้บริการระบบตัวร่วม
- จัดให้มีการปลอดภัย ตรงต่อเวลา อำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม และมีมาตรการยกระดับความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ
- จัดทำบัญชีต้นทุนกิจกรรมเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม

การดำเนินงานตามนโยบายรัฐวิสาหกิจ

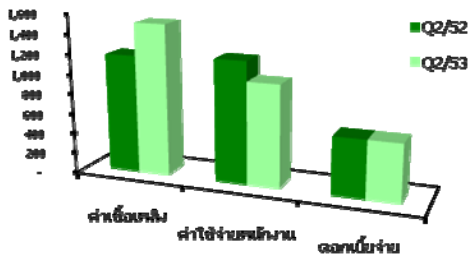
- ขสมก. ได้จัดรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. จำนวน 800 คัน ใน 73 เส้นทาง โดยเป็นรถโดยสารธรรมดาเพื่อให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพประชาชน (ในช่วง ม.ค. 53 – มี.ค. 53) เพื่อลดค่าใช้จ่ายให้กับประชาชน
- ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2553 ขสมก. ได้จัดรถโดยสารธรรมดา จำนวนทั้งสิ้น 1,659 คัน เพื่อให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงการให้บริการสาธารณะที่ ขสมก. และภาครัฐได้ตกลงร่วมกัน โดยภาครัฐจะชดเชยส่วนต่างที่เกิดขึ้นระหว่างรายได้และค่าใช้จ่ายในการเดินรถดังกล่าวต่อไป

ข้อมูลเบื้องต้นที่สำคัญ

จำนวนผู้โดยสาร (ตัว)



ค่าใช้จ่ายที่สำคัญ



วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

- ในไตรมาสที่ 2 ของปี 2553 มีรายได้รวมจากจำนวนตัวโดยสารเท่ากับ 136.19 ลบ. โดยแยกเป็นรถเมล์ฟรี 36.95 ลบ. รถธรรมดา (แท็กซี่) 45.42 ลบ. และรถปรับอากาศ 53.82 ลบ. หากพิจารณาแยกตามประเภทรถ ปรากฏว่า จำนวนผู้โดยสารที่ขึ้นรถปรับอากาศมีอัตราการลดลงจากเดือนกุมภาพันธ์ถึงเดือนมีนาคม และรถธรรมดา (แท็กซี่) รถเมล์ฟรี มีอัตราการลดลงเดือนกุมภาพันธ์และเพิ่มขึ้นในเดือนมีนาคม ปี 2553
- ค่าใช้จ่ายที่สำคัญของ ขสมก. ประกอบด้วยค่าเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายพนักงาน และ ดอกเบี้ยจ่าย โดยค่าเชื้อเพลิงได้ปรับเพิ่มขึ้นเนื่องจากราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นจาก 19.72 บาท/ลิตร ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2552 เป็น 26.51 บาท/ลิตร ในช่วงเดียวกันของปี 2553 ทำให้ค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงในปี 2553 เท่ากับ 1,506 ลบ. เพิ่มขึ้นจากปี 2552 เท่ากับ 328 ลบ. ค่าใช้จ่ายพนักงานในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2553 เท่ากับ 2,171ลบ. ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี 2552ที่เท่ากับ 2,360 ลบ. สำหรับดอกเบี้ยจ่ายลดลงจาก 1,159 ลบ. ใน 6 เดือนแรกของปี 2552เหลือ 1,159 ลบ. ในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2553 ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจาก 4,798 ลบ. เป็น 5,021 ลบ.
- ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2553 ขสมก. มีผลขาดทุนสุทธิเท่ากับ 3,257 ลบ. ขาดทุนเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2553 เท่ากับ 83 ลบ. (6 เดือนแรกของปี 2552 มีผลขาดทุนเท่ากับ 3,174 ลบ.) เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับเพิ่มขึ้น และค่าใช้จ่ายพนักงานยังคงอยู่ในระดับเดียวกับปี 2552 จึงควรที่ ขสมก. เร่งรัดการดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด และการปรับโครงสร้างองค์กรควบคู่ไปกับการดำเนินการจัดหารถโดยสาร CNG จำนวน 4,000 คัน
- ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2553 ขสมก. มีหนี้สินเท่ากับ 64,698 ลบ. และมีผลขาดทุนสะสมเท่ากับ 70,586 ลบ. ในขณะที่ส่วนของทุนติดลบเพิ่มขึ้นเป็น 59,111 ลบ.

ผลการประเมินผลปี 2552 (เบื้องต้น)

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ค่าจริง
ทางการเงิน		
1. EBITDA (ลบ.)		
2. ค่าใช้จ่ายพนักงานต่อรายได้จากการดำเนินงาน (%)		
ไม่ใช่ทางการเงิน		
1. การนำระบบ EVM มาใช้		
2. การทบทวนแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการฯ		
3. การเบิกจ่ายงบลงทุน (%)		
การบริหารจัดการองค์กร		
1. บทบาทกรรมการ	3.00	1.00
2. การบริหารความเสี่ยง	3.00	1.00
3. การตรวจสอบภายใน	3.00	1.00
4. การจัดการสารสนเทศ	3.00	1.00
5. การบริหารทรัพยากรบุคคล	3.00	1.00

สรุปการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

สรุปการดำเนินงานโดยรวม

ขสมก. ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร (กทม.) และระหว่าง กทม. กับจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัดได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ นครปฐม และสมุทรสาคร โดย ขสมก. เป็นทั้งผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางและควบคุมดูแลเอกชนร่วมบริการ

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุง/พัฒนาวิสาหกิจ

ขสมก. ควรเร่งรัดจัดทำแผนปรับปรุงบริหารจัดการฯ โดยการปรับโครงสร้างองค์กร เน้นบทบาทบริหารสัญญาการเอกชนร่วมบริการ และจัดทำระบบสัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ (Performance Based Contract : PBC) เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการ ส่งเสริมภาคเอกชนในการเดินรถ และสร้างกลไกการให้เงินอุดหนุนที่ชัดเจนกรณีรัฐมีนโยบายควบคุมราคาค่าโดยสาร

ผู้จัดทำ : นายสุรารักษ์ ธีร์จันทิก
 กลุ่ม : ขนส่ง
 ผู้อำนวยการสำนัก : นางสาวจواهرสา กาญจนสาย
 โทรศัพท์ : 0-2298-5880-9 ต่อ 6626
 วันที่จัดทำ :