



# สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง

## State Enterprise Review : รายงาน

www.sepo.go.th

สาขาขนส่ง

### การรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณที่ 2 ปี 2553

"สะดวก ประหยัด ปลอดภัย เต็มใจบริการ"

#### สถานะการดำเนินงาน



ผลการดำเนินงานขาดทุนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และขาดทรัพย์สินที่สามารถให้บริการได้อย่างมีคุณภาพ รวมทั้งจำเป็นต้องมีการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

#### ข้อมูลทั่วไป

สังกัด: กระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการ: นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม

กรรมการผู้แทน กค.: นายพินิจ อริยวงศ์

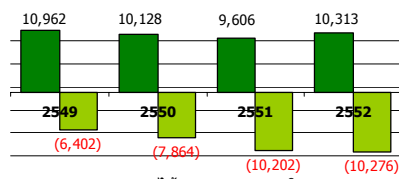
ผู้อำนวยการ/CEO: นายยุทธนา ทัพเจริญ

CFO: ว่าง

จำนวนพนักงาน: 13,400 คน

Website: www.railway.co.th

#### รายได้/ขาดทุน



หน่วย: ล้านบาท

#### สภาพทางรถไฟในปัจจุบัน

ขนาดราง (ปอนด์ต่อหลา)	อายุราง (ปี)	กิโลเมตร
50	> 47	57
60	> 44	336
70-80	45	1,589
80-90	34	947
ต้องเปลี่ยน		2,929
- Track Rehab.5-6 (586 กม.)		2,343
100	10	1,434

#### สภาพหัวรถจักรในปัจจุบัน

ชนิด	แรงม้า	ปี	มีอยู่	ใช้งานได้
C GE	1,320	45	48	28
เร่งด่วน ALSTOM	2,400	34	103	70
B HITACHI	2,860	16	21	21
GEA	2,500	13	37	37

#### จัดตัดทางรถไฟ 2,463 แห่ง

Overpass/Underpass	เครื่องกั้น มีพนักงาน	เครื่องกั้นไม่มีพนักงาน	คานยกเอกชน	ป้าย	ทางลัดผ่าน
261 (10.60%)	410	259	5	1,033	540
	มีเครื่องกั้น 629 แห่ง (27.37%)			ไม่มี 1,573 แห่ง (62.03%)	

ที่มา : รฟท.

• การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีผลขาดทุนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบการที่มีอายุมาก ไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมในการให้บริการอย่างมีคุณภาพ

• คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 ได้มีมติให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 และกรอบวงเงินลงทุน 176,808 ลบ. ประกอบด้วย

• ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบอาณัติสัญญาณ วงเงินลงทุนรวม 152,334 ลบ.

• รฟท. รับภาระการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน วงเงินลงทุนรวม 24,474 ลบ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

รวมถึง การก่อสร้างสะพานข้ามรถไฟจำนวน 114 แห่ง วงเงินลงทุน 19,013 ลบ. โดยรัฐรับภาระทั้งหมด

• รฟท. อยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อปรับโครงสร้างให้เป็นหน่วยธุรกิจ เพื่อให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2552 ที่ได้ยืนยันหลักการการปรับโครงสร้าง รฟท. ให้เป็น 3 หน่วยธุรกิจ ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อดำเนินการโครงการ Airport Rail Link (ARL) โดย รฟท. ได้จัดตั้งบริษัทลูกดังกล่าวแล้ว และอยู่ระหว่างจัดระบบต่างๆ เพื่อแบ่งแยกเป็นหน่วยธุรกิจต่อไป

• คณะกรรมการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) ได้อนุมัติวงเงินสำหรับปี 2554 เท่ากับ 2,285 ลบ. และอยู่ระหว่างการนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

#### ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย: ล้านบาท

	2552	6M/53 (คค.52-มิถ.53)	6M/52 (คค.51-มิถ.52)	%Chg (YoY)	มค.-มิถ. 53	มค.-มิถ. 52	%Chg (YoY)	คค.-ธค. 52	%Chg (QoQ)
<b>ฐานะการเงิน</b>									
เงินสด	5,116	1,360	2,128	(36.1%)	1,360	2,128	(36.1%)	1,994	(31.8%)
สินทรัพย์หมุนเวียน	7,860	4,327	5,027	(13.9%)	4,327	5,027	(13.9%)	4,800	(9.8%)
สินทรัพย์รวม	117,876	121,328	111,559	8.8%	121,328	111,559	8.8%	121,568	(0.2%)
หนี้สินหมุนเวียน	8,610	1,539	6,460	(76.2%)	1,539	6,460	(76.2%)	4,880	(68.5%)
หนี้สินรวม	81,724	75,714	78,928	(4.1%)	75,714	78,928	(4.1%)	78,781	(3.9%)
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(54,057)	(54,899)	(49,339)	11.3%	(54,899)	(49,339)	11.3%	(54,083)	1.5%
ทุนรวม	36,152	45,614	32,631	39.8%	45,614	32,631	39.8%	42,787	6.6%
<b>ผลการดำเนินงาน</b>									
รายได้จากการดำเนินงาน	8,251	4,101	4,240	(3.3%)	1,991	2,013	(1.1%)	2,209	(9.9%)
รายได้รวม*	10,313	5,230	5,184	0.9%	2,630	2,797	(6.0%)	2,698	(2.5%)
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	10,945	6,774	6,295	7.6%	3,328	3,116	6.8%	2,879	15.6%
ค่าใช้จ่ายรวม	16,932	8,457	8,564	(1.2%)	4,109	3,647	12.7%	4,314	(4.8%)
กำไรจากการดำเนินงาน	(2,695)	(2,673)	(2,056)	30.0%	(1,337)	(1,103)	21.2%	(671)	99.4%
ดอกเบี้ยจ่าย	3,658	1,759	1,793	(1.9%)	956	1,163	(17.8%)	803	19.0%
ภาษีเงินได้มีสิทธิลด	0	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0.0%
EBITDA	(715)	(1,663)	(1,090)	52.6%	(834)	(567)	47.1%	(165)	405.6%
กำไรสุทธิ	(10,276)	(4,986)	(5,173)	(3.6%)	(2,435)	(2,013)	20.9%	(2,420)	0.6%
<b>อื่นๆ</b>									
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	(316)	(2)	(218)	N/A	(2)	194	N/A	0	N/A
ค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่าย	1,980	1,010	966	4.5%	504	537	(6.1%)	506	(0.4%)
เงินมาส่ง/เงินปันผล	0	0	0	0.0%	0	0	0.0%	0	0.0%
เงินอุดหนุนจากงบประมาณ**	9,406	8,676	7,579	14.5%	4,423	4,169	6.1%	4,254	4.0%
งบลงทุน (เป้าหมาย)	16,192	4,354	8,006		1,162	4,983		3,193	
งบลงทุนเบิกจ่าย	7,659	3,197	3,433		803	2,587		2,394	
อัตราการเบิกจ่าย (%)	47%	73%	43%		69%	52%		75.0%	
SP2* (เป้าหมาย ถ้ามี)	N/A	2,071	N/A		1,123	N/A		948	
SP2* เบิกจ่าย	N/A	1,141	N/A		508	N/A		633	
อัตราการเบิกจ่าย (%)	N/A	55.1%	N/A		45.2%	N/A		66.7%	
<b>อัตราส่วนทางการเงิน</b>									
Current Ratio	0.91	2.81	0.78		2.81	0.78		0.98	
ROA	Neg.	Neg.	Neg.		Neg.	Neg.		Neg.	
ROE	Neg.	Neg.	Neg.		Neg.	Neg.		Neg.	
D/E (เท่า)	2.26	1.66	2.42		1.66	2.42		1.84	
Net Profit Margin	Neg.	Neg.	Neg.		Neg.	Neg.		Neg.	

หมายเหตุ : \* รวมเงินอุดหนุนจากรัฐในส่วนที่รับเป็นรายได้

\*\* รวมวงเงินสำหรับโครงการ Airport Rail Link

ที่มา : งบการเงินเบื้องต้นของ รฟท.



www.sepo.go.th

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) กระทรวงการคลัง

# State Enterprise Review : รายงาน

## การรถไฟแห่งประเทศไทย ประจำปี 2553

นโยบายของรัฐบาล

**Statement of Direction (SOD) -** เร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และระบบงานให้มีคุณภาพและเพียงพอ เพื่อให้เป็นระบบขนส่งหลักของประเทศ รวมทั้ง ปรับปรุงฐานะการเงินและบริหารจัดการทรัพย์สินให้มีประสิทธิภาพ

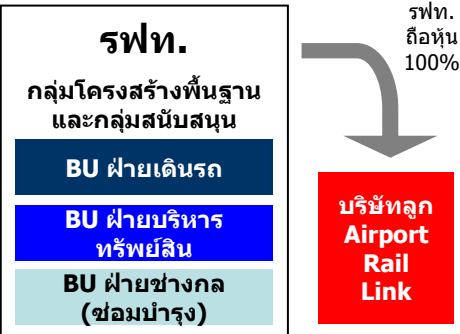
### นโยบายรัฐบาลของรัฐที่สำคัญ

- คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2552 ได้ยืนยันการปรับโครงสร้าง รฟท. ในหลักการของการปรับโครงสร้างองค์กรเป็น 3 หน่วยธุรกิจ ตามมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ วันที่ 17 พฤศจิกายน 2552 ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยทรัพย์สิน และหน่วยซ่อมบำรุง และจัดตั้งบริษัทลูกเพื่อดำเนินการโครงการ Airport Rail Link
- คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 ได้มีมติให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 และกรอบวงเงินลงทุน 176,808 ลบ. จากที่คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2552 มีมติอนุมัติหลักการเพิ่มเงินลงทุนระยะเร่งด่วน (พ.ศ.2553-2557) จำนวน 153,063 ล้านบาท ประกอบด้วย
  - ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบอากาศยาน งบประมาณ วงเงินลงทุนรวม 152,334 ลบ.
  - รฟท. รับภาระการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน วงเงินลงทุนรวม 24,474 ลบ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

และนอกจากแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติการก่อสร้างสะพานข้ามรถไฟจำนวน 114 แห่ง วงเงินลงทุน 19,013 ลบ. โดยรัฐรับภาระทั้งหมด

ข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญ

โครงสร้าง รฟท. ตามมติ ครม. 28 ธ.ค. 52



ที่มา : ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

### วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

- รฟท. ประสบผลขาดทุนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีการขาดสภาพคล่องอย่างรุนแรง โดย ณ สิ้นไตรมาสที่ 2 ปี 53 รฟท. มีผลขาดทุนสะสมกว่า 54,899 ลบ. ถึงแม้ว่าจะได้รับเงินชดเชยผลขาดทุนจากงบประมาณกว่า 8,676 ลบ. ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 53
- หนี้สินรวมของ รฟท. ณ สิ้นไตรมาสที่ 2 ปี 53 เท่ากับ 75,714 ลบ. ลดลงจากสิ้นปีงบประมาณ 52 ประมาณ 6,010 ลบ. โดยส่วนใหญ่เกิดจากการชำระหนี้สินระยะยาวที่ครบกำหนดจากโครงการ ARL เป็นหลัก
- รฟท. มีปัญหาด้านการจัดทำระบบบัญชีให้ข้อมูลมีความถูกต้องและเป็นไปตามกำหนดเวลา ทำให้ไม่มีข้อมูลที่ใช้ในการบริหารจัดการ

### ผลประเมินประจำปี 2553

ตัวชี้วัด	น้ำหนัก	คะแนน
1. นโยบาย		
1.1 โครงการ ARL	10	1
1.2 การแก้ปัญหาทะเบียนทรัพย์สินถาวร	5	1
1.3 การบริหารแผนลงทุน	5	1
1.4 การดำเนินงานตามโครงการไทยเข้มแข็ง	10	3
2. การดำเนินงานการเงิน	35	
2.1 EBITDA	5	3.38
ไม่ใช้การเงิน	30	
2.2 ความสำเร็จในการพัฒนาทรัพย์สิน	9	1
2.3 คุณภาพการเดินรถ	12	1.21
2.4 ประสิทธิภาพการเดินรถ	9	3.66

ที่มา : บันทึกข้อตกลงของ รฟท. ประจำปี 2553

### สรุปการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

#### สรุปการดำเนินงาน

- รฟท. เป็นผู้ให้บริการเกี่ยวกับการเดินรถไฟของประเทศไทย ได้แก่ การก่อสร้างและบำรุงรักษาราง การเดินรถ และการบริหารสถานี รวมถึงการดำเนินการก่อสร้างและเดินรถ ARL และรถไฟฟ้าสายสีแดง นอกจากนี้ รฟท. ดำเนินการบริหารและให้เข้าที่ดินของ รฟท. ที่มีอยู่ทั่วประเทศด้วย

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนารัฐวิสาหกิจ

- ควรเร่งการแบ่งแยกส่วนเดินรถออกจากส่วนโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่ชัดเจน และเร่งการจัดตั้งบริษัทเดินรถ ARL ให้สามารถเดินรถได้ตามกำหนด
- ควรเร่งการลงทุนทั้งในการซ่อมแซม/ซื้อรถจักรและก่อสร้างทางคู่ให้เป็นไปตามกำหนด เพื่อสร้างรายได้ให้กับ รฟท. และพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ
- ควรมีการปรับราคาค่าบริการให้เหมาะสมกับต้นทุน และประเภทสินค้าและบริการ
- ควรมีการแก้ปัญหาบำนาญที่เกินกว่าอายุที่จะเป็นภาระของ รฟท. ในอนาคต
- ควรเร่งดำเนินการทำความเข้าใจกับพนักงาน เพื่อแสดงให้เห็นว่าการเปลี่ยนแปลงขององค์กรเป็นประโยชน์ต่อพนักงานในภาพรวม รวมถึงการพัฒนา รฟท. เป็นวาระแห่งชาติที่จะสร้างความแข็งแกร่งให้กับประเทศ
- เร่งการดำเนินการพัฒนาที่ดินที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ เพื่อเพิ่มรายได้ อีกทางหนึ่งของ รฟท.

ผู้จัดทำ : นายพลจักร นิรมัดณา

กลุ่ม : ขนส่ง

หัวหน้ากลุ่ม : นายสุธาธิษณ์ อีร์จันติก

โทรศัพท์ : 02-298-5880 ต่อ 6627

วันที่จัดทำ : 31 พฤษภาคม 2553