



# สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง

## STATE ENTERPRISE REVIEW: รายงาน

สาขาขนส่ง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ไตรมาสที่ 1 ประจำปี 2559  
"เป็นระบบขนส่งหลักในการเชื่อมโยงการขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล"

**SOD:** ปรับปรุงเส้นทางเดินรถและคุณภาพการให้บริการขนส่งมวลชน เพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวของระบบขนส่งมวลชนในภาพรวมและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งปรับปรุงฐานะทางการเงินให้เข้มแข็งไม่เป็นภาระต่อภาครัฐ

### สถานะการดำเนินงาน



ไม่มีปัญหา มีปัญหาบางเรื่อง รมั้ดระวัง วิกฤติ  
ขสมก. อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ ได้แก่ โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) การปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสาร การจัดหาสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ (NGV) การจัดทำมีระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Ticket) การปรับโครงสร้างองค์กร การเกษียณอายุก่อนกำหนด การบริหารจัดการรถเอกชนร่วมบริการ และการบริหารทรัพย์สินในเชิงธุรกิจ

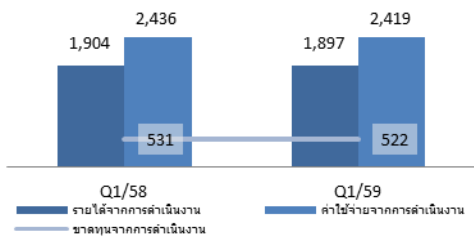
### ข้อมูลทั่วไป

สังกัด: กระทรวงคมนาคม  
ประธานกรรมการ: พลตำรวจเอก เอก สันนันทน์  
กรรมการผู้แทน กค.: น.ส.สุทธิรัตน์ รัตนโชติ  
ผู้อำนวยการ: นางปราณี ศุภะศร (รักษาการ)  
CFO: นางพนิดา ทองสุข  
จำนวนพนักงาน: 13,092 คน  
Website: www.bmta.co.th

### ข้อมูลด้านการดำเนินงาน

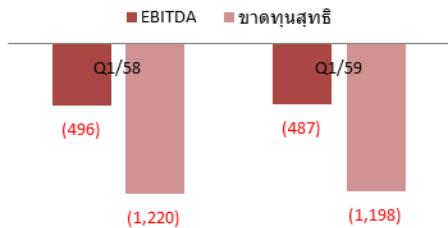
#### ผลการดำเนินงาน

หน่วย : ลบ.



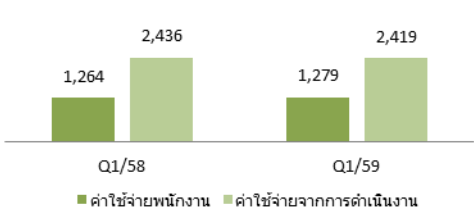
#### EBITDA และขาดทุนสุทธิ

หน่วย : ลบ.



#### ค่าใช้จ่ายพนักงาน/ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน

หน่วย : ลบ.



### แผนฟื้นฟูกิจการ ขสมก.

การแยกการกำกับดูแลการเดินรถ โดยให้ ขสมก. เป็นผู้ประกอบการเท่านั้น  
มติ ครม. เมื่อวันที่ 24 ก.พ. 2558

(1) กำหนดให้ ขสมก. ดำเนินการในฐานะผู้ประกอบการเท่านั้น และให้กรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ผู้ให้บริการโดยสาธารณะแทน และสำหรับกรณีใบอนุญาตเดินรถ หากสัญญาในเส้นทางใดสิ้นสุดลง ให้กรมการขนส่งทางบกจัดให้มีการประมูลใบอนุญาตในแต่ละเส้นทางต่อไป นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกจะต้องจัดให้มีกลไกในการกำกับดูแลผู้ให้บริการ (Operator) ทั้ง ขสมก. และรถร่วมบริการเอกชนให้ดำเนินการเดินรถให้มีคุณภาพได้ตามมาตรฐาน

(2) สร้างความชัดเจนของการปรับปรุงเส้นทางเดินรถและการจัดสรรเส้นทางระหว่าง ขสมก. และรถร่วมบริการ รวมทั้งการจัดซื้อรถโดยสาร NGV ให้สอดคล้องกับเส้นทางที่ได้รับจัดสรรและมีสถานี NGV ที่เพียงพอต่อไป  
**ความคืบหน้า (1) การปฏิรูปเส้นทาง:** กรมการขนส่งทางบกได้ลงนามสัญญาว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อจัดทำแผนแม่บทพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑลแล้ว กำหนดสรุปแผนแม่บทฯ ในเดือน เม.ย. 2559 และจะปฏิบัติจริงตามแผนแม่บทระหว่างเดือน ต.ค. - พ.ย. 2559 (2) **การออกใบอนุญาต:** กระทรวงคมนาคมจะนำเสนอยกเลิกมติ ครม. ในช่วงระยะเวลา 6 เดือน หลังจากเริ่มจัดทำแผนแม่บทแล้ว ซึ่งในช่วงระหว่างการจัดทำแผนแม่บทกระทรวงคมนาคมจะยังคงให้ ขสมก. จัดการเดินรถในเส้นทางเดิมเป็นการชั่วคราว และให้ ขสมก. ยื่นขอใบอนุญาตจาก ขบ. โดย ขสมก. จะต่ออายุสัญญาให้รถเอกชนร่วมบริการไม่เกินปี 2559

### โครงการจัดซื้อรถโดยสารใหม่

ขสมก. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณากำหนดร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารประกวดราคาโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน

(1) **การจัดหารถโดยสาร จำนวน 489 คัน** อยู่ระหว่างกำหนดร่างขอบเขตของงานและร่างเอกสารประกวดราคาโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน คาดว่าจะดำเนินการประกวดราคาวันที่ 8 ก.ค. 2559 ลงนามสัญญาวันที่ 29 ก.ค. 2559 และเริ่มรับรถโดยสารตั้งแต่ ต.ค. 2559 เป็นต้นไปจนครบ  
(2) **การดำเนินการรถโดยสารในส่วนที่เหลือ จำนวน 2,694 คัน** ดังนี้

2.1 **จัดหารถโดยสารไฟฟ้า 500 คัน (ระยะแรก 200 คัน)** ขสมก. ได้ว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นที่ปรึกษา เพื่อศึกษาความเหมาะสมในการจัดการโดยสายไฟฟ้า โดยที่ปรึกษาจะต้องปฏิบัติงานให้แล้วเสร็จภายใน 27 พ.ค. 2559 ซึ่งผลการศึกษา ขสมก. ควรจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้าโดยการนำเข้เข้าชิ้นส่วนประกอบในประเทศ ซึ่งต้องได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าชิ้นส่วนต่างๆ ด้วย และให้บริการสถานีประจุไฟฟ้าของรถไฟฟ้า เช่น กฟภ., กฟน. อย่างไรก็ตาม การลงทุนในโครงการดังกล่าวจะขาดทุน ดังนั้น หากต้องการให้มีการส่งเสริมให้มีการใช้รถโดยสารไฟฟ้าจะต้องมีรายได้จากด้านอื่นมาสนับสนุนขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของที่ปรึกษาฯ

2.2 **ปรับปรุงสภาพรถ 672 คัน** ขสมก. ได้ว่าจ้างสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังเป็นที่ปรึกษา เพื่อศึกษาและปรับปรุงสภาพรถโดยสาร ขสมก. เป็นรถคันแบบจำนวน 3 คัน ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุง สภาพรถคันแบบ กำหนดแล้วเสร็จและนำรถออกวิ่ง 2 คัน ในวันที่ 18 เม.ย. 2559 และอีก 1 คัน ออกวิ่งในวันที่ 1 พ.ค. 2559 การปรับปรุงสภาพรถส่วนที่เหลือ 669 คัน จะทยอยนำรถเข้าปรับปรุงสภาพหลังจากได้รับอนุมัติให้บทวนมติ ครม. โดยเริ่มนำรถเข้าปรับปรุงสภาพรถละ 60 คัน โดยเริ่มตั้งแต่เดือน ส.ค. 2559 ใช้ระยะเวลาในการปรับปรุงรถละ 90 วัน คาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายปรับปรุงสภาพรถรวมทั้งสิ้น ประมาณ 1,054.2 ลบ. (รถธรรมดา คันละ 1.5 ลบ. และรถปรับอากาศ คันละ 1.8 ลบ.)

2.3 **การใช้รถสภาพเดิม จำนวน 1,522 คัน** ปัจจุบันใช้สัญญาในการเช่าซ่อมบำรุงรถโดยสารแบบมีต่อมิ ทั้งนี้ในอนาคตจะใช้สัญญาในการเช่าซ่อมบำรุงรถโดยสาร ระยะเวลา 5 ปี เพื่อให้มีรายละเอียดในสัญญาควบคุมการดำเนินงานปรับปรุงสภาพรถ เครื่องยนต์ เกียร์ ต่อไป

### ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

หน่วย : ล้านบาท	2556	2557	2558	%Chg	Q1 2558	Q1 2559	%Chg
<b>ฐานะการเงิน</b>							
เงินสด	369	693	259	(62.7%)	1,247	1,894	631.9%
สินทรัพย์รวม	7,502	7,646	8,000	4.6%	6,142	6,723	(15.96%)
หนี้สินรวม	86,874	92,214	97,382	5.6%	91,931	97,285	(0.1%)
ทุนรวม	(79,371)	(84,568)	(89,382)	5.7%	(85,789)	(90,562)	(10.2%)
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(90,844)	(96,041)	(100,831)	5.0%	(97,261)	(102,029)	14.1%
<b>ผลการดำเนินงาน</b>							
รายได้จากการดำเนินงาน	6,781	7,263	7,608	4.8%	1,904	1,897	(0.4%)
รายได้รวม	7,490	7,798	8,063	3.4%	1,970	1,956	(0.7%)
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	9,996	10,034	9,854	(1.8%)	2,436	2,419	(0.7%)
ค่าใช้จ่ยรวม	10,048	10,094	9,854	(2.4%)	2,436	2,419	(0.7%)
กำไรจากการดำเนินงาน	(3,215)	(2,771)	(2,245)	(19.0%)	(531)	(522)	(1.7%)
ดอกเบี้ยจ่าย	2,757	2,901	2,999	3.4%	755	735	(2.6%)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	-	-	-	-	-	-	-
EBITDA	(3,159)	(2,630)	(2,104)	(20.0%)	(496)	(487)	(1.9%)
กำไร (ขาดทุน) สทธิ	(5,315)	(5,197)	(4,790)	(7.8%)	(1,220)	(1,198)	(1.8%)
<b>อื่นๆ</b>							
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	4,976	5,235	5,270	0.7%	1,264	1,279	1.2%
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	-	-	-	-	-
ค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่าย	55	142	142	0.0%	35	36	1.3%
เงินบำส่ง/เงินปันผล	-	-	-	-	-	-	-
เงินลดทุนจากงบประมาณ	435	614	926	51.0%	244	233	(4.3%)
งบลงทุน (เม้าหมาย)	45	611	601	(1.6%)	34	18	(46.1%)
งบลงทุนเบิกจ่าย	19	345	193	(44.2%)	52	19	(64.1%)
อัตรารากรเบิกจ่าย (%)	41.2%	56.5%	32.1%	(43.3%)	152.3%	101.5%	(33.4%)
<b>อัตราส่วนทางการเงิน</b>							
ROA	(70.8%)	(68.0%)	(59.9%)		(19.9%)	(17.8%)	
ROE	NA	NA	NA		N/A	N/A	
D/E (เท่า)	NA	NA	NA		N/A	N/A	
Net Profit Margin	(71.0%)	(66.6%)	(59.4%)		(62.0%)	(61.3%)	

ที่มา : งบการเงิน ณ ธันวาคม 2558 เนื่องต้น จาก ขสมก. และจาก GFMIS



# สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง

## STATE ENTERPRISE REVIEW: รายงาน

สาขา  
ขนส่งทางบก

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ไตรมาสที่ 1 ประจำปี 2559 (1 ต.ค. 58 – 31 ธ.ค. 58)

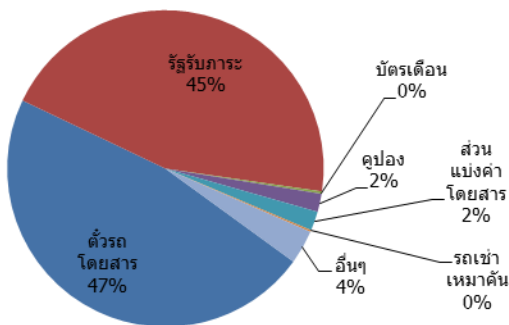
### นโยบายรัฐ

#### การดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล

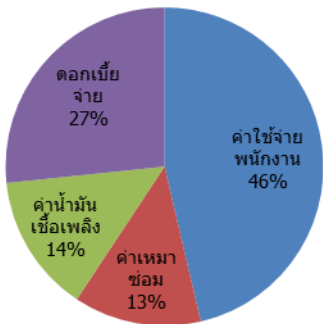
- พัฒนากระบวนการให้บริการขนส่งมวลชนโดยรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการได้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย
- การขยายระยะเวลาการดำเนินงานโครงการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง (รถเมล์ฟรี) โดย ขสมก. ได้จัดรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. จำนวน 800 คัน ใน 73 เส้นทาง โดยเป็นรถโดยสารธรรมดาเพื่อให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย เพื่อลดค่าใช้จ่ายให้กับประชาชน ซึ่งปัจจุบันได้ขยายระยะเวลาออกไปอีก 6 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 พ.ย. 58 – 30 เม.ย. 59

#### ข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญ

##### โครงสร้างรายได้



##### โครงสร้างค่าใช้จ่าย



#### การประเมินผลการดำเนินงาน

#### วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

- ใน Q1/2559 ขสมก. มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ 1,198 ลบ. โดยมีรายได้รวม 1,956 ลบ. ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.7 ค่าใช้จ่ายรวม 2,419 ลบ. ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.7 เช่นเดียวกัน และมีดอกเบี้ยจ่าย 735 ลบ. ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.6 ทำให้มีค่า EBITDA จำนวน -487 ลบ.
- ทั้งนี้ ขสมก. มีรายได้รวม 1,956 ลบ. ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปี 2558 จำนวน 14 ลบ. หรือคิดเป็นร้อยละ 0.7 โดยมีรายได้จากการเดินรถ 1,651 ลบ. (ประกอบด้วยรายได้จากตั๋วโดยสาร 811 ลบ. รายได้รัฐรับภาระ 779 ลบ. บัตรเดือน 4 ลบ. คูปอง 2 ลบ. ส่วนแบ่งค่าโดยสาร 37 ลบ. และรายได้รถเช่าเหมาคัน 3.16 ลบ.) มีรายได้จากเงินอุดหนุน 233 ลบ. และรายได้อื่น 59 ลบ.
- ค่าใช้จ่ายรวม มีจำนวน 2,419 ลบ. ลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปี 2558 จำนวน 16 ลบ. หรือคิดเป็นร้อยละ 0.7 ซึ่งมีค่าใช้จ่ายหลักประกอบด้วย ต้นทุนในการเดินรถ 1,984.87 ลบ. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร 434.21 ลบ. และค่าใช้จ่ายอื่น 0.01 ลบ. จึงส่งผลให้ใน Q1/2559 ขสมก. มีผลการดำเนินงานขาดทุนสุทธิ จำนวน 1,198 ลบ. ซึ่งลดลงจากไตรมาสเดียวกันจากปีก่อน จำนวน 22 ลบ. คิดเป็นร้อยละ 1.8 ซึ่งถือว่า มีผลการดำเนินงานดีขึ้น

อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายหลักของ ขสมก. ใน Q1/2559 ได้แก่ ค่าใช้จ่ายพนักงาน 1,279 ลบ. ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น 358 ลบ. ค่าเช่าซ่อม 358 ลบ. และดอกเบี้ยจ่าย 735 ลบ. หรือคิดเป็นร้อยละ 46 14 13 และ 27 ตามลำดับ

- โครงสร้างทางการเงินของ ขสมก. มีสินทรัพย์รวม 6,723 ลบ. หนี้สินรวม 97,285 ลบ. ประกอบด้วยหนี้สินหมุนเวียน 21,982 ลบ. และหนี้สินไม่หมุนเวียน 75,303 ลบ. ซึ่งเป็นเงินกู้ระยะยาว 68,969 ลบ. ซึ่งส่วนใหญ่เป็นหนี้ค่าเช่ารถโดยสารและค่าน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นคิดลบจำนวน 90,562 ลบ. และขาดทุนสะสมจำนวน 102,029 ลบ. ดังนั้น ขสมก. ควรเร่งแก้ไขปัญหาด้านแผนฟื้นฟูกิจการอย่างเร่งด่วน
- นอกจากนี้ ขสมก. มีอัตราส่วนกำไรสุทธิ (Net Profit Margin) ร้อยละ -61.3 และมีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) ร้อยละ -17.8 ดังนั้น ขสมก. ควรมีการควบคุมค่าใช้จ่ายเพื่อลดการขาดทุน และบริหารทรัพย์สินเพื่อเพิ่มรายได้เชิงพาณิชย์ต่อไป เช่น การให้เช่าพื้นที่บนรถโดยสารเพื่อการโฆษณา เป็นต้น และใน Q1/2559 ขสมก. มีอัตราการเบิกจ่ายงบลงทุนสูงกว่าเป้าหมาย โดยมีอัตราเบิกจ่ายอยู่ที่ร้อยละ 101.5

#### สรุปการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

##### สรุปการดำเนินงาน

ขสมก. ประกอบกิจการรถโดยสารประจำทางในเขต กรุงเทพมหานคร (กทม.) และระหว่าง กทม. กับจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด ได้แก่ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ นครปฐม และสมุทรสาคร ใน 108 เส้นทาง โดยมีรถโดยสาร ขสมก. ให้บริการจำนวนทั้งสิ้น 3,012 คัน นอกจากนี้ ขสมก. ยังเป็นทั้งผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางและควบคุมดูแลรถเอกชนร่วมบริการ ซึ่งปัจจุบัน ครม. ได้มีมติ เมื่อวันที่ 24 ก.พ. 2558 กำหนดให้ ขสมก. ดำเนินการในฐานะผู้ประกอบการเท่านั้น และให้กรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ผู้ให้บริการรถโดยสารสาธารณะแทน และสำหรับการให้ใบอนุญาตเดินรถ หากสัญญาในเส้นทางใดสิ้นสุดลง ให้กรมการขนส่งทางบกจัดให้มีการประมูลใบอนุญาตในแต่ละเส้นทางต่อไป และ ครม. ได้มีมติเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 ให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการจัดหารายละเอียดการดำเนินงานที่จำเป็นในการให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ออกใบอนุญาตให้ผู้ประกอบการทั้งหมดโดยตรงและกำหนดระยะเวลาการดำเนินการที่เป็นไปใต้ในทางปฏิบัติโดยเร็วและดำเนินการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาแยกเล็กมติ ครม. เมื่อวันที่ 11 ม.ค. 2526 ให้ ขสมก. เป็นผู้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งขณะนั้นเรื่องดังกล่าวอยู่ระหว่างให้กรมการขนส่งทางบกทำการศึกษาการปฏิรูปเส้นทางเดินรถให้แล้วเสร็จก่อน เพื่อมีแนวทางที่เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติต่อไป

##### ข้อเสนอแนะในการปรับปรุง/พัฒนารัฐวิสาหกิจ

ขสมก. ควรเร่งดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการ ขสมก. ในส่วนที่ ขสมก. บริหารจัดการได้เอง โดยมีการติดตามประเมินผลอย่างจริงจัง เพื่อให้มีผลการดำเนินงานดีขึ้นไปตามลำดับ

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ผลประเมิน
1. การจัดการโดยการใช้ก๊าซธรรมชาติ (จำนวน 489 คัน)	5	1
2. ความสามารถในการเบิกจ่ายงบลงทุน	5	1
3. การบริหารจัดการรถเอกชนร่วมบริการ	5	4.5
4. การติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)	5	1
5. ค่าไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน (EBITDA)	(3,459)	(2,923)

ผู้จัดทำ: น.ส.มณีรัตน์ พวงสุวรรณ

กอง : พัฒนารัฐวิสาหกิจ ๑

ผู้อำนวยการสำนัก : นายภูมิศักดิ์ อธิญาเกษมสุข

โทรศัพท์ : 02-298-5880-9 ต่อ 2141

วันที่จัดทำ : 10 พ.ค. 59