



State Enterprise Review : รายงาน

www.sepo.go.th

สาขา ขนส่ง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ไตรมาสที่ 3 ประจำปี 2553

"ดำเนินโครงการและกำกับการให้สัมปทานระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน"

สถานะการดำเนินงาน



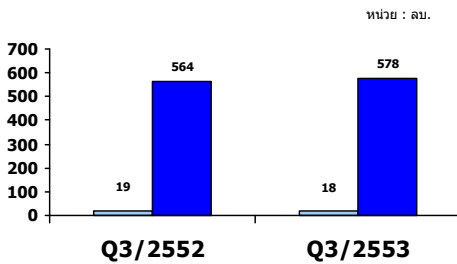
รฟม. ควรเร่งดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า ส่วนต่อขยายและสายใหม่ตามนโยบายของรัฐบาลภายใต้โครงการไทยเข้มแข็งให้แล้วเสร็จ โดยเร็วและเบิกจ่ายงบลงทุนตามแผนดังกล่าว

ข้อมูลทั่วไป

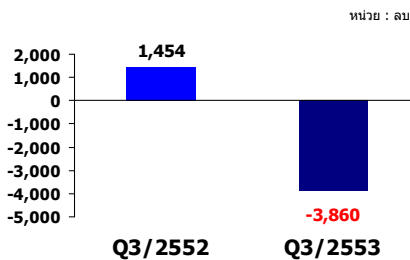
สังกัด : กระทรวงคมนาคม
ประธานกรรมการ : นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม
กรรมการผู้แทน กค. : นายพงษ์ภาณุ เศวตรุนทร์
ผู้ว่าการฯ (CEO) : นายชูเกียรติ โภชยาวัฒน์
CFO : ไม่มี
จำนวนพนักงาน : 490 คน
Website : www.mrta.co.th

ข้อมูลด้านการดำเนินงาน

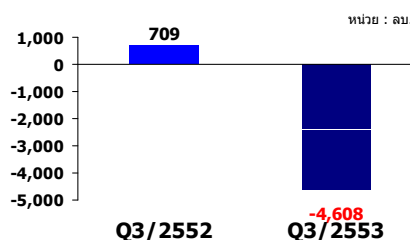
รายได้และค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน



ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน



กำไร(ขาดทุน)สุทธิ



- คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ในรูปแบบ PPP Gross Cost เนื่องจากเป็นรูปแบบการลงทุนที่ทำให้ภาครัฐมีความยืดหยุ่นในการกำหนดนโยบายด้านอัตราค่าโดยสาร โครงสร้างอัตราค่าโดยสาร และระบบตั๋วโดยสารร่วม เพื่อจูงใจให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของประเทศไทยในภาพรวม โดยรัฐสามารถนำมาตรการด้านภาษีมาใช้ในการสนับสนุนให้มีการใช้ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น รูปแบบดังกล่าวยังเป็นรูปแบบที่เอกชนสามารถคำนวณต้นทุน ความเสี่ยงและผลตอบแทนจากการลงทุนที่ชัดเจน ทำให้เกิดการแข่งขันด้านคุณภาพและราคาในขั้นการคัดเลือกเอกชน รวมทั้งเป็นรูปแบบที่สามารถคุ้มครองผู้ใช้บริการทั้งในด้านอัตราค่าโดยสารและระดับคุณภาพการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เนื่องจากปัจจุบัน รฟม. ได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ช่วงหัวลำโพง-บางซื่อ โดยมีบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) เป็นผู้รับสัมปทานระบบและรูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนแบบ PPP Net Cost ดังนั้น เพื่อให้การจัดเก็บค่าโดยสารเป็นไปในแนวทางเดียวกันกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และโครงการรถไฟฟ้าสายอื่นๆ ในอนาคต ซึ่งจะใช้รูปแบบการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนแบบ PPP Gross Cost จึงเห็นควรให้ รฟม. เปรียบเทียบ BMCL ถึงรูปแบบการลงทุนและวิธีการจัดเก็บค่าโดยสารใหม่ กรณีเชื่อมต่อระหว่างโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) กับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงโดยให้มีความสอดคล้องและเป็นไปในลักษณะรูปแบบ PPP Gross Cost
- ตามนโยบายของรัฐบาลได้กำหนดให้โครงการระบบรถไฟฟ้าสายใหม่และส่วนต่อขยายของ รฟม. อยู่ภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง ซึ่งจะเป็นกลไกสำคัญในการปรับปรุงและพัฒนาบริการสาธารณะขั้นพื้นฐานที่ทันสมัยและจำเป็นต่อการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน วงเงินจำนวน 112,354 ลบ. ระยะเวลาดำเนินการ 2552 – 2555 ประกอบด้วยโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) สายสีน้ำเงิน (ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ และหัวลำโพง – บางแค) และ สายสีเขียว (ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ และ แบริ่ง – สมุทรปราการ) ทั้งนี้ การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ตามแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็งทั้ง 3 สาย จะสามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งมวลชนประมาณ 1.02 ล้านคนต่อวัน และประหยัดค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงได้ประมาณ 48,000 ลบ. ต่อปี

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

	2552	9M/52 (ค.ค. 51 - มี.ย. 52)	9M/53 (ค.ค. 52 - มี.ย. 53)	%Chg	เม.ย.- มี.ย. 52	เม.ย.- มี.ย. 53	%Chg	ม.ค.- มี.ค. 53	%Chg (QoQ)
ฐานะทางการเงิน									
เงินสด	668	785	954	21.5%	785	954	21.5%	912	4.6%
สินทรัพย์หมุนเวียน	1,147	1,659	2,447	47.5%	1,659	2,447	47.5%	2,628	-6.9%
สินทรัพย์ถาวร	102,246	102,447	107,386	4.8%	102,447	107,386	4.8%	106,590	0.7%
หนี้สินหมุนเวียน	3,925	4,231	6,624	56.6%	4,231	6,624	56.6%	5,230	26.7%
หนี้สินรวม	78,289	78,397	79,331	1.2%	78,397	79,331	1.2%	75,415	5.2%
ทุนรวม	23,957	24,050	28,055	16.7%	24,050	28,055	16.7%	31,175	-10.0%
กำไร(ขาดทุน)สะสม	-23,292	-18,884	-24,322	28.8%	-18,884	-24,322	28.8%	-19,739	23.2%
ผลการดำเนินงาน									
รายได้จากการดำเนินงาน	74	56	59	5.4%	19	18	-5.3%	20	-10.0%
รายได้รวม	586	407	1,692	315.7%	1,585	122	-92.3%	3,116	-96.1%
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	2,292	1,688	1,743	3.3%	564	578	2.5%	588	-1.7%
ค่าใช้จ่ายรวม	12,005	7,645	1,973	-74.2%	663	4,524	592.8%	677	568.2%
กำไรจากการดำเนินงาน	-2,218	-1,632	-1,684	3.2%	-545	-560	2.8%	-568	-1.4%
ดอกเบี้ยจ่าย	922	813	676	-16.9%	253	216	-14.6%	211	2.4%
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	0	0	0		0	0		0	
EBITDA	-320	-208	-261	25.5%	-71	-86	21.1%	-94	-8.5%
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	-12,340	-7,934	-923	-88.4%	709	-4,608	-749.9%	2,226	-307.0%
อื่นๆ									
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	249	182	186	2.2%	60	62	3.3%	60	3.3%
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	-9,361	-5,695	1,312	-123.0%	1,454	-3,860	-365.5%	2,980	-229.5%
ค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่าย	1,898	1,424	1,423	-0.1%	474	474	0.0%	474	0.0%
เงินนำส่ง/เงินปันผล	0	0	0		0	0		0	
เงินสดคงเหลือจากงบประมาณ	607	1,136	970	-15%	356	312	-12%	102	
งบลงทุน (เป้าหมาย)	7,724	7,724	16,864	118%	7,724	16,864	118%	16,864	
งบลงทุนเบิกจ่าย	1,952	1,275	4,717	270%	450	1,558	246%	4,500	
อัตรการเบิกจ่าย (%)	25.3%	16.5%	28.0%		5.8%	9.2%		26.7%	
SP2* (เป้าหมาย ค่ามิ)			784						
SP2* เบิกจ่าย			784						
อัตรการเบิกจ่าย (%)			100.0%						
อัตราส่วนทางการเงิน									
Current Ratio	0.29	0.39	0.37		0.39	0.37		0.50	
ROA	-12.07%	-10.33%	-1.15%		2.77%	-17.16%		8.35%	
ROE	-51.51%	-43.99%	-4.39%		11.79%	-65.70%		28.56%	
D/E (วิน)	3.27	3.26	2.83		3.26	2.83		2.42	
Net Profit Margin	-2105.80%	-1949.39%	-54.55%		44.73%	-3777.05%		71.44%	

ที่มา : งบการเงินประจำปี 2552 สดง. รับรองแล้ว

งบการเงินไตรมาสที่ 1 – 3 ประจำปี 2553 งบเบื้องต้น

ที่มา : งบการเงินประจำปี 2552 สดง. รับรองแล้ว

งบการเงินไตรมาสที่ 1 – 3 ประจำปี 2553 งบเบื้องต้น



www.sepo.go.th

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง

State Enterprise Review : รายงาน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ไตรมาสที่ 3 ประจำปี 2553

นโยบายของรัฐบาล

Statement of Direction (SOD)

ก่อสร้างรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามแผน เชื่อมต่อระบบโครงข่ายและใช้ระบบตัวร่วมให้สามารถรองรับการขยายตัวระบบขนส่งมวลชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล

- ตามมติคณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้ รฟม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) สายสีน้ำเงิน (ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ และหัวลำโพง – บางแค) และสายสีเขียว (ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ และแบริ่ง – สมุทรปราการ)
- รฟม. ได้เร่งดำเนินการประกวดราคาสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) และได้ลงนามในสัญญาที่ 1 ว่าจ้างกลุ่มบริษัท CKTC สัญญาที่ 2 กลุ่มบริษัทซีโน-ไทย และสัญญาที่ 3 กลุ่มบริษัท PAR สายสีน้ำเงิน (ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ และหัวลำโพง – บางแค) และสายสีเขียว (ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ และแบริ่ง – สมุทรปราการ) อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา

ข้อมูลสำคัญที่สำคัญ

ผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน



ส่วนแบ่งรายได้จากสัญญาสัมปทาน



วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

- รายได้จากการดำเนินงานลดลงจาก 19 ลบ. ใน Q3/2552 เป็น 18 ลบ. ใน Q3/2553 โดยลดลงจำนวน 1 ลบ. คิดเป็นร้อยละ 5.30 รายได้จากการดำเนินงานที่ลดลงส่วนใหญ่เป็นรายได้จากการให้บริการที่จอดรถ และรายได้อื่นๆ ในขณะที่ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจาก 564 ลบ. ใน Q3/2552 เป็น 578 ลบ. ใน Q3/2553 โดยเพิ่มขึ้นจำนวน 14 ลบ. คิดเป็นร้อยละ 2.50 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารและค่าใช้จ่ายพนักงาน
- รายได้รวมลดลงจาก 1,585 ลบ. ใน Q3/2552 เป็น 122 ลบ. ใน Q3/2553 โดยลดลงจำนวน 1,463 ลบ. คิดเป็นร้อยละ 92.30 เนื่องจาก ใน Q3/2552 รฟม. มีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 1,454 ลบ. สำหรับค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นจาก 653 ลบ. ใน Q3/2552 เป็น 4,524 ลบ. ใน Q3/2553 โดยปรับเพิ่มขึ้นจำนวน 3,871 ลบ. คิดเป็นร้อยละ 592.80 โดยส่วนใหญ่เป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 3,860 ลบ.
- ผลการดำเนินงานใน Q3/2553 รฟม. มีผลขาดทุนสุทธิจำนวน 4,608 ลบ. ทั้งนี้ เนื่องจาก รฟม. มีผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 3,860 ลบ. ดังนั้น รฟม. ควรเร่งพิจารณาหาแนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเพื่อลดผลกระทบดังกล่าว อย่างไรก็ตาม รายได้ในปัจจุบันของ รฟม. ยังไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายอยู่เป็นจำนวนมาก โดยรัฐบาลต้องให้เงินอุดหนุน จากเงินงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานปีละประมาณ 600 ลบ.
- ในอดีตที่ผ่านมา รัฐบาลได้มีการสนับสนุนเงินอุดหนุนให้แก่ รฟม. ในหลายรูปแบบ ทั้งรูปรายได้และในส่วนของทุน ทำให้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (D/E ratio) ของ รฟม. มีการปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อเริ่มโครงการ D/E ratio ของ รฟม. เคยอยู่ที่ 18:1 เท่า ซึ่งปัจจุบันใน Q3/2553 อยู่ที่ 2.83:1 เท่า อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่า D/E ratio จะลดลงแต่ยังถือได้ว่ามีภาระหนี้สินอยู่ในระดับสูง

ผลการประเมินผลปี 2552 [คะแนน = 3.4485]

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ค่าจริง
ทางการเงิน		
1. ค่าใช้จ่ายบริหารต่อพนักงาน	0.69	0.65
ไม่ใช่ทางการเงิน		
1. จำนวนผู้โดยสาร (แสนคน/วัน)	1.73	1.70
2. การบริหารสัญญาสัมปทาน	3.00	4.99
3. การรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย	3.00	5.00
4. การเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง	3.00	5.00
การบริหารจัดการองค์กร		
1. บทบาทกรรมการ	3.00	3.39
2. การบริหารความเสี่ยง	3.00	3.60
3. การตรวจสอบภายใน	3.00	3.60
4. การจัดการสารสนเทศ	3.00	3.35
5. การบริหารทรัพยากรบุคคล	3.00	3.28

สรุปการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

สรุปการดำเนินงานโดยรวม

ภาพรวมการดำเนินงานของ รฟม. ที่เกิดขึ้นในแต่ละปี ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเยนอย่างมาก ดังนั้น รฟม. มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเร่งบริหารจัดการความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนอย่างเป็นรูปธรรม

รฟม. ควรเพิ่มมาตรการทางการตลาด ปรับปรุงการบริการ และเร่งรัดให้มีการใช้รถไฟฟ้าและระบบขนส่งมวลชน เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารจาก 185,223 คนต่อวัน เป็น 238,000 คนต่อวัน ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ข้อเสนอแนะในการพัฒนารัฐวิสาหกิจ

รฟม. ควรเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามแผนโครงการไทยเข้มแข็ง และพัฒนาระบบตัวร่วมให้สามารถรองรับการขยายตัวระบบขนส่งมวลชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รฟม. ควรร่วมมือกับสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะในการบริหารจัดการความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินเยน และควรผลักดันภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานให้เป็นหนี้ระบบขนส่งมวลชน (Mass Transit) เพื่อปรับโครงสร้างการเงินให้สอดคล้องกับการดำเนินงานจริง

ผู้จัดทำ : นางสาวสุชีรา เงามงาม
 กลุ่ม : ขนส่ง
 หัวหน้ากลุ่ม : นายสุธาธิษัฏ ธีร์จันทิก
 โทรศัพท์ : 0-2298-5880-9 ต่อ 6612
 วันที่จัดทำ : 31 สิงหาคม 2553