



สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง

STATE ENTERPRISE REVIEW: รายงาน

สาขาขนส่ง

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ประจำปี 2559 (1 ต.ค. 58 – 30 ก.ย. 59)

SOD : พัฒนาระบบบริหารจัดการคุณภาพการให้บริการและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเพื่อให้เป็นระบบขนส่งหลักที่มีประสิทธิภาพของประเทศและลดภาระภาครัฐ

สถานะการดำเนินงาน



ไม่มีปัญหา



มีปัญหาบางเรื่อง



ระมัดระวัง



วิกฤติ

ผลการดำเนินงานขาดทุนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และขาดการบริหารทรัพย์สินอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งจำเป็นต้องมีการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

ข้อมูลทั่วไป

สังกัด: กระทรวงคมนาคม

ประธานกรรมการ: นายวราวุธ จันทร์ปรีดี

กรรมการผู้แทน กค. : 1) นางสาวชุลนิจิต สังข์ใหม่
2) นายอานวย ปริมนวงศ์

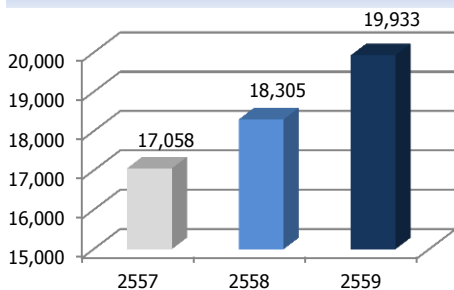
ผู้อำนวยการ: นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์ (รักษาการ)

จำนวนพนักงาน: 14,380 คน

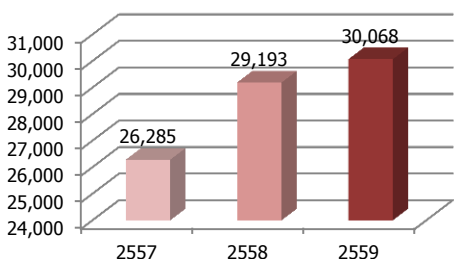
Website: www.railway.co.th

ข้อมูลด้านการดำเนินงาน

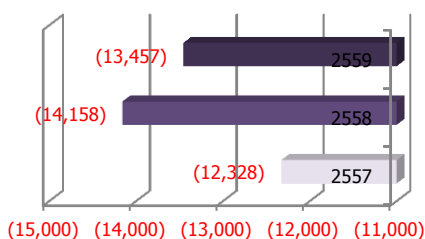
รายได้รวม



ค่าใช้จ่ายรวม



ขาดทุนสุทธิ



• รฟท. ดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาดังกล่าว (แผนฟื้นฟูกิจการ) โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ ได้แก่ การแก้ไขปัญหาด้านหนี้สินของ รฟท. การแก้ไขปัญหาด้านขาดแคลนบุคลากร การดำเนินการแผนปฏิบัติการของ รฟท. การบริหารที่ดินที่ไม่ได้ใช้เพื่อการเดินรถ (Non-core) และการดำเนินการเพื่อเพิ่มความพร้อมของเส้นทางและคุณภาพของระบบขนส่งทางราง ซึ่งการดำเนินงานของ รฟท. ยังไม่สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้อย่างครบถ้วน

• ในปี 2559 รฟท. มีแผนลงทุนทั้งปี จำนวน 60,716 ล้านบาท ซึ่ง รฟท. สามารถเบิกจ่ายงบลงทุนได้เพียง 32,280 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 53 โดยโครงการที่มีการเบิกจ่ายไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่สำคัญ ได้แก่

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ที่สามารถเบิกจ่ายได้เพียงร้อยละ 41 และโครงการก่อสร้างทางคู่ตอนจะเข็ง-ตราด-คลองสิบก้า-แก่งคอย ที่สามารถเบิกจ่ายได้เพียงร้อยละ 36 ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากการลงนามสัญญาล่าช้าเนื่องจากกระบวนการภายใน
- โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพฯ บางซื่อ-รังสิต สามารถเบิกจ่ายได้ร้อยละ 80 โดยมีสาเหตุความล่าช้าจากการรื้อย้ายท่อขนส่งน้ำมันที่ล่าช้ากว่าที่คาดการณ์ และการลงนามในสัญญาที่ 3 ล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด

ทั้งนี้ ในปี 2559 มีการยกเลิกโครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ทดแทนรถจักร GE จำนวน 50 คัน วงเงิน 6,563 ล้านบาท เนื่องจากกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ในส่วนของการประกวดราคามีผู้จ้างเพียงรายเดียว ซึ่งเป็นการขาดคุณสมบัติ จึงต้องยกเลิกการประกวดราคา เป็นผลให้การเบิกจ่ายงบลงทุนไม่เป็นไปตามแผน

ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ

	2557	2558	2559	%Chg
ฐานะทางการเงิน				
เงินสด	585	945	709	(24.91%)
สินทรัพย์รวม	472,480	477,831	601,825	25.9%
หนี้สินรวม	165,520	180,870	331,057	83.0%
ทุนรวม	306,960	296,961	270,768	(8.82%)
กำไร(ขาดทุน)สะสม	(125,166)	(139,324)	(123,189)	(11.58%)
ผลการดำเนินงาน				
รายได้จากการดำเนินงาน	9,998	10,543	9,820	-6.86%
รายได้รวม	17,058	18,305	19,933	8.90%
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	25,507	28,269	29,319	3.72%
ค่าใช้จ่ายรวม	26,285	29,193	30,068	3.00%
กำไรจากการดำเนินงาน	(15,510)	(17,725)	(19,499)	10.01%
ดอกเบี้ยจ่าย	3,101	3,270	3,322	1.59%
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	0	0	0	
EBITDA	(15,510)	(17,725)	(19,499)	10.01%
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(12,328)	(14,158)	(13,457)	(4.95%)
อื่นๆ				
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	N/A	N/A	N/A	
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	778	(924)	(749)	(196.23%)
ค่าเสื่อมราคา/ค่าตัดจำหน่าย	6,647	6,839	6,446	(3.02%)
เงินนำส่ง/เงินปันผล	-	-	-	-
เงินอุดหนุนจากงบประมาณ	6,756	6,368	9,793	45.0%
งบลงทุน (เป้าหมาย)	19,718	31,942	60,716	
งบลงทุนเบิกจ่าย	14,803	17,108	32,280	
อัตราการเบิกจ่าย (%)	75%	54%	53%	
อัตราส่วนทางการเงิน				
ROA	-2.61%	-2.96%	-2.24%	
ROE	-4.02%	-4.77%	-4.97%	
D/E (เท่า)	0.54	0.61	1.22	
Net Profit Margin	-72.27%	-77.34%	-67.51%	

ที่มา : งบการเงินปี 2559 (เบื้องต้น) ของ รฟท.



สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง

STATE ENTERPRISE REVIEW: รายงาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย
ประจำปี 2559 (1 ต.ค. 58 – 30 ก.ย. 59)

นโยบายรัฐ

การดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาล

- คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553 ได้มีมติให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553 – 2557 และกรอบวงเงินลงทุน 176,808 ล้านบาท ประกอบด้วย
 - ส่วนที่รัฐรับภาระการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบอาณัติสัญญาณ วงเงินลงทุนรวม 152,334 ล้านบาท
 - รฟท. รับภาระการลงทุนด้านรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และการซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน วงเงินลงทุนรวม 24,474 ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ



แผนการแก้ไขปัญหาองค์กร

แผนการแก้ไข	ผลการดำเนินงาน
การพัฒนาที่ดินบริเวณโรงงานมักกะสัน	อยู่ระหว่างจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนผลการศึกษาศักยภาพพัฒนาโรงงานฯ เพื่อให้เข้าหลักเกณฑ์ PPP
การให้เอกชนบริหาร ARL	อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกและ ARL ทั้งระบบ เพื่อเชื่อมโยง 3 สนามบิน
โครงการรถไฟฟาสายสีแดง	รฟท. อยู่ระหว่างปรับปรุงแผนการดำเนินงานตามข้อคิดเห็นเพิ่มเติมจาก รทช. กระทรวงคมนาคม
การแก้ไขปัญหาภาระหนี้สิน	รฟท. ได้สร้างความชัดเจนเกี่ยวกับยอดหนี้สินทั้งในส่วนของรัฐบาลและ รฟท. แล้ว และจะจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการโดยสารและสินค้า และดำเนินการจัดตั้งบริหารสินทรัพย์ เพื่อเพิ่มรายได้
โครงการก่อสร้างทางคู่	คณะกรรมการ รฟท. มีมติยกเลิกการประกวดราคางานก่อสร้าง ทางคู่ 5 เส้นทาง และอยู่ระหว่างการจัดทำ TOR และราคากลางใหม่
การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของ รฟท.	- รฟท. มีแผนการจัดทำงบการเงินตั้งแต่ปี 2555 ให้เป็นปัจจุบัน - รฟท. ได้มีแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการให้บริการขนส่ง ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ด้านการโดยสารและสินค้า (ลดผลขาดทุน) แผนบริหารจัดการด้านทรัพย์สินตาม Roadmap และแผนพัฒนาที่ดินย่านโรงงานมักกะสัน

วิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

- ผลประกอบการของ รฟท.** ในปี 2559 รฟท. มีผลขาดทุนสะสมจำนวน 123,189 ล้านบาท ขาดทุนสะสมเพิ่มขึ้นจากปี 2558 ร้อยละ 11.58 เนื่องจาก รฟท. มีทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบกิจการที่มีอายุการใช้งานมาก พร้อมทั้งประสบปัญหาสมรรถนะของสภาพโครงสร้างพื้นฐาน เช่น รถจักรและล้อเลื่อน สภาพรางที่มีสภาพชำรุด ทดโทรม ไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมในการให้บริการอย่างมีคุณภาพ
- รฟท. มีรายได้รวมจำนวน 19,933 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2558 ซึ่งมีรายได้รวมจำนวน 18,305 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.90 โดยส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นจากรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล และกำไรจากการขายสินทรัพย์
- รฟท. มีค่าใช้จ่ายรวมในปี 2559 จำนวน 30,068 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2558 ซึ่งมีจำนวน 29,193 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นมาจากค่าใช้จ่ายการบำรุงทาง อาณัติสัญญาณ ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์ และดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระที่เพิ่มขึ้น
- สำหรับสัดส่วนของค่าใช้จ่ายประเภทต่างๆ ต่อค่าใช้จ่ายรวม พบว่า มีค่าใช้จ่ายจากการเดินรถขนส่ง มีสัดส่วนมากที่สุดร้อยละ 23.13 รองลงมาได้แก่ ค่าเสื่อมราคาเท่ากับร้อยละ 21.44 และดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ เท่ากับร้อยละ 15.08 ตามลำดับ
- อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ทั้งหมด** ซึ่งเป็นการวัดความสามารถในการทำกำไรของสินทรัพย์ทั้งหมดที่ รฟท. ใช้ในการดำเนินงาน ว่างแสดงถึงการใช้สินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในปี 2559 รฟท. มีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ ที่ร้อยละ -2.24 สูงกว่าผลการดำเนินงานในปี 2558 ที่ระดับร้อยละ -2.96
- รฟท. มีปัญหาด้านการจัดทำระบบบัญชีให้ข้อมูลมีความถูกต้องและเป็นไปตามกำหนดเวลา รวมทั้งบัญชีสินทรัพย์ไม่ตรงกับทะเบียนทรัพย์สินที่มีทำให้อำนาจการตรวจเงินแผ่นดินไม่แสดงความเห็นต่องบการเงิน ส่งผลให้ไม่มีข้อมูลที่ใช้ในการบริหารจัดการที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน

การประเมินผลการดำเนินงาน

	2557	2558	2559
คะแนน	2.4707	2.4040	1.8882

ตัวชี้วัดที่สำคัญในปี 2559

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ค่าจริง	คะแนน
1. EBITDA	-3,374	-3,234	3.4134
2. ความสำเร็จตามแผนบริหารทรัพย์สินบุคคล	3	3.6670	3.6670
3. ความสำเร็จตามแผนปรับปรุงการให้บริการ	3	1.6000	1.6000
4. ความสำเร็จการบริหารเอาเดินรถ			
- รถเพื่อการโดยสาร	90	64.92	1.0000
- รถเพื่อการสินค้า	90	16.84	1.0000
5. ความสำเร็จการปรับปรุงระบบบริหารทรัพย์สิน	3	2.0000	2.0000
6. ความสำเร็จโครงการลดอุบัติเหตุ	3	1.0000	1.0000
7. ความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนป้องกันและแก้ไขปัญหาอาชญากรรม	3	2.0000	2.0000
8. การบริหารแผนลงทุน	90	63.17	1.0000

ที่มา : ผลการประเมินปีบัญชี 2559

ผู้จัดทำ: นางสาวสรัลพัชร์ คล่องดี

กอง : พัฒนารัฐวิสาหกิจ 1

ผู้อำนวยการกอง : นางนันทิพร เวชชาชีวะ

โทรศัพท์ : 0-2298-5880-7 ต่อ 2140 วันที่จัดทำ : 5 พฤษภาคม 2560

สรุปการดำเนินงานและข้อเสนอแนะ

สรุปการดำเนินงาน

- รฟท. เป็นผู้ให้บริการเกี่ยวกับการเดินรถไฟของประเทศไทย ได้แก่ การก่อสร้างและบำรุงรักษาราง การเดินรถ และการบริหารสถานี รวมถึงการเดินรถ Airport Rail Link และรถไฟฟาสายสีแดง นอกจากนี้ รฟท. ดำเนินการบริหารและให้เช่าที่ดินของ รฟท. ที่มีอยู่ทั่วประเทศด้วย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนารัฐวิสาหกิจ

- รฟท. ควรเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาทางการเงิน โดยพิจารณาแนวทางการเพิ่มรายได้จากการบริหารทรัพย์สินของ รฟท. เพิ่มเติม การบริหารสัญญาเช่า การประเมินศักยภาพและราคาเช่าที่เหมาะสม
- รฟท. ควรดำเนินการปรับปรุงแผนการเบิกจ่ายงบประมาณให้สอดคล้องกับความสามารถในการเบิกจ่ายได้ตามจริง รวมถึงควรให้ความสำคัญกับการวางแผนทางการเงินในระยะยาว เพื่อพิจารณาการลดภาระการใช้งบประมาณภาครัฐสำหรับโครงการลงทุนต่างๆ
- ควรเร่งการลงทุนทั้งในการซ่อมแซม/ซื้อรถจักรและก่อสร้างทางคู่ระยะเร่งด่วนให้เป็นไปตามกำหนด เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินรถ การเดินรถตรงต่อเวลา และสร้างรายได้ให้กับ รฟท.
- ควรมีการแก้ปัญหาหนี้สินจำนวนมากที่จะเป็นภาระของ รฟท. ในอนาคต