



# State Enterprise Review : รายแห่ง

www.sepo.go.th

สาขา : ขนส่ง

## สถานะการดำเนินงาน



การเปิดให้บริการทางพิเศษบางพลี-สุขสวัสดิ์ และทางพิเศษรามอินทรา -วงแหวนนอก ประกอบกับการปรับอัตราเก็บค่าผ่านทางพิเศษ ส่งผลดีต่อรายได้และผลประโยชน์ของ กทพ. อย่างยิ่ง

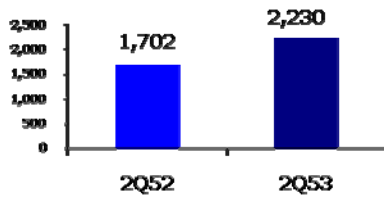
## ข้อมูลทั่วไป

**สังกัด :** กระทรวงคมนาคม  
**ประธานกรรมการ :** นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์  
**กรรมการผู้แทน กค. :** นายวินัย วิทวัสการเวช  
**ผู้ว่าการ (CEO) :** พ.ท. ทวีสิน รักษาดิษฐา  
**CFO :** นายณรงค์ เขียดเดช  
**จำนวนพนักงาน :** 3,774 คน  
**Website :** www.exat.co.th

## ข้อมูลสำคัญทางการเงินใน 2Q53

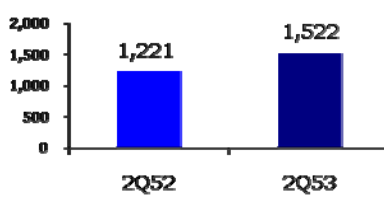
รายได้รวม 2,230 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท



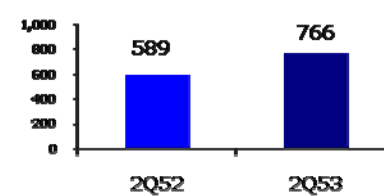
EBITDA 1,522 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท



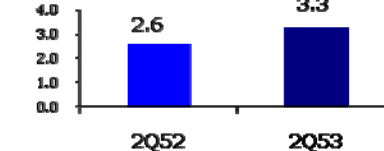
กำไรสุทธิ 766 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท



Return on Equity ร้อยละ 3.3

หน่วย : ร้อยละ



ที่มา : งบการเงินเบื้องต้นของ กทพ.

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ไตรมาส 2 ประจำปี 2553 "เป็นองค์กรที่มีความเป็นเลิศในธุรกิจทางพิเศษ มีการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม"

## ผลการดำเนินงานยังคงปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2553 สำหรับระยะเวลา 6 เดือน (ต.ค. 52 – มี.ค. 53) กทพ. มีรายได้รวมจำนวน 4,482 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2552 จำนวน 1,120 ล้านบาทหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 35.5 เป็นผลต่อเนื่องจากการปรับอัตราค่าผ่านทางและการเปิดใช้ทางพิเศษเพิ่ม ทำให้ กทพ. มีโครงข่ายทางพิเศษครอบคลุมพื้นที่ กทม. และจังหวัดข้างเคียงมากขึ้นโดยมีระยะทางรวมทั้งสิ้น 207.9 กิโลเมตร

## การแก้ไขปัญหาข้อพิพาทกับบริษัทร่วมสัญญาสัมปทาน

คณะกรรมการประสานงานโครงการร่วมงานกับภาคเอกชนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ได้มีมติแต่งตั้งคณะทำงานชั้น 1 ชุด โดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคม (นายเสรี จิตต์โสกา) เป็นประธานคณะทำงาน โดยมีหน้าที่เพื่อแก้ไขปัญหาข้อพิพาทต่างๆ ระหว่าง กทพ. และบริษัทที่ร่วมงาน เพื่อให้ได้ข้อสรุปร่วมกันโดยไม่ต้องผ่านการดำเนินการในชั้นอนุญาโตตุลาการและศาล

## การจัดตั้งกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไทย โครงการศรีรัช - วงแหวนรอบนอก กทม.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และ กทพ. ได้ทบทวนผลการศึกษาและออกแบบโครงการเพื่อให้ประมาณการจราจรและอัตราผลตอบแทนโครงการให้เป็นปัจจุบันแล้วเสร็จ ซึ่ง กทพ. ได้ว่าจ้างมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นที่ปรึกษาในการศึกษาแนวทางการจัดตั้งกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไทย ตามที่ได้มีมติในการประชุมพิเศษเมื่อวันที่ 18 พ.ย. 2552 ที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธานในการประชุม

## ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย : ล้านบาท

	2552	6M/53 (ต.ค.52-มี.ค.53)	6M/52 (ต.ค.51-มี.ค.52)	%Chg	มค.-มี.ค. 53	มค.-มี.ค. 52	%Chg	ตค.-ธค. 52	%Chg (QoQ)
<b>ฐานะการเงิน</b>									
เงินสด	4,400	5,964	5,061	17.8%	5,964	5,061	35.5%	5,442	9.6%
สินทรัพย์หมุนเวียน	6,811	7,639	6,774	12.8%	7,639	6,774	12.2%	7,320	4.4%
สินทรัพย์รวม	189,535	190,163	189,067	0.6%	190,163	189,067	0.3%	190,528	-0.2%
หนี้สินหมุนเวียน	14,597	21,055	15,174	38.8%	21,055	15,174	44.2%	19,626	7.3%
หนี้สินรวม	97,103	96,470	99,901	-3.4%	96,470	99,901	-0.7%	96,926	-0.5%
กำไร (ขาดทุน) สะสม	6,758	7,370	5,303	39.0%	7,370	5,303	9.1%	6,604	11.6%
ทุนรวม	92,431	93,693	89,166	5.1%	93,693	89,166	1.4%	93,602	0.1%
<b>ผลการดำเนินงาน</b>									
รายได้จากการดำเนินงาน	7,316	4,340	3,203	35.5%	2,151	1,622	32.6%	2,189	-1.7%
รายได้รวม	7,600	4,482	3,362	33.3%	2,230	1,702	31.0%	2,252	-1.0%
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	2,956	1,912	1,219	56.8%	987	603	63.7%	925	6.7%
ค่าใช้จ่ายรวม	3,164	2,016	1,324	52.3%	1,039	655	58.6%	977	6.3%
กำไรจากการดำเนินงาน	4,360	2,428	1,984	22.4%	1,164	1,019	14.2%	1,264	-7.9%
ดอกเบี้ยจ่าย	1,874	868	945	-8.1%	425	458	-7.2%	444	-4.3%
กำไรเงินได้พึงประสงค์	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
EBITDA	5,381	3,098	2,393	29.5%	1,522	1,221	24.7%	1,576	-3.4%
กำไรสุทธิ	2,561	1,598	1,093	46.2%	766	589	30.1%	831	-7.8%
<b>อื่นๆ</b>									
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	1,327	772	518	49.0%	390	259	50.6%	381	2.4%
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
ค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่าย	1,021	670	409	63.8%	358	202	77.2%	312	14.7%
เงินสำรอง/เงินปันผล	896	604	n/a	n/a	304	n/a	n/a	300	1.3%
เงินลดหน้จากงบประมาณ	884	588	253	132.4%	291	118	146.6%	297	-2.0%
งบลงทุน (เป้าหมาย)	6,452	1564	4,848	-67.7%	951	4,848	-80.4%	782	21.6%
งบลงทุนเกินจ่าย	5,863	1806	3,140	-42.5%	1000	1,041	-3.9%	1,000	0.0%
อัตราการเบิกจ่าย (%)	90.9%	115.5%	64.8%		105.2%	21.5%	389.7%	127.9%	
SP2* (เป้าหมาย 3.4%)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
SP2* เบิกจ่าย	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
อัตราการเบิกจ่าย (%)	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	
<b>อัตราส่วนทางการเงิน</b>									
Current Ratio	0.47	0.36	0.45		0.36	0.45		0.37	
ROA	1.4%	1.7%	1.2%		1.6%	1.2%		1.7%	
ROE	2.8%	3.4%	2.5%		3.3%	2.6%		3.6%	
D/E (เท่า)	1.05	1.03	1.12		1.03	1.12		1.04	
Net Profit Margin	33.7%	35.7%	32.5%		34.3%	34.6%		36.9%	

ที่มา : งบการเงินเบื้องต้นของ กทพ. อยู่ระหว่างตรวจสอบทานของ สดง.



www.sepo.go.th

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง

# State Enterprise Review : รายงาน

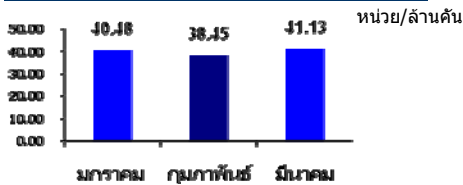
## การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ไตรมาส 2 ประจำปี 2553

### การดำเนินการตามนโยบายรัฐวิสาหกิจ

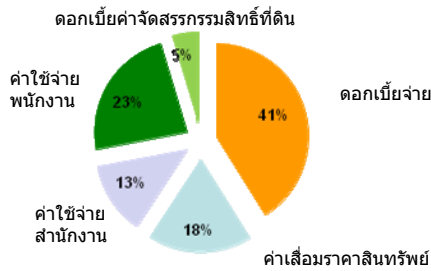
สคร. ได้ร่วมประชุมกับ กทพ. เมื่อวันที่ 8 มี.ค. 2553 เพื่อหารือแนวทางการดำเนินงานโครงการทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีประเด็นพิจารณาว่า กทพ. มีภาระเงินหนี้เป็นจำนวนมากจึงทำให้ กทพ. ไม่มีความพร้อมที่จะนำรายได้ทางพิเศษที่ใช้บริการในปัจจุบันมาลงทุนในโครงการใหม่ (Brown Field Project) ดังนั้น หากต้องดำเนินการจัดตั้งกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานไทย กทพ. ควรดำเนินการด้วยรายได้ของโครงการศรีรัชฯ เอง (Green Field Project) จะเป็นแนวทางที่เหมาะสมกว่า อย่างไรก็ตาม เนื่องจากวิธีการหาแหล่งเงินทุนที่เหมาะสมยังไม่ชัดเจน ประกอบกับข้อจำกัดทางด้านสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 2 ที่ประชุมจึงเห็นควรให้ กทพ. ดำเนินการลงทุนโครงการด้วยวิธีการเพิ่มบทบาทภาคเอกชน (PPP) ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐฯ ซึ่งเป็นแนวทางที่ กทพ. จะได้ดำเนินการโครงการทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยปราศจากความเสี่ยงด้านการเงิน

### ข้อมูลเบื้องต้นที่สำคัญ

#### ปริมาณจราจรในไตรมาส 2Q53



#### โครงสร้างค่าใช้จ่ายของ กทพ. ในไตรมาส 2Q53



#### ผลการประเมินประจำปี 2552 (4.4357)

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ค่าจริง
<b>การดำเนินงานตามนโยบาย</b>		
1.การเบิกจ่ายงบลงทุน (%)	90	90.96
2.การนำระบบ EVM มาใช้	3	4.33
<b>ตัวชี้วัดทางการเงิน</b>		
1.กำไรสุทธิ	2,173 ลบ.	2,561 ลบ.
2.ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่อรายได้จากการดำเนินงาน(%)	28.82	26.45
3.Economic Profit	0 ลบ.	582.20 ลบ.
<b>ตัวชี้วัดที่ไม่ใช่ทางการเงิน (ระดับ)</b>		
1.การติดตั้งระบบ ETC (%)	90	100
2.การแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุ	3	4.8314
3.ระยะเวลาการเดินทาง	3	3.4623

ผู้จัดทำ : นายพงษ์บุษย์ ศรีโยทัย  
 กลุ่ม : ขนส่ง  
 ผู้อำนวยการสำนัก : นางสาวจรรยาสา กาญจนสาย  
 โทรศัพท์ : 0-2298-5880-9 ต่อ 6611  
 วันที่จัดทำ : 28 พฤษภาคม 2553

#### ผลการดำเนินการ

##### • รายได้

รายได้ประจำ 2Q53 เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีงบประมาณ 2552 จำนวน 529 ลบ. หรือร้อยละ 32.6 ซึ่งเป็นรายได้ค่าผ่านทางที่เพิ่มขึ้นในจำนวนดังกล่าว เนื่องจากเป็นผลต่อเนื่องจากการปรับอัตราค่าผ่านทางและการเปิดให้บริการโครงการทางพิเศษเพิ่มเติม ทำให้การเดินทางด้วยทางพิเศษมีความสะดวกมากขึ้น ส่งผลให้มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2552 ในอัตราร้อยละ 2.88

##### • ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายประจำ 2Q53 เพิ่มขึ้นจำนวน 384 ลบ. หรือร้อยละ 58.6 ซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น 131 ลบ. หรือร้อยละ 50.6 ค่าใช้จ่ายสำนักงานลดลง 19 ลบ. หรือร้อยละ 13 ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นจำนวน 156 ลบ. หรือร้อยละ 77 และดอกเบี้ยจ่ายลดลงจำนวน 33 ลบ. หรือร้อยละ 7

##### • กำไรสุทธิ

ในไตรมาสที่ 2 ปี 53 กทพ. มีกำไรสุทธิจำนวน 766 เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 52 เท่ากับ 177 ลบ. หรือคิดเป็นร้อยละ 30 โดยมีสาเหตุสำคัญมาจากรายได้รวมที่เพิ่มขึ้นจากการปรับอัตราค่าผ่านทาง การเปิดให้บริการโครงข่ายทางพิเศษเพิ่มเติม และอัตราปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น

##### • ภาระหนี้สินและส่วนของทุน

กทพ. มีหนี้สินรวมลดลงจากปีงบประมาณ 2552 จำนวน 3,431 ลบ. หรือร้อยละ 0.7 เนื่องจากการชำระคืนเงินกู้โครงการทางพิเศษบูรพาวิถี, ทางพิเศษอุดรรัถยา, ทางพิเศษบางพลี - สุขสวัสดิ์ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร และการเสริมสภาพคล่อง โดยส่วนทุนเพิ่มขึ้นจาก 89,166 ลบ. เป็น 93,693 ลบ. เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 52 จำนวน 4,527 ลบ. หรือร้อยละ 1.4

#### สรุปการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

การปรับอัตราค่าผ่านทางและการเปิดให้บริการโครงการทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ โครงการทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก กทม. และโครงการทางพิเศษยกระดับด้านทิศใต้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลให้ กทพ. สามารถให้บริการโครงข่ายทางพิเศษได้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น และเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผลประกอบการของ กทพ. ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม กทพ. ควรพิจารณาให้ความสำคัญในประเด็นต่อไปนี้

กทพ. ควรพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาพื้นที่ใต้เขตทางพิเศษให้เกิดประโยชน์แก่สังคมและเพื่อเป็นรายได้เสริมให้กับ กทพ. ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการด้านกฎหมาย กทพ. มีความเห็นว่า กทพ. สามารถพัฒนาพื้นที่ทางพิเศษในเชิงพาณิชย์ได้ตามวัตถุประสงค์ของ กทพ. ที่บัญญัติไว้ในกฎหมายจัดตั้งโดย กทพ. มีอำนาจดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษ และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับทางพิเศษหรือที่เป็นประโยชน์แก่ กทพ. ในเชิงพาณิชย์ได้ตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่ กทพ. โดยคำนึงถึงประโยชน์สาธารณะควบคู่ไปด้วย