

12. สถานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.1. งบการเงิน

12.1.1. สรุปรายงานการสอบบัญชี

จากรายงานผู้สอบบัญชี คือ นายรุทธร เขาวนระกวี ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3247 สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด ซึ่งได้ทำการตรวจสอบงบการเงินประจำปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2546 2547 และ 2548 รวมทั้งรายงานการสอบทานของ นางสาวศิริภรณ์ เชื้ออนันต์กุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3844 สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด ซึ่งได้ทำการสอบทานงบการเงินสำหรับงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2549 ได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

สรุปรายงานการตรวจสอบงบการเงินประจำปี 2546

ผู้สอบบัญชีได้ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัทฯ มีความเห็นว่างบการเงินดังกล่าวแสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของบริษัทฯ โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

สรุปรายงานการตรวจสอบงบการเงินประจำปี 2547 และ 2548

ผู้สอบบัญชีได้ตรวจสอบงบดุลรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 และ 2548 งบกำไรขาดทุนรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และได้ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 และ 2548 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นและงบกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของบริษัทฯ โดยมีความเห็นว่างบการเงินดังกล่าว แสดงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงาน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

สรุปรายงานการสอบทานงบการเงินสำหรับงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2549

ผู้สอบบัญชี ได้สอบทานงบดุลรวม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 และ 2548 งบกำไรขาดทุนรวม สำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2549 และ 2548 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวมสำหรับงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2549 และ 2548 ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และได้สอบทานงบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ มีความเห็นว่าไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุให้เชื่อว่างบการเงินดังกล่าวไม่ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

12.1.2. ตารางสรุปงบการเงินของบริษัท

งบการเงินของบริษัทฯ ประกอบด้วย

- งบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ ปี 2546 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2546 - วันที่ 31 ธันวาคม 2546
- งบการเงินรวมปี 2547 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2547 - วันที่ 31 ธันวาคม 2547
- งบกำไรขาดทุนรวมสำหรับงวด 6 เดือนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548 - วันที่ 30 มิถุนายน 2548
- งบกำไรขาดทุนรวมสำหรับงวด 6 เดือนตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2548 - วันที่ 31 ธันวาคม 2548
- งบการเงินรวมปี 2548 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548 - วันที่ 31 ธันวาคม 2548
- งบการเงินรวมสำหรับงวด 6 เดือนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548 - 30 มิถุนายน 2548
- งบการเงินรวมสำหรับงวด 6 เดือนตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2549 - 30 มิถุนายน 2549

ตารางสรุปงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

(หน่วย : พันบาท)

งบดุล	งบการเงินบริษัท		งบการเงินรวม					
	2546	ร้อยละ	2547	ร้อยละ	2548	ร้อยละ	ม.ค. – มิ.ย. 2549	ร้อยละ
สินทรัพย์								
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	176,113	1.09	343,923	1.78	442,680	2.24	153,826	0.79
ลูกหนี้การค้า	-	-	-	-	21,617	0.11	30,199	0.15
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	25,076	0.13	93	0.00	940	0.00
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทอื่น	-	-	-	-	2,500	0.01	1,321	0.01
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกันและ ดอกเบี้ยค้างรับ	-	-	-	-	-	-	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น								
ลูกหนี้ตามสัญญาซื้อขายเงินตรา ต่างประเทศล่วงหน้า	55,013	0.34	24,049	0.12	-	-	-	-
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	547	0.00	56,484	0.29	77,592	0.39	12,616	0.06
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าโครงการ	-	-	-	-	17,025	0.09	44,286	0.23
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอเรียกคืน	-	-	6,097	0.03	6,751	0.03	6,044	0.03
ลูกหนี้อื่น	727	0.00	21,225	0.11	1,028	0.01	4,696	0.02
ภาษีซื้อรอไปกำกับภาษี	-	-	7,434	0.04	8,300	0.04	8,693	0.04
รายได้เงินทดแทนค่าโดยสารค้างรับ	-	-	41	0.00	22,340	0.11	19,577	0.10
วัสดุคงเหลือ-บัตรโดยสาร	-	-	5,153	0.03	28,049	0.14	16,692	0.09
อื่นๆ	3,043	0.02	6,541	0.03	7,162	0.04	8,242	0.04
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	235,443	1.46	496,022	2.57	635,138	3.22	307,132	1.58
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน								
เงินลงทุนซึ่งบันทึกโดยวิธีส่วนได้เสีย - บริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-	-	-
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าก่อสร้าง – บริษัทที่ เกี่ยวข้อง	-	-	15,279	0.08	-	-	-	-
ต้นทุนโครงการ	15,859,191	98.26	18,448,720	95.56	18,697,589	94.76	18,724,831	96.07
อุปกรณ์ – สุทธิ	39,732	0.25	321,298	1.66	364,625	1.85	430,768	2.21
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น								
ค่าความนิยมจากการรวมกิจการ- สุทธิ	-	-	6,020	0.03	11,527	0.06	7,995	0.04
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	4,516	0.03	648	0.00	-	-	-	-
อื่นๆ	1,117	0.01	17,660	0.09	22,622	0.11	20,765	0.11
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	15,904,555	98.54	18,809,626	97.43	19,096,363	96.78	19,184,359	98.42
รวมสินทรัพย์	16,139,998	100.00	19,305,648	100.00	19,731,501	100.00	19,491,491	100.00

ตารางสรุปงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

(หน่วย : พันบาท)

งบดุล	งบการเงินบริษัท		งบการเงินรวม					
	2546	ร้อยละ	2547	ร้อยละ	2548	ร้อยละ	ม.ค. – มิ.ย. 2549	ร้อยละ
หนี้สินหมุนเวียน								
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้น จากสถาบันการเงิน	-	-	-	-	16,251	0.08	6,918	0.04
เจ้าหนี้ค่าโครงการและอื่น ๆ								
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	63,966	0.40	204,165	1.06	291,711	1.48	383,413	1.97
บริษัทอื่น	16,108	0.10	368,248	1.91	299,988	1.52	425,831	2.18
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	110,000	0.56	220,000	1.13
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	-	21,862	0.11	33,195	0.17	38,572	0.20
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	-	-	8,086	0.04	17,712	0.09	21,904	0.11
หนี้สินหมุนเวียนอื่น								
ภาษีหัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	3,932	0.02	5,277	0.03	5,230	0.03	3,225	0.02
ส่วนต่างจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศ								
ล่วงหน้ารอตัดบัญชี	-	-	15,006	0.08	-	-	-	-
เงินประกันผลงานก่อสร้าง	-	-	4,026	0.02	4,720	0.02	4,661	0.02
เจ้าหนี้จากการซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-	-	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากบริษัทอื่น	-	-	-	-	-	-	-	-
ดอกเบี้ยค้างจ่าย-บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	4,183	0.02	17,203	0.09	25,929	0.13
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	-	-	791	-	29,901	0.15	42,599	0.22
อื่น ๆ	1,651	0.01	4,209	0.02	3,562	0.02	15,294	0.08
รวมหนี้สินหมุนเวียน	85,657	0.53	635,853	3.29	829,472	4.20	1,188,346	6.10
หนี้สินไม่หมุนเวียน								
เงินกู้ยืมระยะยาวสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	9,812,500	60.80	11,915,500	61.72	12,004,500	60.84	11,839,500	60.74
เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นและดอกเบี้ยค้างจ่าย	-	-	-	-	1,438,753	7.29	1,807,306	9.27
รายได้ค่าสิทธิการเช่ารถตัดบัญชี	-	-	22,110	0.11	26,655	0.14	24,980	0.13
เงินประกันสัญญาเช่าพื้นที่และบริการ	-	-	11,501	0.06	14,653	0.07	14,921	0.08
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	140	0.00	204	0.00	136	0.00
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	9,812,500	60.80	11,949,251	61.90	13,484,765	68.34	13,686,843	70.22
รวมหนี้สิน	9,898,157	61.33	12,585,104	65.19	14,314,238	72.55	14,875,189	76.32



งบดุล	งบการเงินบริษัท		งบการเงินรวม					
	2546	ร้อยละ	2547	ร้อยละ	2548	ร้อยละ	ม.ค. – มิ.ย. 2549	ร้อยละ
ส่วนของผู้ถือหุ้น								
ทุนจดทะเบียน	6,800,000	42.13	7,350,000	38.07	11,950,000	60.56	11,950,000	61.31
ทุนชำระแล้ว	6,404,837	39.68	7,250,000	37.55	7,350,000	37.25	7,646,689	39.23
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	-	-	400,052	2.07	600,052	3.04	600,052	3.08
เงินรับล่วงหน้าค่าหุ้น	-	-	169,609	0.88	296,689	1.50	-	-
กำไร (ขาดทุน) สะสม	(162,995)	(1.01)	(1,120,206)	(5.80)	(2,836,200)	(14.37)	(3,657,547)	(18.76)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	6,241,841	38.67	6,699,455	34.70	5,410,541	27.42	4,589,194	23.54
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในบริษัทย่อย	-	-	21,089	0.11	6,724	0.03	27,108	0.14
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	6,241,841	38.67	6,720,544	34.81	5,417,264	27.45	4,616,302	23.68
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	16,139,998	100.00	19,305,648	100.00	19,731,501	100.00	19,491,491	100.00

ตารางสรุปงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

(หน่วย : พันบาท)

งบกำไรขาดทุน	งบการเงินบริษัท		งบการเงินรวม							
	2546	ร้อยละ	2547	ร้อยละ	2548	ร้อยละ	มค.-มิย. 2548	ร้อยละ	กค.-ธค. 2548	ร้อยละ
รายได้										
รายได้ค่าโดยสาร	-	-	443,145	99.39	969,909	92.73	379,546	94.41	590,363	91.68
รายได้เงินชดเชยค่าโดยสาร	-	-	-	-	20,481	1.96	20,481	5.09	-	-
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	-	-	53,338	5.10	1,203	0.30	52,135	8.10
รายได้อื่น	3,379	100.00	2,738	0.61	2,276	0.22	806	0.20	1,469	0.23
รายได้รวม	3,379	100.00	445,883	100.00	1,046,003	100.00	402,036	100.00	643,967	100.00
ค่าใช้จ่าย										
ต้นทุนค่าโดยสาร	-	-	674,470	151.27	1,417,401	135.51	704,097	175.13	713,304	110.77
ต้นทุนค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์	-	-	-	-	33,921	3.24	406	0.10	27,994	4.35
ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการ	-	-	124,991	28.03	171,712	16.42	94,374	23.47	77,338	12.01
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	75,869	2,245.31	244,662	54.87	337,619	32.28	211,950	52.72	131,189	20.37
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	-	-	1,355	0.30	-	-	-	-	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	75,869	2,245.31	1,045,479	234.47	1,960,653	187.44	1,010,827	251.43	949,825	147.50
ขาดทุนก่อนดอกเบี้ยจ่าย	(72,490)	(2,145.31)	(599,596)	(134.47)	(914,650)	(87.44)	(608,791)	(151.43)	(305,858)	(47.50)
ดอกเบี้ยจ่าย	-	-	(375,898)	(84.30)	(811,000)	(77.53)	(378,990)	(94.27)	(432,010)	(67.09)
ขาดทุนก่อนส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	(72,490)	(2,145.31)	(975,494)	(218.78)	(1,725,649)	(164.98)	(987,781)	(245.69)	(737,868)	(114.58)
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	-	-	18,284	4.10	9,654	0.92	8,001	1.99	1,654	0.26
ขาดทุนสุทธิสำหรับปี	(72,490)	(2,145.31)	(957,210)	(214.68)	(1,715,995)	(164.05)	(979,780)	(243.70)	(736,214)	(114.32)
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน(บาทต่อหุ้น)	(0.02)		(0.14)		(0.23)		(0.13)		(0.10)	
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด(บาทต่อหุ้น) (Fully diluted)	(0.01)		(0.13)		(0.23)		(0.13)		(0.10)	
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)	4,791,128,107		7,030,498,378		7,347,122,085		7,337,753,307		7,356,338,111	
จำนวนหุ้นสามัญ ณ วันที่สิ้นงวด (หุ้น)	6,800,000,000		7,250,000,000		7,350,000,000		7,350,000,000		7,350,000,000	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาทต่อหุ้น)	1.00		1.00		1.00		1.00		1.00	

ตารางสรุปงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

(หน่วย : พันบาท)

งบกำไรขาดทุน	งบการเงินรวม			
	ม.ค. – มิ.ย. 2548	ร้อยละ	ม.ค. – มิ.ย. 2549	ร้อยละ
รายได้				
รายได้ค่าโดยสาร	379,546	94.41	588,399	85.34
รายได้เงินชดเชยค่าโดยสาร**	20,481	5.09	-	-
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	1,203	0.23	82,946	12.03
กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	17,147	2.49
รายได้อื่น	806	0.27	1,006	0.15
รายได้รวม	402,036	100.00	689,498	100.00
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนค่าโดยสาร	704,097	175.13	731,579	106.10
ต้นทุนค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์	406	0.10	39,781	5.77
ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการ	94,374	23.47	71,235	10.33
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร	211,950	52.72	133,912	19.42
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	-	-	-	-
รวมค่าใช้จ่าย	1,010,827	251.43	976,507	141.63
ขาดทุนก่อนดอกเบี้ยจ่าย	(608,791)	(151.43)	(287,009)	(41.63)
ดอกเบี้ยจ่าย	(378,990)	(94.27)	(519,082)	(75.28)
ภาษีเงินได้นิติบุคคล	-	-	(6,346)	(0.92)
ขาดทุนก่อนส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	(987,781)	(245.69)	(812,437)	(119.14)
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	8,001	1.99	(8,910)	(1.29)
ขาดทุนสุทธิสำหรับปี	(979,780)	(243.70)	(821,437)	(119.14)
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน(บาทต่อหุ้น)	(0.13)		(0.11)	
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด(บาทต่อหุ้น) (Fully diluted)	(0.13)		(0.11)	
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)	7,337,753,307		7,646,689,300	
จำนวนหุ้นสามัญ ณ วันที่สิ้นงวด (หุ้น)	7,350,000,000		7,646,689,300	
มูลค่าที่ตราไว้ (บาทต่อหุ้น)	1.00		1.00	

** หมายถึง มีการปรับปรุงรายการรายได้เงินชดเชยค่าโดยสารเป็นยอดจริงที่รฟม. จะจ่ายให้กับบริษัทเป็นจำนวนเท่ากับ 20.48 ล้านบาท เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2548

ตารางสรุปงบการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

(หน่วย : พันบาท)

งบกระแสเงินสด	งบเฉพาะบริษัท	งบการเงินรวม			
	2546	2547	2548	ม.ค. – มิ.ย. 2548	ม.ค. – มิ.ย. 2549
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน					
ขาดทุนสุทธิสำหรับปี	(72,490)	(957,210)	(1,715,995)	(979,780)	(821,347)
ปรับกระทบขาดสุทธิเป็นเงินสดรับ(จ่าย) กิจกรรมดำเนิน					
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายอื่น ๆ	6,439	15,827	27,871	12,018	19,012
ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการ	-	124,991	171,712	94,374	71,235
ค่าใช้จ่ายตัดบัญชี	-	53,176	138,729	59,764	82,162
ส่วนต่างจากสัญญาซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	(3,677)	(9,887)	(9,887)	-
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายตัดจ่าย	-	4,516	-	-	-
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่ายสินทรัพย์	8	72	506	494	2
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	-	289	(859)	(5)	2,044
กำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-	(17,147)
ส่วนแบ่งขาดทุนจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	-	1,355	-	-	-
ค่าความนิยมตัดจำหน่าย	-	343	1,201	548	653
ส่วนของผู้ถือหุ้นส่วนน้อยในผลขาดทุนของบริษัท	-	(18,284)	(9,654)	(8,001)	8,910
สินทรัพย์ดำเนินงานลดลง (เพิ่มขึ้น)	(66,044)	(778,602)	(1,396,376)	(830,475)	(654,476)
ลูกหนี้การค้า	-	-	(21,617)	(2,636)	(8,581)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	4,644	(25,076)	24,984	24,358	(847)
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	(40)	(1,518)	(1,871)	(604)	531
รายได้ค้างรับ	-	-	-	-	-
ดอกเบี้ยค้างรับ-บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	226	-	-	-	-
ลูกหนี้ตามสัญญาซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	54,749	117,003	21,377	21,377	-
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	(201)	(109,146)	(159,837)	(11,628)	(17,186)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(860)	(34,611)	(32,382)	(33,712)	9,188
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(438)	(17,394)	(6,273)	(4,327)	(590)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)					
เจ้าหนี้ค่าโครงการและอื่น ๆ - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	5,965	140,199	87,546	40,662	91,702
เจ้าหนี้ค่าโครงการและอื่น ๆ - บริษัทอื่น	(376,583)	334,706	(67,401)	(9,965)	123,799
เงินรับล่วงหน้าค่าโครงการ	-	-	-	-	-
ภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่ายค้างจ่าย	-	-	-	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	-	-	-	-	-
รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า	-	21,862	11,332	5,671	5,377
เงินมัดจำค่าบัตรโดยสารแบบสะสมมูลค่า	-	8,086	9,627	4,307	4,192
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	4,368	10,792	77,883	50,617	87,645
รายได้ค่าสิทธิการเช่ารถตัดบัญชี	-	22,110	4,545	-	-
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	-	8,584	3,216	(1,619)	(1,475)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน	(374,212)	(303,005)	(1,445,246)	(747,974)	(360,721)

งบกระแสเงินสด	งบเฉพาะบริษัท	งบการเงินรวม			
	2546	2547	2548	ม.ค. – มิ.ย. 2548	ม.ค. – มิ.ย. 2549
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน					
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทอื่นเพิ่มขึ้น	-	-	(2,500)		1,200
เงินสดจ่ายสุทธิเพื่อซื้อเงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	(33,548)	-		
อุปกรณ์เพิ่มขึ้น	(33,074)	(255,519)	(67,240)	(16,843)	(82,772)
เงินสดรับจากการจำหน่ายอุปกรณ์	-	2,002	4		8
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทที่เกี่ยวข้องกันลดลง	30,000	-	-		
เงินจ่ายล่วงหน้าค่าก่อสร้าง-บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	79,303	(15,279)	2,857		(27,261)
ต้นทุนโครงการเพิ่มขึ้น	(6,613,364)	(2,771,266)	(423,029)	(284,506)	(98,476)
เงินสดรับจากผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	-	34,100	3,080	3,080	31,500
เงินสดจ่ายจากผู้ถือหุ้นส่วนน้อย	-	(7,500)	(14,500)	(14,500)	
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(6,537,135)	(3,047,009)	(501,327)	(312,769)	(175,801)
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น	-	-	16,251		(9,332)
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากบริษัทอื่นเพิ่มขึ้น				12,720	
เงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้น	4,077,500	2,103,000	199,000	149,000	(55,000)
เงินกู้ยืมระยะยาวจากผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น	-	-	1,403,000	530,000	312,000
เงินสดรับจากการเรียกชำระค่าหุ้นสามัญและออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน	3,002,032	1,245,215	130,391	130,391	
เงินรับล่วงหน้าค่าหุ้น	-	169,609	296,689		
เงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงิน	7,079,532	3,517,824	2,045,331	822,111	247,668
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	168,184	167,810	98,757	(238,632)	(288,854)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	7,928	176,113	343,923	343,923	442,680
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันปลายปี	176,113	343,923	442,680	105,291	153,826
ข้อมูลกระแสเงินสดเปิดเผยเพิ่มเติม					
เงินสดจ่ายระหว่างปีสำหรับ					
ดอกเบี้ยจ่าย (รวมดอกเบี้ยจ่ายที่บันทึกเป็นต้นทุนโครงการ)	605,991	692,847	762,299	365,670	453,726
ภาษีเงินได้นิติบุคคลและภาษีเงินได้หัก ณ ที่จ่าย	40	1,518	1,871	604	1,729
รายการที่มีใช้เงินสด					
โอนเงินรับล่วงหน้าค่าหุ้นเป็นทุนจดทะเบียน					
ที่ออกและชำระแล้ว	-	-	-	-	296,689
ค่าความนิยมจากการรวมกิจการลดลงจากการขาย					
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	-	-	2,879

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

รายการ	2546	2547	2548	ม.ค. – มิ.ย. 2549
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	2.75	0.78	0.77	0.26
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว (เท่า)	2.06	0.58	0.56	0.16
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด (เท่า)	(1.39)	(0.84)	(1.97)	(0.36)
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า (เท่า) ^{1/}	-	-	4.93	6.40*
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย (วัน)	-	-	72.95	56.22
วงจรเงินสด (วัน)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (PROFITABILITY RATIO)				
อัตรากำไรขั้นต้น (%)	n.a.	(80.41)%	(55.50)%	(25.51)%
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน (%)	n.a.	(135.30)%	(92.35)%	(48.78)%
อัตรากำไรอื่น (%)	100.00%	0.61%	5.32%	14.66%
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร (%)	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.
อัตรากำไรสุทธิ (%)	(2,145.41)%	(214.68)%	(164.05)%	(119.14)%
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (%)	(1.52)%	(14.77)%	(28.28)%	(32.75)%*
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (%)	(0.57)%	(5.40)%	(8.79)%	(8.37)%*
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ถาวร (%)	(0.52)%	(4.71)%	(8.02)%	(7.65)%*
อัตราภาระหมุนของสินทรัพย์ (เท่า)	0.00	0.03	0.05	0.07*
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (FINANCIAL)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	1.59	1.87	2.64	3.22
อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (เท่า) ^{2/}	1.59	1.84	1.84	1.99
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย (เท่า)	0.38	0.56	(0.90)	0.20
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (เท่า)	(0.15)	(0.33)	(4.96)	(1.53)
อัตราการจ่ายเงินปันผล (%)	0.00%	0.00%	0.00%	0.00%
อัตราส่วนต่อหุ้น (PER SHARE RATIO) ^{3/}				
จำนวนหุ้นสามัญถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)				
กำไรต่อหุ้น	4,791,128,107	7,030,498,378	7,347,122,085	7,646,689,300
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	(0.02)	(0.14)	(0.23)	(0.11)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	1.30	0.95	0.74	0.60
จำนวนหุ้นสามัญ ณ วันสิ้นงวด				
กำไรต่อหุ้น	6,800,000,000	7,250,000,000	7,350,000,000	7,646,689,300
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	(0.01)	(0.13)	(0.23)	(0.11)
มูลค่าตามบัญชีต่อหุ้น	0.97	0.92	0.74	0.60

หมายเหตุ: 1/คำนวณจากลูกหนี้การค้าจากรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เนื่องจากรายได้จากค่าโดยสารจะมีรายได้เป็นเงินสด นอกจากนี้ บริษัทฯ ไม่ได้คำนวณอัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ เนื่องจากโดยลักษณะธุรกิจของบริษัทฯ เป็นธุรกิจให้บริการ ดังนั้น จะไม่มีการสต็อกสินค้าคงเหลือ ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าอัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือจะไม่สามารถแสดงสภาพคล่องของธุรกิจได้อย่างเหมาะสม และบริษัทฯ ไม่ได้คำนวณอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของเจ้าหนี้ เนื่องจากลักษณะการบันทึกการรายการทางรายการอาจจะทำให้การคำนวณอัตราส่วนหนี้สินของเจ้าหนี้มีความหมายคลาดเคลื่อนไป เช่น ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าตัดจ่าย และค่าตัดจำหน่ายที่เป็นต้นทุนค่าโดยสาร และต้นทุนการพัฒนาเชิงพาณิชย์ รวมถึงค่าใช้จ่ายบางรายการที่เกิดขึ้นแล้วแต่ยังไม่มีภาระเรียกเก็บจากเจ้าหนี้ จะถือเป็นค่าใช้จ่ายค้างจ่าย

2/อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน คำนวณตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งจะใช้ตัวเลขจากงบเฉพาะบริษัทฯ โดยหักหนี้สินรวม และภาระผูกพัน (Contingent) สุทธิจากเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น (Sponsor Support: Subordinated Loan) ทารด้วย ผลรวมของทุนชำระแล้ว ส่วนเกินมูลค่าหุ้น กำไร (ขาดทุน) สะสม เงินสำรอง และเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น (Sponsor Support: Subordinated Loan) แต่ไม่รวมส่วนเกินจากการประเมินมูลค่าสินทรัพย์

3/จำนวนหุ้นสามัญที่ใช้ในการคำนวณข้างต้น กำหนดจากฐานมูลค่าที่ตราไว้ 1.0 บาทต่อหุ้น

* คำนวณจากตัวเลขในงบกำไรขาดทุนสำหรับงวดหกเดือนแรกของปี 2549 คูณด้วย 2 เป็นตัวเลขรายปีเพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบ

12.2. คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

12.2.1. ภาพรวมผลการดำเนินงานที่ผ่านมา

บริษัทฯ ได้รับสัมปทานโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย เป็นระยะเวลา 25 ปี ในเส้นทางสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ซึ่งเป็นเส้นทางหลักของระบบขนส่งมวลชนระบบรางที่เชื่อมต่อจากพื้นที่ในส่วนตะวันตกเฉียงเหนือ ส่วนเหนือ ส่วนตะวันออกเฉียงเหนือ และส่วนตะวันออกของกรุงเทพฯ เข้าสู่ใจกลางเมือง โดยเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2547 ทั้งนี้ บริษัทฯ เป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้ออกแบบ ผลิต จัดหา ติดตั้ง ทดสอบ และใช้งานอุปกรณ์ เพื่อดำเนินการ และบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า โดยบริษัทฯ มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารรวมทั้งการดำเนินกิจกรรมและการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงการโฆษณา และการให้เช่าพื้นที่ในโครงการ และภายใต้สัญญาสัมปทานดังกล่าว บริษัทฯ มีภาระผูกพันต้องจ่ายเงินตอบแทนให้แก่รฟม. ตามอัตราที่ระบุในสัญญา ซึ่งประกอบด้วยเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานบริษัทฯ จะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในอุปกรณ์งานระบบรวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหารให้กับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (“รฟม.”) ตามหลักเกณฑ์ Acquired Operate and Transfer (AOT) ทั้งนี้ ในส่วนของการพัฒนาเชิงพาณิชย์หลัก บริษัทฯ ได้ให้สิทธิแก่บริษัทย่อยเป็นผู้ดำเนินการ โดยบริษัทฯ ได้ให้สิทธิในการบริหารพื้นที่ร้านค้าปลีก แก่ เมโทร มอลล์ ให้สิทธิในการจัดหาโฆษณาในรูปแบบป้ายโฆษณาแก่ไดเรกต์ เน็ทเวิร์ค จำกัด และให้สิทธิในการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม แก่บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค ทั้งนี้ บริษัทฯ จะได้รับผลตอบแทนในรูปของส่วนแบ่งรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่าย และเงินปันผลรับจากบริษัทย่อย

บริษัทฯ เริ่มมีรายได้จากการดำเนินงานในปี 2547 โดยมีรายได้ค่าโดยสาร และรายได้รวม จำนวน 443.14 ล้านบาท และ 445.88 ล้านบาทตามลำดับ ในปี 2548 บริษัทฯ มีรายได้ค่าโดยสาร และรายได้รวม จำนวน 990.39 ล้านบาท และ 1,046.00 ล้านบาทตามลำดับ ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันของปี 2548 (คำนวณจากจำนวนวันที่ให้บริการรวม 350 วัน) เท่ากับ 163,403 คน เพิ่มขึ้นจาก 147,458 คนในปี 2547 (คำนวณจากวันที่เริ่มให้บริการตั้งแต่วันที่ 3 ก.ค. - 31 ธ.ค. 47 รวม 182 วัน) หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.81 จากปี 2547 ทั้งนี้ สำหรับ 6 เดือนแรกปี 2549 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 689.50 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 287.46 ล้านบาทจากช่วงเดียวกันของปี 2548 หรือคิดเป็นร้อยละ 71.50 ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสาร และจากการที่บริษัทย่อยมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้นในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2549 รวมทั้งกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยสำหรับต้นทุนและค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นก่อนวันเปิดให้บริการเดินรถ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ อาทิเช่น ค่าธรรมเนียมการจัดทำและค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบ อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และเครื่องกล ดอกเบี้ยจ่าย และค่าใช้จ่ายทางการเงิน จะถูกบันทึกเป็นต้นทุนโครงการ ซึ่งถือเป็นสินทรัพย์ของบริษัทฯ และจะมีการตัดจำหน่ายเป็นค่าใช้จ่ายตามจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุสัมปทานเมื่อการก่อสร้างโครงการเสร็จสิ้น โดยบริษัทฯ ใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีจำนวนผลผลิต ซึ่งเป็นวิธีตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป และเป็นวิธีที่หลายบริษัทเลือกใช้ เช่น บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน), บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และ The Eurotunnel ซึ่งเป็นบริษัทผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าในยุโรป วิธีการตัดจำหน่ายตามจำนวนผลผลิตดังกล่าว จะคำนึงถึงสัดส่วนของจำนวนผู้โดยสารจริงในแต่ละงวดเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารสำหรับงวดนั้น ๆ รวมประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุสัมปทานคงเหลือ ซึ่งต้นทุนโครงการตัดจำหน่ายจะเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตาม รายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ ก็เพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเช่นกัน ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายในการทบทวนประมาณการจำนวนผู้โดยสารอย่างสม่ำเสมอ โดยเฉพาะในกรณีที่จำนวนผู้โดยสารจริงแตกต่างไปจากประมาณการเกินกว่าร้อยละ 20 ตามการประมาณการที่จัดทำโดยโซติจินดา-มูเซล จากการที่บริษัทฯ ยังอยู่ในระยะแรกของการเปิดให้บริการทำให้รายได้ของบริษัทฯ ในช่วงแรกอาจจะไม่มากนักเนื่องจากกลุ่มผู้โดยสารเป้าหมายยังอยู่ระหว่างการปรับตัว ซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลาในการสร้างความคุ้นเคยกับการเดินทางโดยรถไฟฟ้าใต้ดิน ซึ่งถือเป็นระบบขนส่งมวลชนที่ค่อนข้างใหม่ ประกอบกับในช่วงแรกของการเปิดบริการ บริษัทฯ จะใช้กลยุทธ์ทางการตลาดโดยการให้ส่วนลดค่าโดยสาร เพื่อเป็นการแนะนำ และจูงใจให้ผู้โดยสารหันมาใช้บริการมากขึ้น ซึ่งจะทำให้รายได้ในช่วงปีแรก ๆ ของบริษัทฯ จะค่อย ๆ เพิ่มขึ้น ในขณะที่ต้นทุนของบริษัทฯ ส่วนใหญ่จะประกอบด้วยต้นทุนคงที่ โดย

เฉพาะต้นทุนค่าบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า และต้นทุนโครงการตัดบัญชี ส่งผลให้ผลการดำเนินงานในช่วงปีแรก ๆ ของบริษัทฯ แสดงผลขาดทุนสุทธิ โดยในปี 2546 2547 2548 และ 6 เดือนแรกปี 2549 บริษัทฯ มีผลขาดทุน 72.49 ล้านบาท 957.21 ล้านบาท 1,715.99 ล้านบาท และ 821.35 ล้านบาท ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม ทางบริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าจำนวนผู้โดยสารที่ใช้ระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล จะมีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจะเห็นได้จากจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันที่เพิ่มขึ้นในช่วงที่ผ่านมา เนื่องจากปัญหาการจราจรที่ยังคงคับคั่ง ในขณะที่ราคาน้ำมันมีการปรับตัวสูงขึ้น และหากโครงการระบบขนส่งมวลชนระบบรางในกรุงเทพมหานครสายต่าง ๆ ที่อยู่ระหว่างการเร่งดำเนินการของภาครัฐแล้วเสร็จจะเป็นตัวแปรสำคัญที่สามารถเร่งป้อนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลได้เป็นอย่างดี ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารในสายเฉลิมรัชมงคลที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว นอกจากนี้บริษัทฯ เริ่มมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในไตรมาส 3 ปี 2548 เป็นต้นมา ซึ่งจะทำให้รายได้รวมของบริษัทฯ ในอนาคตปรับตัวเพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ส่วนใหญ่จะมีไม่มากนัก เนื่องจากเป็นการใช้พื้นที่ที่มีอยู่ในการสร้างรายได้ส่วนเพิ่ม บริษัทฯ จึงมีความมั่นใจว่าผลการดำเนินงานของบริษัทฯ จะดีขึ้นในอนาคต

จากเหตุการณ์รถไฟฟ้าที่กำลังจะเข้าจอดที่ศูนย์ซ่อมบำรุงไหลจากราง และชนกับรถไฟฟ้าอีกขบวนหนึ่งเมื่อวันที่ 17 มกราคม 2548 นั้น ในส่วนของความเสียหายในบริเวณสถานี และระบบต่าง ๆ ได้มีการแก้ไขและทดสอบความพร้อมเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัยของการเดินรถ โดยผู้เชี่ยวชาญของบริษัทฯ รพม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ก่อนที่จะเริ่มเปิดให้บริการอีกครั้งเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2548 สำหรับรถไฟฟ้าที่ได้รับความเสียหาย 2 ขบวนนั้น ขณะนี้อยู่ระหว่างการซ่อม โดยได้เริ่มซ่อมแซมในเดือนตุลาคม 2548 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม 2549 อย่างไรก็ตาม จากจำนวนรถไฟฟ้าที่สามารถให้บริการในปัจจุบันจำนวน 17 ขบวนสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้สูงสุดประมาณ 301,240 คนต่อวัน ซึ่งถือว่าสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารในปัจจุบัน และตามจำนวนผู้โดยสารในปี 2549 ซึ่งได้ประมาณการโดยโศติจินดา-มุชลได้อย่างเพียงพอ โดยในเดือนมิถุนายน 2549 จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันเท่ากับ 167,328 คน ซึ่งคิดเป็นอัตราร้อยละ 55.55 ของจำนวนผู้โดยสารสูงสุดดังกล่าว

สำหรับความเสียหายของตัวรถไฟฟ้าและงานระบบในสถานี บริษัทฯ จะต้องรับผิดชอบตามวงเงินจำกัดความรับผิดชอบส่วนแรก เป็นเงิน USD. 250,000 หรือประมาณ 10,000,000 บาท ซึ่งได้มีการทยอยบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายแล้วทั้งจำนวนในปี 2548 นอกเหนือจากนั้นบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบ และในส่วนของความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารจากเหตุการณ์ดังกล่าว บริษัทฯ จะต้องรับผิดชอบตามวงเงินจำกัดความรับผิดชอบส่วนแรก เป็นเงิน USD 10,000 หรือประมาณ 400,000 บาท เฉพาะความเสียหายของทรัพย์สินของผู้โดยสาร แต่กรณีค่ารักษาพยาบาล และค่าชดเชยอื่นๆ บริษัทประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบทั้งจำนวนซึ่งทางบริษัทฯ ได้ดำเนินการจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้เสียหายเรียบร้อยแล้ว เช่นเดียวกับค่ารักษาพยาบาลที่ทางบริษัทประกันภัยได้จ่ายชำระให้แก่ผู้เสียหายเรียบร้อยแล้วเช่นกัน ณ วันที่ 25 สิงหาคม 2549 มีผู้โดยสารที่ได้รับความเสียหายดังกล่าว ได้รับเงินค่าชดเชยความเสียหายของทรัพย์สิน ค่ารักษาพยาบาล และค่าชดเชยอื่นๆ แล้ว รวมเป็นเงินประมาณ 24.67 ล้านบาท โดยทั้งหมดได้ลงนามในสัญญาประนีประนอมยอมความ ในการที่จะไม่เรียกร้องค่าเสียหายหรือทำการฟ้องร้องดำเนินคดีกับบริษัทฯ และ/หรือ บริษัทประกันภัยอีก

ตั้งแต่วันที่ 18 มกราคม 2548 จนถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2549 มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้บาดเจ็บทั้งสิ้น 77 ราย โดยจำนวน 74 ราย ได้มีการตกลงกันเรียบร้อยแล้ว และยังคงอยู่ระหว่างการเจรจาอีกเพียง 3 รายเท่านั้น ซึ่งคดีนี้ถือเป็นคดีแพ่งในข้อหาละเมิดเป็นเหตุให้มีผู้บาดเจ็บ

อย่างไรก็ตาม ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สิทธิเรียกร้องของผู้เสียหายต่อผู้รับประกันภัย มีกำหนดอายุความ 2 ปีนับแต่วันที่เกิดวินาศภัย คือ ภายในวันที่ 17 มกราคม 2550 ทั้งนี้ หากมีการฟ้องร้องจากผู้ได้รับความเสียหายภายใน 2 ปีนับจากวันที่เกิดอุบัติเหตุผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายแทนบริษัทฯ อนึ่ง บริษัทฯ ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในฐานะผู้รับประกันภัยของบริษัทฯ ได้มีหนังสือลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2548 ถึงบริษัทฯ ว่า อุบัติเหตุรถไฟฟ้าใต้ดิน เมื่อวันที่ 17

มกราคม 2548 ซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายต่อตัวรถไฟฟ้าใต้ดินและการบาดเจ็บต่อผู้โดยสารในขบวนรถไฟฟ้าใต้ดินนั้น ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทฯ ได้เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน) และผู้ประกันภัยร่วม

12.2.2. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ในการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ เพิ่งเริ่มมีรายได้จากการให้บริการเดินรถ ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2547 เป็นต้นมา ดังนั้น เพื่อให้การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานมีความชัดเจนยิ่งขึ้น ในการวิเคราะห์ครั้งนี้จะเปรียบเทียบผลการดำเนินงานในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 กับผลการดำเนินงานในปี 2547 เนื่องจากมีระยะเวลาการให้บริการเท่ากันคือ ประมาณ 6 เดือน และสำหรับผลการดำเนินงานของปี 2548 จะวิเคราะห์โดยเป็นการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 เปรียบเทียบกับ 6 เดือนหลังของปี 2548 รวมทั้งการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2549 เทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2548 อันเป็นการเปรียบเทียบโดยคำนึงถึงผลการดำเนินงานในช่วงเวลาเดียวกันของปีซึ่งเป็นระยะเวลาที่มีช่วงปีภาคการศึกษาและวันหยุดนักขัตฤกษ์ยาวเป็นจำนวนมากเช่นเดียวกัน

รายได้รวมของบริษัท

รายได้รวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ประกอบด้วยรายได้ค่าโดยสาร รายได้เงินชดเชยค่าโดยสาร รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และรายได้อื่น ๆ โดยรายได้รวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 เท่ากับ 402.04 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 ซึ่งเท่ากับ 445.88 ล้านบาท หรือลดลงจำนวน 43.84 ล้านบาท เนื่องจากอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 ต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยสำหรับปี 2547 ถึงร้อยละ 10.36 จากนโยบายการส่งเสริมการขายของบริษัทฯ นอกจากนี้ จำนวนวันที่ให้บริการก็น้อยกว่าเช่นกันจากเหตุการณ์รถไฟฟ้ามหานครในเดือนมกราคมที่ผ่านมา

รายได้รวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับงวด 6 เดือนหลังของปี 2548 เท่ากับ 643.97 ล้านบาทปรับตัวเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้รวมสำหรับงวด 6 เดือนแรกของ ปี 2548 ซึ่งเท่ากับ 402.04 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสาร ประกอบกับบริษัทฯ เริ่มมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ในช่วง 6 เดือนหลังของ ปี 2548 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 52.14 ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้จากการให้เช่าพื้นที่ร้านค้าในสถานี รายได้จากสื่อโฆษณา ซึ่งบริษัทฯ ได้ให้สิทธิแก่บริษัทย่อยเป็นผู้ดำเนินการ โดยมีรายได้ในรูปของส่วนแบ่งรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่าย และบริษัทฯ ยังมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์อื่น ๆ ที่บริษัทฯ เป็นผู้ดำเนินการเอง ได้แก่ รายได้จากการให้เช่าพื้นที่สำหรับติดตั้งเครื่อง ATM ตู้โทรศัพท์สาธารณะ เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทฯ จะเริ่มมีรายได้จากการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคมในไตรมาส 4 ของปี 2549

สำหรับช่วง 6 เดือนแรกของปี 2549 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้รวมทั้งสิ้น 689.50 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 287.46 ล้านบาทจากช่วงเดียวกันของปี 2548 หรือคิดเป็นร้อยละ 71.50 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสาร และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในช่วงเวลาดังกล่าว

รายได้ค่าโดยสาร

รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งถือเป็นรายได้หลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในปี 2547 มีจำนวนรวม 443.14 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 99.39 ของรายได้รวมซึ่งเป็นรายได้ที่เกิดขึ้นในช่วง 6 เดือน คือ ตั้งแต่วันที่ 3 ก.ค. -31 ธ.ค. 2547 คิดเป็นรายได้ต่อวันเฉลี่ยที่ 2.43 ล้านบาท (คำนวณจากจำนวนวันที่ให้บริการรวม 182 วัน) โดยมีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 147,458 คนต่อวัน หรือคิดเป็นอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคนต่อวันเท่ากับ 16.51 บาท โดยจำนวนสถานีที่ผู้โดยสารเดินทางเฉลี่ยเท่ากับ 6.04 สถานี

รายได้ค่าโดยสารในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 มีจำนวนรวม 400.03 ล้านบาท (รวมเงินชดเชยค่าโดยสารแล้วจำนวน 20.48 ล้านบาท) หรือคิดเป็นรายได้เฉลี่ยต่อวันเท่ากับ 2.41 ล้านบาท (คำนวณจากวันที่ให้บริการรวม 166 วัน) โดยมีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 161,896 คนต่อวัน หรือคิดเป็นอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคนต่อวันเท่ากับ 14.88 บาท โดยจำนวนสถานีที่ผู้โดยสารเดินทางเฉลี่ยเท่ากับ 6.38 สถานี ซึ่งหากพิจารณาถึงรายได้ค่าโดยสารในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 จะปรับตัวลดลงประมาณร้อยละ 9.73 เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ค่าโดยสารสำหรับปี 2547 ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันยังคงปรับตัวเพิ่มขึ้น ถึงร้อยละ 9.79 ทั้งนี้ เนื่องจากอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 ต่ำกว่าอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยสำหรับปี 2547 ถึงร้อยละ 10.36 จากนโยบายการส่งเสริมการขายของบริษัทฯ นอกจากนี้ จำนวนวันที่ให้บริการก็น้อยกว่าเช่นกันจากเหตุการณ์รถไฟฟ้ามหานครที่ผ่านมามี

สำหรับผลการดำเนินงานสำหรับงวด 6 เดือนหลังของปี 2548 บริษัทฯ มีรายได้ค่าโดยสาร จำนวน 590.36 ล้านบาท หรือคิดเป็นรายได้ต่อวันเฉลี่ยที่ 3.21 ล้านบาท (คำนวณจากจำนวนวันที่ให้บริการรวม 184 วัน) สูงกว่ารายได้ต่อวันเฉลี่ยสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 คิดเป็นร้อยละ 33.20 โดยมีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 164,762 คนต่อวัน หรือคิดเป็นอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคนต่อวันเท่ากับ 19.47 บาท โดยจำนวนสถานีที่ผู้โดยสารเดินทางเฉลี่ยเท่ากับ 5.87 สถานี ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารดังกล่าวเกิดจากจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย และอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับจำนวนวันที่ให้บริการในช่วง 6 เดือนหลังของปี 2548 มีจำนวน 184 วันเพิ่มขึ้นจาก 166 วัน ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548

ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2549 บริษัทฯ มีรายได้ค่าโดยสารทั้งสิ้นจำนวน 588.40 ล้านบาท สูงกว่ารายได้ค่าโดยสารสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 (ซึ่งรวมรายได้เงินชดเชยค่าโดยสารปรับปรุงจำนวน 20.48 ล้านบาท) เป็นจำนวน 188.37 ล้านบาท โดยคิดเป็นร้อยละ 47.09 ทั้งนี้ รายได้ค่าโดยสารเฉลี่ยต่อวันสำหรับ 6 เดือนแรกของปี 2549 คิดเป็น 3.25 ล้านบาท (คำนวณจากจำนวนวันที่ให้บริการรวม 181 วัน) สูงกว่าช่วงเวลาเดียวกันของปี 2548 คิดเป็นร้อยละ 34.85 โดยมีผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 154,646 คนต่อวัน หรือคิดเป็นอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคนต่อวันเท่ากับ 21.03 บาท ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารดังกล่าวเกิดจากอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคนต่อวันที่เพิ่มขึ้นจากการปรับอัตราค่าโดยสารจากอัตราลดพิเศษมาเป็นอัตราปกติตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทานสำหรับเหรียญโดยสารและอัตราส่วนลดร้อยละ 15 สำหรับบัตรโดยสารบุคคลธรรมดา ในขณะที่บริษัทฯ มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ในระดับที่ลดลงเพียงร้อยละ 4 เมื่อเทียบกับในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 นอกจากนี้ บริษัทฯ สามารถให้บริการเดินรถได้เต็ม 181 วันในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2549 เมื่อเทียบกับ 166 วันในช่วงเดียวกันของปี 2548 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุรถไฟฟ้ามหานครกันอีกด้วย

สำหรับอัตราค่าโดยสารในช่วงวันที่ 7 มกราคม – 4 มิถุนายน 2548 เป็นอัตราที่ให้ส่วนลดพิเศษตามที่บริษัทฯ และรฟม. ได้มีการทำข้อตกลงร่วมกัน เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการรถไฟฟ้าได้ดินมากขึ้น โดยอัตราค่าโดยสารสำหรับบุคคลธรรมดาใน 3 สถานีแรก เท่ากับ 10.00 บาท และอัตราค่าโดยสารตั้งแต่ 4 สถานีขึ้นไป เท่ากับ 15.00 บาท และอัตราค่าโดยสารสำหรับนักเรียน นักศึกษาใน 3 สถานีแรก 7.00 บาท และตั้งแต่ 4 สถานีขึ้นไป เท่ากับ 11.00 บาท ซึ่งมีการปรับเป็นอัตราใหม่ตั้งแต่วันที่ 5 มิถุนายน ที่ผ่านมามี โดยอัตราค่าโดยสารสำหรับบุคคลธรรมดาเป็นอัตราที่ให้ส่วนลดร้อยละ 15 จากอัตราค่าโดยสารปกติสำหรับเหรียญโดยสาร และให้ส่วนลดร้อยละ 20 สำหรับบัตรโดยสารบุคคลธรรมดา สำหรับบัตรประเภทนักเรียน นักศึกษา ให้ส่วนลดร้อยละ 30

อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2548 เป็นต้นมา บริษัทฯ ได้ปรับอัตราค่าโดยสารสำหรับเหรียญโดยสารบุคคลธรรมดาเป็นอัตราปกติ และให้ส่วนลดร้อยละ 15 จากอัตราค่าโดยสารปกติสำหรับบัตรโดยสารบุคคลธรรมดา สำหรับบัตรประเภทนักเรียน นักศึกษา ให้ส่วนลดร้อยละ 30 และให้ส่วนลดร้อยละ 50 สำหรับเด็กและผู้สูงอายุ

ในวันที่ 3 กรกฎาคม 2549 บริษัทฯ สามารถปรับอัตราค่าโดยสารเพิ่มขึ้นได้ตามสัญญาสัมปทาน โดยปรับตามอัตราการเพิ่มของดัชนีผู้บริโภคของกลุ่มที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มของเดือน ก.ย.2548 อย่างไรก็ตามวันที่ 5 กรกฎาคม 2549 รฟม.ได้มีหนังสือ

แจ้งให้บริษัทฯ ระวังการดำเนินการปรับเปลี่ยนอัตราค่าโดยสารไว้ก่อน เพื่อให้ รฟม. นำเสนอเรื่องให้กรม. อนุมัติและประกาศให้ประชาชนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน ดังนั้น อัตราค่าโดยสารที่ใช้จริงในระหว่างวันที่ 3 กรกฎาคม 2549 – 5 กรกฎาคม 2551 จึงเป็นดังนี้

ระยะเวลา	เหรียญโดยสาร อัตราต่ำสุด – สูงสุด (บาท)	บัตรโดยสารแบบเติมเงินสำหรับบุคคลทั่วไป อัตราต่ำสุด – สูงสุด (บาท)
3 ก.ค. 49 - 5 ก.ค. 2549	15 -39	13-33
6 ก.ค. 49 – 4 ส.ค. 2549	14-36	13-33
5 ส.ค. 49 – 2 ก.ค. 51	15-39	13-33

หมายเหตุ : อัตราค่าโดยสารก่อนการปรับขึ้นราคาตามสัญญาสัมปทาน (1 ต.ค. 48 - 2 ก.ค. 49) เป็นดังนี้ เหรียญโดยสาร 14 – 36 บาท และบัตรโดยสาร 12 -31 บาท

ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถจนถึงปัจจุบันสามารถสรุปได้ดังนี้

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันและอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยตั้งแต่เปิดให้บริการในเดือน กรกฎาคม 2547 ถึง ธันวาคม 2548

เดือน	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (คน)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (คน)	อัตราค่าโดยสาร	เดือน	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (คน)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (คน)	อัตราค่าโดยสาร
<u>ปี 2547</u>				<u>ปี 2548</u>			
กรกฎาคม	214,742	210,401	ตั้งแต่ 3 ก.ค. 2547 – 12 ส.ค. 2547 อัตราค่าโดยสารเท่ากับ 10.00 บาทตลอดสาย ตั้งแต่ 13 ส.ค. 2547 ให้ส่วนลด 15% จากอัตราค่าโดยสารตามสัญญาสัมปทาน	มกราคม	145,218	164,426	ตั้งแต่ 7 ม.ค. 2548 – 4 มิ.ย. 2548 ค่าโดยสาร 3 สถานีแรก 10.00 บาท 4 สถานีขึ้นไป 15.00 บาท สำหรับนักเรียน นักศึกษา ให้ส่วนลดอีก 30%
สิงหาคม	162,250	161,508		กุมภาพันธ์	147,783	158,341	
กันยายน	121,796	128,625		มีนาคม	173,494	178,114	
ตุลาคม	129,658	133,354		เมษายน	154,078	180,107	
พฤศจิกายน	131,119	137,090		พฤษภาคม	173,143	187,417	
ธันวาคม	128,170	140,230		มิถุนายน	168,175	180,692	
				กรกฎาคม	160,098	180,091	ตั้งแต่ 5 มิ.ย. – 30 ก.ย. 48 ให้ส่วนลด 15% จากอัตราค่าโดยสารตามสัญญาสัมปทานสำหรับเหรียญโดยสาร และให้ส่วนลด 20% สำหรับบัตรโดยสารแบบเติมเงิน
				สิงหาคม	167,584	184,895	
				กันยายน	170,428	186,342	
				ตุลาคม	168,830	182,766	
				พฤศจิกายน	168,501	181,005	
				ธันวาคม	153,437	174,863	
เฉลี่ย	147,458	151,255	16.51 บาท	เฉลี่ย	163,403	179,145	16.96 บาท

หมายเหตุ - จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงานสำหรับไตรมาสที่ 1 ไตรมาสที่ 2 ไตรมาสที่ 3 และไตรมาสที่ 4 ของปี 2548 เท่ากับ 166,960 คน 182,739 คน 183,776 คน และ 179,669 คน ตามลำดับ

- อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยในเดือนม.ค. – ธ.ค. 2548 เท่ากับ 16.96 บาทต่อคน ทั้งนี้ อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยดังกล่าวหากรวมเงินชดเชยจาก รฟม. ในช่วงที่ใช้อัตราค่าโดยสารพิเศษ ตั้งแต่วันที่ 7 ม.ค. – 4 มิ.ย. 2548 จำนวน 20.48 ล้านบาท จะทำให้อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยในเดือน ม.ค.-ธ.ค. 2548 เท่ากับ 17.32 บาทต่อคน และอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยในเดือนธ.ค. 2548 เท่ากับ 20.86 บาทต่อคน

ที่มา: บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด(มหาชน)

จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันและอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยตั้งแต่เปิดให้บริการในเดือน มกราคม 2549 ถึง มิถุนายน 2549

เดือน	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวัน (คน)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันทำงาน (คน)	อัตราค่าโดยสารเฉลี่ย
มกราคม	152,304	166,066	20.80
กุมภาพันธ์	153,075	170,999	21.06
มีนาคม	167,160	178,322	21.05
เมษายน	142,412	170,615	21.21
พฤษภาคม	145,460	168,015	21.14
มิถุนายน	167,328	194,391	20.95
เฉลี่ย 6 เดือน	154,646	174,922	21.03

ที่มา: บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด(มหาชน)

สำหรับการกำหนดอัตราค่าโดยสารของบริษัทฯ จะกำหนดตามอัตราค่าโดยสารสูงสุด ตามที่ระบุในสัญญาสัมปทาน ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

ตารางแสดงอัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิง ณ วันที่ 1 มกราคม 2545 ตามสัญญาสัมปทาน

สถานี	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12 - 17
อัตราค่าโดยสาร	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36

ที่มา: สัญญาสัมปทาน

อัตราค่าโดยสารสูงสุดจะปรับจากอัตราพื้นฐานอ้างอิงดังกล่าวทุก 2 ปี ตามดัชนีผู้บริโภคของกลุ่มอื่นที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มในเขตกรุงเทพมหานคร (Bangkok Non-food Consumer Price Index) ของเดือนกันยายนปีก่อนที่จะมีการปรับราคาค่าโดยสาร โดยอัตราค่าโดยสารที่คำนวณได้จะมีการปัดทศนิยมให้เป็นจำนวนเต็ม คือ ถ้าทศนิยมเท่ากับหรือมากกว่า 0.501 ให้ปัดขึ้น ถ้าเท่ากับหรือน้อยกว่า 0.500 ให้ปัดลง (รายละเอียดการคำนวณอัตราค่าโดยสารสูงสุดโปรดดูในหัวข้อ 12.3.1 เรื่องข้อมูลประกอบ การจัดทำประมาณการทางการเงินของบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) อย่างไรก็ตาม เนื่องจากดัชนีผู้บริโภคของกลุ่มอื่นที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มในเขตกรุงเทพมหานครของเดือนกันยายน ปี 2546 เปลี่ยนแปลงไม่เพียงพอที่จะมีผลต่ออัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิง ที่คำนวณได้ ณ วันที่ 1 มกราคม 2547 จึงทำให้อัตราค่าโดยสารที่ใช้สำหรับช่วง 3 กค.47 – 2 กค.49 ยังคงเป็นอัตราเดียวกับอัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิง ณ วันที่ 1 มกราคม 2545 ทั้งนี้ รายละเอียดดัชนีผู้บริโภคของกลุ่มอื่นที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มในเขตกรุงเทพมหานครของเดือนกันยายน ตั้งแต่ปี 2544 – 2548 โดยเทียบกับดัชนีผู้บริโภคของกลุ่มอื่นที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มในเขตกรุงเทพมหานครของปี 2545 ซึ่งถือเป็นปีฐานในการคำนวณ สามารถสรุปได้ดังนี้

ปี	ดัชนีผู้บริโภคของกลุ่มอื่นที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่ม ของเดือนกันยายน
2544	100.1
2546	100.3
2548	109.3

ที่มา: สำนักดัชนีการค้า สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์

รายได้เงินชดเชยค่าโดยสาร

บริษัทฯ มีรายได้เงินชดเชยค่าโดยสารจาก รฟม. สำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 รวมทั้งสิ้น 20.48 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการที่บริษัทฯ ให้ความร่วมมือกับรฟม. ในการทดลองปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าผ่านนครสายเฉลิมรัชมงคลจากอัตราตามสัญญาสัมปทานในช่วงตั้งแต่วันที่ 7 มกราคม 2548 ถึงวันที่ 4 มิถุนายน 2548 โดยรฟม.ตกลงที่จะจ่ายชดเชยรายได้ให้แก่บริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 80.00 ของส่วนต่างของรายได้ที่บริษัทฯ ได้รับจริงในแต่ละวันในส่วนที่ต่ำกว่ารายได้ที่กำหนดไว้ในบันทึกข้อตกลง ฉบับวันที่ 6 มกราคม 2548 ทั้งนี้ รายได้เงินชดเชยค่าโดยสารดังกล่าวเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงที่บริษัทฯ ใช้อัตราค่าโดยสารพิเศษในช่วงทดลองดังกล่าว ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 เท่านั้น

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

นอกจากที่บริษัทฯ ได้รับสิทธิตามสัญญาสัมปทานให้เป็นผู้บริการเดินรถไฟฟ้าผ่านนครสายเฉลิมรัชมงคลเพียงรายเดียว ดังที่กล่าวไปแล้วในหัวข้อก่อน บริษัทฯ ยังได้รับสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในโครงการแต่เพียงผู้เดียวตลอดอายุสัญญาสัมปทาน 25 ปีเช่นกัน ซึ่งสามารถแบ่งรายได้ออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่บริษัทฯ เป็นผู้ทำสัญญากับบริษัทอื่นโดยตรง เพื่อให้สิทธิแก่บริษัทอื่นในการดำเนินการ เช่น รายได้จากการให้เช่าพื้นที่เพื่อให้บริการเครื่องถอนเงินอัตโนมัติ การให้เช่าพื้นที่ตู้โทรศัพท์สาธารณะ การให้เช่าพื้นที่สื่อโฆษณาแบบมีเดียบริเวณกระจกกันชนขบวนรถไฟฟ้า การให้เช่าพื้นที่ติดตั้งจอ LCD ภายในขบวนรถไฟฟ้า และติดตั้งจอ Plasma ในบริเวณสถานี และกลุ่มการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่บริษัทฯ ให้สิทธิแก่บริษัทย่อยเป็นผู้บริหารจัดการ เช่น รายได้จากการให้เช่าพื้นที่ร้านค้าภายในสถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดและจรสถานีลาดพร้าว (ผ่านบริษัท เมโทรมอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด) การให้เช่าพื้นที่สื่อโฆษณาแบบป้ายนิ่งภายในบริเวณสถานีและในตัวรถไฟฟ้า (ผ่านบริษัท ไตรแอดส์ เน็ทเวิร์ค จำกัด) และ รายได้จากการให้บริการและดูแลรักษาอุปกรณ์ระบบสื่อสารโทรคมนาคม (ผ่านบริษัท บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค จำกัด) เป็นต้น โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อย เริ่มมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในเดือนมิถุนายน 2548 ซึ่งสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 ประกอบด้วย รายได้ค่าโฆษณา จำนวน 0.93 ล้านบาท และมีรายได้จากการให้บริการติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะจำนวน 0.28 ล้านบาท สำหรับในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพียงเล็กน้อย เนื่องจากเริ่มเปิดดำเนินการเฉพาะธุรกิจโฆษณาเท่านั้น

สำหรับงวด 6 เดือนหลังของปี 2548 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์รวม 52.14 ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้จากพื้นที่ร้านค้าปลีกจำนวน 4.75 ล้านบาท รายได้จากการจัดทำ/จัดหาสื่อโฆษณาจำนวน 36.70 ล้านบาทและรายได้จากการให้บริการติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะและเครื่องถอนเงินอัตโนมัติ จำนวน 10.68 ล้านบาทตามลำดับ ซึ่งเพิ่มขึ้นจำนวน 50.93 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับ 6 เดือนแรกของปี 2548 ซึ่งเริ่มมีรายได้ค่าโฆษณาและรายได้จากการให้บริการติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะรวมจำนวน 1.20 ล้านบาท

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์รวม 82.95 ล้านบาทในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2549 ประกอบด้วยรายได้จากพื้นที่ร้านค้าปลีกในสถานีสุขุมวิทและพลโยธินรวมจำนวน 13.47 ล้านบาท รายได้จากการจัดทำ/จัดหาสื่อโฆษณาจำนวน 59.26 ล้านบาทและรายได้จากการให้บริการติดตั้งโทรศัพท์สาธารณะและเครื่องถอนเงินอัตโนมัติ จำนวน 10.21 ล้านบาทตามลำดับ

รายได้อื่น ๆ

รายได้อื่น ๆ ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยประกอบด้วย ดอกเบี้ยรับ และ กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์ เป็นต้น

ในปี 2547 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้อื่นรวม 2.74 ล้านบาทลดลงจาก 3.38 ล้านบาทในปี 2546 โดยมีสาเหตุหลักจากดอกเบี้ยรับที่ลดลง เนื่องจากยอดเงินสดคงเหลือเฉลี่ยระหว่างปีลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนหน้า จากการลงทุนในต้นทุนโครงการ อุปกรณ์ และเงินลงทุนในบริษัทย่อย ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะมีการทยอยเบิกใช้เงินกู้ยืม อย่างต่อเนื่อง และมีการเพิ่มทุนในเดือนพฤศจิกายน และธันวาคม ซึ่งทำให้ยอดเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นในช่วงปลายปี

สำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้อื่นรวม 1.08 ล้านบาท ลดลงจาก 1.43 ล้านบาทในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2547 จะเป็นผลจากดอกเบี้ยรับที่ลดลงจากยอดเงินสดคงเหลือเฉลี่ยระหว่างงวดลดลงเช่นกัน และสำหรับงวด 6 เดือนหลังของปี 2548 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้อื่นรวม 1.47 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจำนวน 0.39 ล้านบาท

สำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้อื่นรวม 18.15 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 17.07 ล้านบาทในช่วงเดียวกันของปี 2548 เนื่องจากบริษัทฯ มีกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อยจำนวน 17.15 ล้านบาท จากการขายเงินลงทุนในบริษัท บีเอ็มซีแอล เนท์เวิร์ค จำกัด จำนวน 3.15 ล้านหุ้น ในราคาหุ้นละ 10 บาท คิดเป็นร้อยละ 30 ของทุนจดทะเบียนของบริษัทย่อย และทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัทย่อยดังกล่าวลดลงเหลือร้อยละ 70

ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จะประกอบด้วย ต้นทุนค่าโดยสาร ต้นทุนค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์ ค่าตัดจำหน่าย ต้นทุนโครงการ และค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ซึ่งถือเป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัทฯ และบริษัทย่อย โดยสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายรวมจำนวน 1,010.83 ล้านบาท ค่อนข้างใกล้เคียงกับค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในปี 2547 ซึ่งมีจำนวน 1,045.48 ล้านบาท เป็นการปรับตัวลดลงร้อยละ 3.31 เนื่องจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

สำหรับงวด 6 เดือนหลัง ของปี 2548 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 949.83 ล้านบาท ลดลงจำนวน 61.00 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 6.03 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายรวมสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 ซึ่งเท่ากับ 1,010.83 ล้านบาท เนื่องจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร และค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการ

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 976.51 ล้านบาท ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2549 ลดลงจำนวน 34.32 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.40 จากช่วงเวลาเดียวกันของปี 2548 ซึ่งเท่ากับ 1,010.83 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักจากการลดลงของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารที่ลดลง จากงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 ซึ่งรวมเงินจำนวน 89.00 ล้านบาท ขยับลดเหลือถูกละห้อมถวายแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าฯ สิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ และหากไม่รวมเงินดังกล่าว ค่าใช้จ่ายรวมของงวด 6 เดือนแรกปี 2549 เพิ่มขึ้น 54.69 บาท เมื่อเทียบกับ 921.83 ล้านบาทสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 เนื่องจากมีต้นทุนค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้นจำนวน 39.38 ล้านบาท จากการเริ่มเปิดดำเนินการของธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ และต้นทุนค่าโดยสารเพิ่มขึ้น 27.48 ล้านบาท จากจำนวนวันให้บริการที่มากกว่าในช่วงเดียวกันของปี 2548

ต้นทุนค่าโดยสาร

ต้นทุนค่าโดยสารส่วนใหญ่ จะประกอบด้วย ค่าบริหารโครงการ ค่าบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบและงานโครงสร้างพื้นฐานโยธา ค่าเบี้ยประกันภัย และค่าสาธารณูปโภค เช่น ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปา เงินเดือนและสวัสดิการพนักงาน และเงินตอบแทนให้รฟม.

ต้นทุนค่าโดยสารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 เท่ากับ 704.10 ล้านบาท ประกอบด้วยรายการหลัก ๆ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและรางรถไฟฟ้า 223.61 ล้านบาท ค่าบำรุงรักษางานโครงสร้างพื้นฐานโยธา 90.25 ล้านบาท ค่าบริหารโครงการ 35.31 ล้านบาท ค่าเบี้ยประกันภัย 50.03 ล้านบาท ค่าสาธารณูปโภค 165.21 ล้านบาท เงินเดือนและสวัสดิการพนักงานรวม 101.25 ล้านบาท และเงินตอบแทนรฟม. 3.80 ล้านบาท ซึ่งต้นทุนค่าโดยสารดังกล่าวลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนค่าโดยสารในปี 2547 ซึ่งมีระยะเวลาให้บริการใกล้เคียงกัน โดยค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่จะลดลง ยกเว้นบางรายการ เช่น ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและระบบรางรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นจำนวน 28.92 ล้านบาท ทั้งนี้ ในปี 2547 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีต้นทุนค่าโดยสารจำนวน 674.47 ล้านบาท ประกอบด้วยรายการหลัก ๆ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและรางรถไฟฟ้า 194.69 และค่าบำรุงรักษางานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา 93.97 ล้านบาท ค่าบริหารโครงการ 42.80 ล้านบาท

ค่าเบี้ยประกันภัย 48.20 ล้านบาท ค่าสาธารณูปโภค 164.00 ล้านบาท เงินเดือนและสวัสดิการพนักงานรวม 102.68 ล้านบาท และเงินตอบแทนรฟม. 4.43 ล้านบาท

ต้นทุนค่าโดยสาร สำหรับงวด 6 เดือนหลังของ ปี 2548 เท่ากับ 713.30 ล้านบาท ปรับเพิ่มขึ้นจำนวน 9.21 ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 1.31 เมื่อเปรียบเทียบกับต้นทุนค่าโดยสารสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 ซึ่งเท่ากับ 704.10 ล้านบาท มีสาเหตุหลักจากค่าเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มขึ้นจากเหตุการณ์รถไฟฟ้ามหานครกันเมื่อต้นปี 2548 ทั้งนี้ ต้นทุนค่าโดยสารในงวดนี้ ประกอบด้วยรายการหลัก ๆ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและวางรถไฟฟ้ 198.14 ล้านบาท ค่าบำรุงรักษางานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา 90.44 ล้านบาท ค่าบริหารโครงการ 26.75 ล้านบาท ค่าเบี้ยประกันภัย 67.70 ล้านบาท ค่าสาธารณูปโภค 188.12 ล้านบาท เงินเดือนและสวัสดิการพนักงานรวม 105.91 ล้านบาท และเงินตอบแทน รฟม. 5.90 ล้านบาท สำหรับในงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 บริษัท มีต้นทุนค่าโดยสารรวมทั้งสิ้น 731.58 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 27.48 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 3.90 จากช่วงเดียวกันของปี 2548 การเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าเบี้ยประกันภัยจำนวน 19.14 ล้านบาท โดยต้นทุนค่าโดยสารในงวดนี้ ประกอบด้วยรายการหลัก ๆ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและวางรถไฟฟ้ 201.95 ล้านบาท ค่าบำรุงรักษางานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา 104.90 ล้านบาท ค่าบริหารโครงการ 25.68 ล้านบาท ค่าเบี้ยประกันภัย 69.17 ล้านบาท ค่าสาธารณูปโภค 170.35 ล้านบาท เงินเดือนและสวัสดิการพนักงานรวม 105.06 ล้านบาท และเงินตอบแทน รฟม. 5.89 ล้านบาท ทั้งนี้ หากพิจารณาถึงอัตราส่วนของต้นทุนค่าโดยสารต่อรายได้ค่าโดยสาร จะพบว่า บริษัท มีอัตราส่วนดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 176.01 ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 เป็นร้อยละ 124.33 ในช่วงเดียวกันของปี 2549 ทั้งนี้ มีสาเหตุหลักมาจากการที่บริษัท สามารถสร้างรายได้ค่าโดยสารได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ในขณะที่ต้นทุนค่าโดยสารส่วนใหญ่เป็นต้นทุนคงที่นั่นเอง

ต้นทุนค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์

จากการที่บริษัทเริ่มมีรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตั้งแต่เดือนมิถุนายน ปี 2548 ทำให้งวด 6 เดือนแรกของปี 2548 บริษัท มีต้นทุนค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 0.41 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นเป็น 27.99 ล้านบาท สำหรับงวด 6 เดือนหลังของปี 2548 ซึ่งประกอบด้วยรายการหลัก ๆ ได้แก่เงินตอบแทนรฟม. 6.68 ล้านบาท ค่าบำรุงรักษาระบบและค่าสาธารณูปโภค 14.26 ล้านบาท และต้นทุนขายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการพัฒนาเชิงพาณิชย์จำนวน 5.94 ล้านบาท

สำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 นั้น บริษัท มีต้นทุนค่าพัฒนาเชิงพาณิชย์จำนวน 39.78 ล้านบาท ประกอบด้วยรายการหลักคือค่าบำรุงรักษาระบบและค่าสาธารณูปโภค 20.03 ล้านบาท และค่าตอบแทนรฟม. 7.21 ล้านบาท

ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการ

สำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการคิดเป็นจำนวนรวม 94.37 ล้านบาท ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547 ซึ่งเท่ากับ 124.99 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการสำหรับงวด 6 เดือนหลังของปี 2548 เท่ากับ 77.34 ล้านบาทปรับตัวลดลงจำนวน 17.04 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 18.05 เมื่อเปรียบเทียบกับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 ได้มีสาเหตุหลักมาจากการปรับเพิ่มประมาณการผู้โดยสารตลอดอายุสัมปทานในเดือนพฤษภาคม 2548 สำหรับ 6 เดือนแรกของปี 2549 นั้น ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการคิดเป็น 71.24 ล้านบาท ลดลง 23.14 ล้านบาทหรือร้อยละ 24.52 จากช่วงเดียวกันของปี 2548 ด้วยสาเหตุเช่นเดียวกัน นอกจากนี้ บริษัท ได้มีการปรับสูตรการคำนวณค่าตัดจำหน่ายโครงการโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

สูตรการคำนวณเดิม

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด = ต้นทุนโครงการ x อัตราส่วนผู้โดยสารสำหรับงวด

อัตราส่วนผู้โดยสารสำหรับงวด = $\frac{\text{จำนวนผู้โดยสารจริงสำหรับงวด}}{\text{จำนวนผู้โดยสารจริงสะสมถึงงวดนั้น} + \text{ประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุสัมปทานที่}}$

เหลือ

สูตรการคำนวณใหม่

ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด = ต้นทุนโครงการสุทธิ x อัตราส่วนผู้โดยสารสำหรับงวด

อัตราส่วนผู้โดยสารสำหรับงวด = จำนวนผู้โดยสารจริงสำหรับงวด

จำนวนผู้โดยสารจริงสำหรับงวดนั้น + ประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุสัมปทานที่เหลือ

บริษัทฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงสูตรการคำนวณค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการดังกล่าวตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ของปี 2548 โดยการปรับเปลี่ยนสูตรการคำนวณดังกล่าวจะไม่ทำให้ต้นทุนค่าโดยสารในงวดดังกล่าวและงวดต่อ ๆ ไปเปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญแต่อย่างใด หากไม่มีการปรับเปลี่ยนประมาณการผู้โดยสารในอนาคต

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อยสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 เท่ากับ 211.95 ล้านบาท ปรับตัวลดลงจากปี 2547 เล็กน้อยคิดเป็นจำนวน 32.71 ล้านบาท หรือลดลงจำนวน 121.71 ล้านบาทหากไม่นำเงินบริจาค จำนวน 89.00 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการนำรายได้จากการจัดเก็บค่าโดยสารทั้งหมดของบริษัทฯ ตั้งแต่ 3 ก.ค. 2547 – 12 ส.ค. 2547 ขึ้นทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวายแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวและสมเด็จพระนางเจ้าฯ สิริกิติ์พระบรมราชินีนาถ รวมเป็นค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เนื่องจากไม่ใช่ค่าใช้จ่ายปกติที่เกิดขึ้นเป็นประจำ ซึ่งการลดลงของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารดังกล่าวส่วนใหญ่เกิดจากการลดลงของค่าโฆษณา ค่าประชาสัมพันธ์ ค่าที่ปรึกษา ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารในงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 นี้ เป็นค่าใช้จ่ายที่บริษัทฯ จ่ายให้แก่กรม. ในการแก้ไขงานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาในระบบจำนวนรวม 21.57 ล้านบาท อันเนื่องมาจากการที่บริษัทฯ ได้เปลี่ยนผู้รับเหมางานระบบจากกลุ่มบริษัท Alstom และ Mitsubishi มาเป็น กลุ่มบริษัทซีเมนส์

สำหรับงวด 6 เดือนหลังของปี 2548 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร เท่ากับ 131.19 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจำนวน 9.48 ล้านบาท เมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 (ไม่รวมเงินบริจาค 89.00 ล้านบาท)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารทั้งสิ้น 133.91 ล้านบาทในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2549 เพิ่มขึ้นเพียง 10.96 ล้านบาทหรือร้อยละ 8.92 จากช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 (หากไม่รวมค่าใช้จ่ายพิเศษของรายการเงินบริจาคจำนวน 89 ล้านบาทในงวด 6 เดือนของปี 2548) หากพิจารณาจากอัตราส่วนของค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อรายได้รวม จะเห็นได้ว่า บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการบริหารค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ยังมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยมีอัตราส่วนดังกล่าวลดลงจากร้อยละ 30.58 ในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2548 เป็น ร้อยละ 19.42 ในช่วงเดียวกันของปี 2549

ดอกเบี้ยจ่าย

ก่อนการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ ดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดจากการกู้ยืมเงินถือเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโครงการ ทั้งนี้ ดอกเบี้ยจ่ายสำหรับปี 2547 งวด 6 เดือนแรก และ 6 เดือนหลังของปี 2548 เท่ากับ 375.90 ล้านบาท 378.99 ล้านบาท และ 432.01 ล้านบาทตามลำดับ ดอกเบี้ยจ่ายที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวเกิดจากการเบิกเงินกู้เพิ่มขึ้น และอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น

สำหรับในงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีดอกเบี้ยจ่ายทั้งสิ้น 519.08 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 140.09 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 36.96 จากช่วงเดียวกันของปี 2548 โดยมีสาเหตุมาจากการเบิกเงินกู้ระยะยาวจากผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้น และอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้นเช่นเดียวกัน

กำไรขาดทุนสุทธิ

ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ปี 2546 2547 และ ปี 2548 มีผลขาดทุนสุทธิจำนวน 72.49 ล้านบาท 957.21 ล้านบาท และ 1,715.99 ล้านบาทตามลำดับ โดยในปี 2546 เป็นปีที่บริษัทฯ ยังไม่เริ่มเปิดให้บริการ ดังนั้นค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นจะถูกบันทึกเป็นต้นทุนโครงการ และจะทยอยตัดจำหน่ายตลอดอายุสัมปทานตามวิธีคำนวณผลผลิตส่วนในปี 2547 และ 2548 เป็นปีที่บริษัทฯ เริ่มเปิดให้บริการ ทำให้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นนับตั้งแต่เปิดให้บริการจะแสดงเป็นต้นทุน และค่าใช้จ่ายในปีนั้น ๆ ทำให้ผลขาดทุนสุทธิที่แสดงในงบกำไรขาดทุนสูงกว่างวดปี 2546

สำหรับงวด 6 เดือนหลังของปี 2548 จะมีผลขาดทุนสุทธิจำนวน 736.21 ล้านบาท โดยมีขาดทุนสุทธิที่ลดลงจำนวน 243.57 ล้านบาทเมื่อเทียบกับงวด 6 เดือนแรกของปี 2548 โดยมีสาเหตุหลักจากรายได้ค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ประกอบกับบริษัทฯ และบริษัทย่อยเริ่มมีรายได้เสริมจากธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์

สำหรับในงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 นั้น บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีผลขาดทุนสุทธิ 821.35 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากขาดทุนสุทธิในช่วงเดียวกันของปี 2548 ทั้งสิ้น 158.43 ล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 16.17 โดยมีสาเหตุมาจากการที่บริษัทฯ สามารถสร้างรายได้ค่าโดยสารได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายต่างๆ ให้เพิ่มขึ้นในอัตราส่วนที่ต่ำกว่า นอกจากนี้ ในช่วงเวลาดังกล่าว บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายได้และกำไรจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น

ผลการดำเนินงานที่เป็นขาดทุนในช่วงปีแรก ๆ ของการเปิดดำเนินการถือได้ว่าเป็นลักษณะปกติของการลงทุนในโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ เนื่องจากบริษัทฯ เพิ่งเริ่มมีรายได้จากการดำเนินงาน ซึ่งยังไม่เพียงพอที่จะชดเชยค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่มักจะเป็นต้นทุนคงที่ตามสัญญาที่เกี่ยวข้อง เช่น ค่าซ่อมบำรุง ค่าบริหารโครงการ ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการ ค่าเสื่อมราคาและค่าใช้จ่ายตัดจ่ายอื่น ๆ รวมถึงดอกเบี้ยจ่าย ประกอบกับจำนวนผู้โดยสารที่ใช้รถไฟฟ้าในระยะแรกอาจยังไม่มากนัก เนื่องจากต้องอาศัยเวลาเพื่อสร้างความคุ้นเคยกับระบบขนส่งมวลชนระบบรางซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนใหม่ และบริษัทฯ ต้องใช้นโยบายราคาในการจูงใจให้เกิดการทดลองใช้บริการ อัตราค่าโดยสารจึงยังไม่ใช่อัตรากำไรที่ควรจะเป็น อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารของบริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าจำนวนผู้โดยสารในระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลจะมีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอัตราที่สูงขึ้น ซึ่งจะทำให้ผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ดีขึ้นในอนาคตอันใกล้

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 บริษัทฯ มียอดขาดทุนสะสมรวมจำนวน 3,657.55 ล้านบาท จึงทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้อย่างน้อยในอีก 5 ปีข้างหน้า

12.2.3. การวิเคราะห์ฐานะการเงิน

สินทรัพย์

สินทรัพย์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย รายการหลัก ๆ ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ต้นทุนโครงการ อุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 19,305.65 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 16,140.00 ล้านบาทในปี 2546 คิดเป็นจำนวน 3,165.65 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 19.61 จากยอดสินทรัพย์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 โดยการเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนโครงการ ซึ่งเป็นรายการสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์และระบบการเดินรถไฟฟ้าทั้งหมด และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในส่วนของพื้นที่ร้านค้าของบริษัทฯ และอุปกรณ์ภายในสถานีของบริษัทย่อย รวมถึงยอดเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด โดยมีแหล่งเงินทุนหลักจากการกู้ยืมระยะยาว และจากการเพิ่มทุนของบริษัทฯ ในปี 2547

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมจำนวน 19,731.50 ล้านบาท ปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 19,305.65 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 คิดเป็นจำนวน 425.85 ล้านบาทหรือเท่ากับร้อยละ 2.21 ส่วนใหญ่เกิดจากการ

เพิ่มขึ้นของต้นทุนโครงการ 420.58 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 98.76 ล้านบาท สำหรับในส่วน of ต้นทุนโครงการนั้น บริษัทได้ลงทุนในส่วนสำคัญ ๆ แล้วตั้งแต่ปี 2547 และในปี 2548 มีการลงทุนเพิ่มเติมในอุปกรณ์งานระบบการเดินรถไฟฟ้าจำนวน 208.23 ล้านบาท อุปกรณ์โทรคมนาคมในสถานีจำนวน 105.91 ล้านบาท และลงทุนในโครงสร้างพื้นที่ร้านค้าในสถานีจำนวน 24.95 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 19,491.49 ล้านบาท ลดลง 240.01 ล้านบาท จากวันที่ 31 ธันวาคม 2548 หรือคิดเป็นร้อยละ 1.22 โดยส่วนใหญ่มาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 288.85 ล้านบาท

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม 2547 มีจำนวน 343.92 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 167.81 ล้านบาทจากจำนวน 176.11 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 เนื่องจากบริษัทฯ มีการเพิ่มทุนจำนวน 1,245.22 ล้านบาท และมีการเบิกเงินกู้ยืมระยะยาวอีกจำนวน 2,103.00 ล้านบาท เพื่อลงทุนในระบบรถไฟฟ้า และอุปกรณ์ต่าง ๆ จำนวน 2,771.27 ล้านบาท และ 255.52 ล้านบาท ตามลำดับ

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม 2548 มีจำนวน 442.68 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจาก 343.92 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 หรือเพิ่มขึ้นจำนวน 98.76 ล้านบาทคิดเป็นร้อยละ 28.72 แม้ว่าผลประกอบการของบริษัทฯ ใน 2548 ยังคงมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานอยู่ ทำให้บริษัทฯ มีความจำเป็นต้องใช้เงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน อีกทั้งยังต้องลงทุนในต้นทุนโครงการ และอุปกรณ์เพิ่มเติมอีกจำนวน 423.03 ล้านบาท และ 67.24 ล้านบาทตามลำดับ ทำให้มีความต้องการใช้เงินลงทุนเพิ่มขึ้น แต่เนื่องจากบริษัทฯ มีการระดมเงินจากการกู้ยืม และการเพิ่มทุน โดยในปี 2548 บริษัทฯ มีเงินกู้ยืมระยะยาวจากผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจำนวน 1,403.00 ล้านบาท และได้มีการเบิกเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินอีกจำนวน 215.25 ล้านบาท นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับเงินจากการเพิ่มทุนจากผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 130.39 ล้านบาท และจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ ในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2548 อีกจำนวน 296.69 ล้านบาท ทำให้เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 31 ธันวาคม 2548 ปรับเพิ่มขึ้นดังกล่าว

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ 30 มิถุนายน 2549 มีจำนวน 153.83 ล้านบาทลดลงจากสิ้นปี 2548 จำนวน 288.85 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 65.25 โดยสาเหตุหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวด

ลูกหนี้การค้า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีลูกหนี้การค้าจากการประกอบธุรกิจเชิงพาณิชย์ของบริษัทย่อยจำนวน 21.62 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย ลูกหนี้ธุรกิจจัดหาโฆษณา 17.29 ล้านบาท และธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้าปลีกจำนวน 4.33 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีลูกหนี้การค้าจากการประกอบธุรกิจเชิงพาณิชย์ของบริษัทย่อยจำนวน 30.20 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วย ลูกหนี้ธุรกิจจัดหาโฆษณา 22.78 ล้านบาท และธุรกิจให้เช่าพื้นที่ร้านค้าปลีกจำนวน 7.42 ล้านบาท

ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมียอดลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน จำนวน 25.08 ล้านบาท ซึ่งมูลค่าส่วนใหญ่จะเป็นรายการที่บริษัทฯ เรียกเก็บค่างานในการติดตั้ง Emergency Egress Signage และ Door Monitoring จากกิจการร่วมค้า บีซีเคที ซึ่งได้มีการทยอยชำระครบตามเงื่อนไขที่ระบุในบันทึกข้อตกลงแล้ว ทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 บริษัทฯ มียอดลูกหนี้กิจการ

การที่เกี่ยวข้องกันเหลือเพียง จำนวน 0.09 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการจำหน่ายบัตรโดยสารเติมเงิน ให้แก่ บมจ. ข.การช่าง ซึ่งถือเป็นรายการค้าปกติ และได้รับชำระคืนแล้วเมื่อไตรมาส 2 ของปี 2549

ทั้งนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมียอดลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน จำนวน 0.94 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากลูกหนี้ค่าบริการใช้พื้นที่ส่วนกลางรวมทั้ง ลูกหนี้ค่าบริการการใช้พื้นที่ติดตั้งเครื่องถอนเงินอัตโนมัติในสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นไปตามธุรกิจปกติ

เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทอื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 และ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทอื่น จำนวน 2.50 ล้านบาท และ 1.32 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นเงินให้กู้ยืมระยะสั้นของบริษัท ไตรแอดส์ เนทเวิร์คส์ จำกัด ที่ให้แก่บริษัทอื่น การลดลงของเงินกู้ดังกล่าวเกิดจากการรับชำระเงินกู้คืนบางส่วน

สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 จำนวนรวม 127.02 ล้านบาท ประกอบด้วยรายการหลัก ๆ คือ ลูกหนี้ตามสัญญาซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า และลูกหนี้อื่น ๆ เพิ่มขึ้น 67.69 ล้านบาทคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 114.09 จากสินทรัพย์หมุนเวียนอื่นรวม 59.33 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 โดยมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า จากค่าเบี้ยประกันที่เกิดขึ้นหลังจากเริ่มเปิดให้บริการ ได้แก่ ค่าเบี้ยประกันภัยความเสี่ยงทุกชนิด, ค่าเบี้ยประกันภัยการก่อการร้าย และค่าเบี้ยประกันภัยอื่น ๆ โดยค่าเบี้ยประกันจ่ายล่วงหน้าที่เพิ่มขึ้นในปี 2547 คิดเป็นจำนวน 52.50 ล้านบาท

สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 จำนวน 168.25 ล้านบาท ประกอบด้วยรายการหลัก ๆ คือ ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า 77.59 ล้านบาท บัตรโดยสารคงเหลือ 28.05 ล้านบาท รายได้ค้างรับ 22.34 ล้านบาท เป็นต้น เพิ่มขึ้น 41.22 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 32.45 เมื่อเปรียบเทียบกับสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ณ 31 ธันวาคม 2547 ซึ่งมีจำนวน 127.02 ล้านบาท เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า จำนวน 21.11 ล้านบาท การเพิ่มขึ้นของรายได้ค้างรับ จำนวน 22.30 ล้านบาท และบัตรโดยสารคงเหลือเพิ่มขึ้น จำนวน 22.90 ล้านบาท ในขณะที่รายการลูกหนี้ตามสัญญาซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าลดลงจำนวน 24.05 ล้านบาทและ ลูกหนี้อื่นลดลงจำนวน 20.19 ล้านบาท

สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 จำนวน 120.85 ล้านบาท ประกอบด้วยรายการหลัก ๆ คือ ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า 12.62 ล้านบาท บัตรโดยสารคงเหลือ 16.69 ล้านบาท รายได้ค้างรับ 19.58 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้าค่าโครงการจำนวน 44.29 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินจ่ายล่วงหน้าให้กับซีเมนส์จำนวน 37.39 ล้านบาทสำหรับอุปกรณ์ระบบเก็บเงินอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System) และจากการที่บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ว่าจ้างให้บริษัท ข.การช่าง จำกัด (มหาชน) ดำเนินการก่อสร้างพื้นที่ภายในสถานีรถไฟฟ้าเพื่อรองรับการให้เช่าพื้นที่แก่ร้านค้าปลีก โดยมีมูลค่าโครงการรวม 292.50 ล้านบาท ทั้งนี้ เงื่อนไขการจ่ายค่าก่อสร้างล่วงหน้า ซึ่งกำหนดให้มีการจ่ายชำระในอัตราร้อยละ 15 ของราคาค่าจ้างตามสัญญาก่อสร้าง เป็นต้น สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ณ 30 มิถุนายน 2549 ลดลง 47.40 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 28.17 เมื่อเปรียบเทียบกับสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 โดยสาเหตุหลักมาจากการลดลงของค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าจากการตัดจำหน่ายตามระยะเวลาสำหรับค่าเบี้ยประกันภัยจ่ายล่วงหน้า

ต้นทุนโครงการ

ต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงการ เช่น ค่าธรรมเนียมการจัดการ และค่าที่ปรึกษา ค่าออกแบบอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารบริหาร ดอกเบี้ยจ่ายและค่าใช้จ่ายทางการเงินต่าง ๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการเร่งรัดจัดหาอุปกรณ์งานระบบ ประมาณ 500 ล้านบาท จะถูกบันทึกเป็นต้นทุนโครงการ ต้นทุนโครงการของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 มีมูลค่าสุทธิรวมทั้งสิ้น 18,448.72 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,589.53 ล้านบาทจากจำนวน 15,859.19 ล้าน

บาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 และต้นทุนโครงการสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 เท่ากับ 18,697.59 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.35 จากวันที่ 31 ธันวาคม 2547 เนื่องจากการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการเดินรถแล้ว คงเหลือค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายบางรายการที่จะต้องจ่ายชำระตามเงื่อนไขในสัญญาที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในปี 2548 บริษัทฯ มีการจ่ายชำระค่าอุปกรณ์งานระบบ (M&E Equipment) จำนวน 208.23 ล้านบาท ลงทุนระบบโทรคมนาคมภายในสถานี เพิ่มเติม เป็นมูลค่า 105.91 ล้านบาท และลงทุนในระบบสาธารณูปโภคในส่วนพื้นที่ร้านค้าปลีกภายในสถานี จำนวน 24.95 ล้านบาท เป็นต้น

ต้นทุนโครงการสุทธิ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 เท่ากับ 18,724.83 ซึ่งใกล้เคียงกับยอดต้นทุนโครงการสุทธิ ณ สิ้นปี 2548 โดยเพิ่มขึ้นสุทธิ 27.24 ล้านบาท เป็นผลมาจากการลงทุนเพิ่มในต้นทุนโครงการจำนวน 98.48 ล้านบาท ได้แก่การลงทุนเพิ่มในอุปกรณ์งานระบบ (M&E Equipment) จำนวน 53.75 ล้านบาท ระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานชั้นร้านค้า 19.62 ระบบโทรคมนาคมในอุโมงค์เดินรถไฟฟ้า 25.02 ล้านบาท ในขณะที่การตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการทำให้ต้นทุนโครงการสุทธิลดลงบางส่วน

อุปกรณ์สุทธิ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอุปกรณ์สุทธิทั้งสิ้น 321.30 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากจำนวน 39.73 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 เนื่องจากบริษัทย่อย อันได้แก่ บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด บริษัท ไตรแอดส์ เนท์เวิร์ค จำกัด และบริษัท บีเอ็มซีแอล เนท์เวิร์ค จำกัด มีการลงทุนในการตกแต่งพื้นที่ให้เช่าเป็นมูลค่ารวมประมาณ 210.13 ล้านบาท และอุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม จำนวน 42.44 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอุปกรณ์สุทธิทั้งสิ้นจำนวน 364.62 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับเงินลงทุนในอุปกรณ์สุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 ที่จำนวน 321.30 ล้านบาท มีการเพิ่มขึ้นสุทธิ 43.32 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากมีการลงทุนในพื้นที่ให้เช่าจำนวน 20.32 ล้านบาท และการลงทุนในอุปกรณ์ระบบโฆษณาจำนวน 22.00 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอุปกรณ์สุทธิทั้งสิ้นจำนวน 430.77 ล้านบาท เพิ่มขึ้นสุทธิ 66.14 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนเพิ่มเติมในส่วนของผู้เช่าร้านค้าปลีกในสถานีรถไฟฟ้า

หนี้สินรวม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 12,585.10 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 2,686.95 ล้านบาท จาก 9,898.16 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2546 หรือคิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 27.15 ซึ่งมีสาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะยาว และเจ้าหนี้ค่าโครงการ

หนี้สินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 มีจำนวน 14,314.24 ล้านบาทเพิ่มขึ้น 1,729.13 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับหนี้สินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 ที่จำนวน 12,585.10 ล้านบาท จากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะยาวจากผู้ถือหุ้นและดอกเบี้ยค้างจ่าย รวม 1,438.75 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวน 199.00 ล้านบาท และเงินเบิกเกินบัญชีและเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน จำนวน 16.25 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีหนี้สินรวม จำนวน 14,875.19 ล้านบาท โดยหนี้สินหลัก ได้แก่ เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวน 12,059.50 ล้านบาท และเงินกู้ยืมระยะยาวจากผู้ถือหุ้นและดอกเบี้ยค้างจ่าย จำนวน 1,807.31 ล้านบาท และเจ้าหนี้ค่าโครงการและอื่นๆ จำนวน 809.24 ล้านบาท ทั้งนี้หนี้สินโดยรวมเพิ่มขึ้น 560.95 ล้านบาทจากยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 โดยรายการหลักเป็นการเบิกเงินกู้ระยะยาวจากผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจำนวน 312.00 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นดอกเบี้ยค้างจ่ายของเงินกู้ยืมระยะยาวจากผู้ถือหุ้น จำนวน 368.55 ล้านบาท รวมทั้งส่วนหนึ่งเกิดจากการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้ค่าโครงการ ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับโครงการพัฒนาพื้นที่สำหรับธุรกิจเชิงพาณิชย์

เจ้าหนี้ค่าโครงการและอื่น ๆ

เจ้าหนี้โครงการและอื่น ๆ ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 มีจำนวนรวม 572.41 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเจ้าหนี้บริษัทอื่น เท่ากับ 204.17 ล้านบาทและ 368.25 ล้านบาท ทั้งนี้ เจ้าหนี้ค่าโครงการดังกล่าวเพิ่มขึ้นค่อนข้างมากจากปี 2546 โดยเพิ่มขึ้นจำนวน 492.34 ล้านบาทจาก 80.08 ล้านบาทหรือคิดเป็นอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 614.80 สาเหตุหลักเกิดจากการที่บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ได้มีการว่าจ้างให้บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ก่อสร้างพื้นที่ส่วนร้านค้าใน 11 สถานีรถไฟฟ้า มูลค่าโครงการรวมทั้งสิ้น 292.50 ล้านบาท

สำหรับเจ้าหนี้โครงการและอื่น ๆ ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 มีจำนวน 591.70 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเจ้าหนี้บริษัทอื่น เท่ากับ 291.71 ล้านบาท และ 299.99 ล้านบาท ตามลำดับ สำหรับเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2547 เพิ่มขึ้นจำนวน 87.55 ล้านบาท เนื่องจากเจ้าหนี้ค่าบริหารโครงการสำหรับระยะเวลา ธันวาคม 2547 – ธันวาคม 2548 ของกิจการร่วมค้า ซีเคอีที เพิ่มขึ้นจำนวน 61.93 ล้านบาท และเจ้าหนี้ค่าโครงการของบริษัท เมโทรมอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ว่าจ้างบริษัท ช. การช่างก่อสร้างพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นจำนวน 15.37 ล้านบาท สำหรับเจ้าหนี้บริษัทอื่นเมื่อเทียบกับ ณ 31 ธันวาคม 2547 ลดลงจำนวน 68.26 ล้านบาท

สำหรับเจ้าหนี้โครงการและอื่น ๆ ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 มีจำนวน 809.24 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเจ้าหนี้บริษัทอื่น เท่ากับ 383.41 ล้านบาท และ 425.83 ล้านบาท ตามลำดับ เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 จำนวน 217.54 ล้านบาท โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน 91.70 ล้านบาท และการเพิ่มขึ้นของเจ้าหนี้อื่น 125.84 ล้านบาท โดยเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่เพิ่มขึ้นจากสัญญาการซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา เจ้าหนี้ค่าบริหารโครงการของกิจการร่วมค้า ซีเคอีที และเจ้าหนี้ค่าโครงการของบริษัท เมโทรมอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด ว่าจ้างบริษัท ช. การช่างก่อสร้างพื้นที่ร้านค้าในสถานีรถไฟฟ้า เป็นต้น

รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า

รายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า เกิดจากการจำหน่ายบัตรโดยสารแบบเติมเงิน ซึ่งบริษัทฯ จะบันทึกรายได้จากการจำหน่ายบัตรเป็นรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า และจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อผู้โดยสารนำบัตรเติมเงินมาใช้บริการ โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 บริษัทฯ มีรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า 38.57 ล้านบาท ซึ่งใกล้เคียงกับยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 ซึ่งบริษัทฯ มีรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้าจำนวน 33.19 ล้านบาท โดยคิดเป็นการเพิ่มขึ้นจำนวน 16.71 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มร้อยละ 76.44 จากยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 จำนวน 21.86 ล้านบาท ทั้งนี้ พฤติกรรมผู้โดยสารส่วนใหญ่จะนิยมใช้บัตรเติมเงินในสัดส่วนที่เพิ่มมากขึ้น โดยจะเห็นได้จากสัดส่วนของจำนวนผู้โดยสารที่ใช้เหรียญโดยสารต่อจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บัตรเติมเงินในปี 2547 และ ปี 2548 จะเท่ากับ 74: 26 และ 56:44 ตามลำดับ

เงินกู้ยืมระยะยาว

เงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 เท่ากับ 12,059.50 ล้านบาท (รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี) ประกอบด้วยเงินกู้ระยะยาวตามสัญญาเงินกู้หลักๆ ดังนี้

ตารางสรุปสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวและสัญญาตามสัญญาเงินกู้หลักของบริษัทฯ

ประเภทเงินกู้ยืมระยะยาว	วงเงิน	วัตถุประสงค์	ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียม	เงื่อนไขการชำระเงิน																				
1. เงินกู้ยืมระยะยาวกับกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศ (Onshore Facilities Agreement): Tranche A	- วงเงิน รวม 11,000 ล้านบาท - ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 ยอดเบิกเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวจำนวน 11,000 ล้านบาท	- เพื่อใช้ในการจัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล สายสีน้ำเงิน	- อัตราดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.75 ต่อปี สำหรับช่วงเวลา 2 ปีแรกนับจากวันที่ในสัญญา (มีค. 45- กพ 47) - อัตราเงินกู้ยืมขั้นต่ำบวกร้อยละ 0.25 ต่อปี (MLR+0.25%) สำหรับช่วงหลังจาก กพ.47 จนก่อนวันที่โครงการแล้วเสร็จ - อัตราดอกเบี้ย MLR สำหรับช่วงหลังจากวันที่โครงการแล้วเสร็จ	- ชำระคืนจำนวน 44 งวดทุก 3 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม 2549 และงวดสุดท้ายในเดือนธันวาคม 2559 โดยมีตารางการชำระเงินกู้เป็นรายปีดังนี้																				
				<table><tr><th>ปี</th><th>เงินต้นที่ต้องชำระคืน (ร้อยละ)</th></tr><tr><td>2549</td><td>1.0%</td></tr><tr><td>2550</td><td>3.0%</td></tr><tr><td>2551</td><td>5.0%</td></tr><tr><td>2552</td><td>7.0%</td></tr><tr><td>2553</td><td>8.0%</td></tr><tr><td>2554</td><td>10.0%</td></tr><tr><td>2555-2557</td><td>ปีละ 12.0%</td></tr><tr><td>2558</td><td>14.0%</td></tr><tr><td>2559</td><td>16.0%</td></tr></table>	ปี	เงินต้นที่ต้องชำระคืน (ร้อยละ)	2549	1.0%	2550	3.0%	2551	5.0%	2552	7.0%	2553	8.0%	2554	10.0%	2555-2557	ปีละ 12.0%	2558	14.0%	2559	16.0%
				ปี	เงินต้นที่ต้องชำระคืน (ร้อยละ)																			
				2549	1.0%																			
				2550	3.0%																			
				2551	5.0%																			
				2552	7.0%																			
				2553	8.0%																			
				2554	10.0%																			
				2555-2557	ปีละ 12.0%																			
2558	14.0%																							
2559	16.0%																							

ประเภทเงินกู้ยืมระยะยาว	วงเงิน	วัตถุประสงค์	ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียม	เงื่อนไขการชำระเงิน
2. วงเงินสำหรับขอหนังสือค้ำประกัน ธนาคารจากกลุ่มผู้ให้กู้ในประเทศ (Onshore Facilities Agreement): Tranche B	- วงเงินสำหรับขอค้ำประกัน รวม 150.00 ล้านบาท	- เพื่อใช้ค้ำประกันแก่ รฟม. ในการ ปฏิบัติตามสัญญาสัมปทาน	- ค่าธรรมเนียมร้อยละ 1.5 ต่อปี โดย ชำระเป็นรายปี ตลอดอายุสัญญา	-
3. เงินกู้ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1: Tranche C	- วงเงินสำหรับขอค้ำประกัน รวม 60.00 ล้านบาท	- เพื่อใช้ค้ำประกันแก่ การไฟฟ้า นครหลวง (กฟน.) ในการติดตั้ง มิเตอร์ไฟฟ้าและใช้กระแสไฟฟ้า	- ค่าธรรมเนียมร้อยละ 1.5 ต่อปี โดย ชำระเป็นรายปี ตลอดอายุสัญญา	-
4. เงินกู้ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 2: Tranche D	- วงเงินรวม 500 ล้านบาท - ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 ยอดเบิกเงินกู้ยืมระยะยาว ดังกล่าวจำนวน 500 ล้าน บาท	- เพื่อชำระต้นทุนโครงการที่เพิ่มขึ้น จากการเร่งรัดงานจัดหาอุปกรณ์ งานระบบโครงการรถไฟฟ้าและ งานเพิ่มเติมการก่อสร้างศูนย์ซ่อม บำรุง	- อัตราดอกเบี้ยในอัตราเงินกู้ยืมขั้นต่ำบวก ร้อยละ 0.25 ต่อปี (MLR+0.25%) สำหรับช่วงก่อนวันที่โครงการแล้วเสร็จ - ภายหลังจากโครงการแล้วเสร็จ จะปรับ ลดเป็นอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืม ขั้นต่ำต่อปี (MLR)	- มีกำหนดชำระคืนเงินต้นทั้งจำนวนในเดือน มิถุนายน 2560

ประเภทเงินกู้ยืมระยะยาว	วงเงิน	วัตถุประสงค์	ดอกเบี้ย/ค่าธรรมเนียม	เงื่อนไขการชำระคืน
5. เงินกู้ตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว ครั้งที่ 3: Tranche E	- วงเงินรวม 650 ล้านบาท - ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 ยอดเบิกเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวจำนวน 614.50 ล้านบาท	- เพื่อชำระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมจากสัญญาจัดหาอุปกรณ์งานระบบโครงการรถไฟฟ้า ค่าธรรมเนียมการบริหารโครงการเพิ่มขึ้นจากการจ่ายชำระค่างานโครงสร้างพื้นฐานในส่วนของพื้นที่ร้านค้าเพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ค่าอุปกรณ์ภายในสถานีและค่าธรรมเนียมเริ่มแรกสำหรับสัญญาซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางโยธาและเพื่อการลงทุนในบริษัทย่อย	- อัตราดอกเบี้ยในอัตราเงินกู้ยืมขั้นต่ำบวกร้อยละ 0.5 ต่อปี (MLR+0.5%) ตลอดอายุสัญญา	- กำหนดชำระคืนเงินต้นทั้งจำนวนในเดือนมิถุนายน 2560

ทั้งนี้ ข้อกำหนดและเงื่อนไขหลักตามสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวสามารถสรุปได้ดังนี้

1. อัตราส่วนหนี้สินต่อทุน (Debt to Equity Ratio) บริษัทฯจะต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนไม่เกิน 1.7:1 ยกเว้นช่วง 24 เดือนแรกนับแต่วันที่บริษัทฯเริ่มการให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้อัตราส่วนหนี้สินต่อทุนของบริษัทฯ จะต้องไม่เกิน 2:1 โดยอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนนี้จะคำนวณตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งจะใช้ตัวเลขจากงบเฉพาะ บริษัทฯ โดยมีสูตรการคำนวณ ดังนี้

หนี้สินรวม และภาระผูกพัน (Contingent) - เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น (Sponsor Support: Subordinated Loan)

ทุนชำระแล้ว+ส่วนเกินมูลค่าหุ้น+กำไร(ขาดทุน)สะสม+เงินสำรอง+เงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้น (Sponsor Support: Subordinated Loan)*

หมายเหตุ * ไม่รวมส่วนเกินจากการประเมินมูลค่าสินทรัพย์

2. อัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ (Debt Service Coverage Ratio : DSCR)

- a. ในช่วงระยะ 3-5 ปีแรกนับจากวันที่บริษัทฯ เริ่มการให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้บริษัทฯ จะต้องดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่ต่ำกว่า 1:1 และ
- b. ตั้งแต่ระยะเวลา 5 ปีนับจากวันที่บริษัทฯ เริ่มการให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้บริษัทฯจะต้องดำรงอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ไม่ต่ำกว่า 1.2:1

ทั้งนี้ สูตรการคำนวณอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้ตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว จะใช้ตัวเลขจากงบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ โดยมีสูตรการคำนวณ ดังนี้

รายได้รวม + เงินเพิ่มทุน + เงินรับจากเงินกู้ - เงินตอบแทนให้แก่ รฟม. - เงินสดใช้ในการดำเนินงานไม่รวมดอกเบี้ยจ่าย - เงินสดจ่ายลงทุน

เงินกู้ยืมระยะยาวที่จะครบกำหนดชำระ + ดอกเบี้ยจ่ายที่จะครบกำหนดชำระ + ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องที่จะครบกำหนดชำระ

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เท่ากับ 6,720.54 ล้านบาทเพิ่มขึ้น 478.70 ล้านบาท จากสิ้นปี 2546 เนื่องจากในปี 2547 นี้บริษัทฯ ได้ทำการเพิ่มทุนและเรียกชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนจาก 6,404.84 ล้านบาทเป็น 7,250.00 ล้านบาท และได้มีการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้จากหุ้นละ 100 บาทเป็น 1 บาทต่อหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 5,417.26 ล้านบาท ลดลง 1,303.28 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 19.39 เมื่อเปรียบเทียบกับส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 ที่เท่ากับ 6,720.54 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจาก บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิเพิ่มขึ้น 1,716.00 ล้านบาท จากผลประกอบการของปี 2548 ซึ่งเป็นลักษณะปกติของการดำเนินงานในธุรกิจสาธารณูปโภคในระยะแรก ถึงแม้ว่าส่วนของผู้ถือหุ้นจะเพิ่มขึ้นจากเงินเพิ่มทุนจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนให้กับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงานในเดือนธันวาคม 2548 จำนวน 296.69 ล้านบาท

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวน 4,616.30 ล้านบาท ลดลง 800.96 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 14.79 เมื่อเปรียบเทียบกับส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 ที่เท่ากับ 5,417.26 ล้านบาท สาเหตุสำคัญเนื่องจากบริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิ 821.35 ล้านบาท จากผลประกอบการของงวด 6 เดือนของปี 2549

สภาพคล่อง

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 บริษัทฯและบริษัทย่อยมียอดเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน 153.83 ล้านบาท ลดลงจำนวน 288.85 ล้านบาท จาก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 ซึ่งมียอดเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเป็นจำนวน 442.68 ล้านบาท และ บริษัทฯ มียอดเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดรวม ณ 31 ธันวาคม 2547 และ 31 ธันวาคม 2546 จำนวน 343.92 ล้านบาท และ 176.11 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้ รายละเอียดกระแสเงินสดจากกิจกรรมต่างๆของ บริษัทฯและบริษัทย่อย มีดังนี้

กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน

กระแสเงินสดจากการดำเนินงานในช่วงที่ผ่านมาของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะมีค่าติดลบ เท่ากับ 374.21 ล้านบาท 303.00 ล้านบาท และ 1,445.25 ล้านบาทในปี 2546 2547 และ 2548 ตามลำดับ และมีค่าติดลบ 360.72 ล้านบาท สำหรับงวดหกเดือนแรก ปี 2549 ทั้งนี้ การที่กระแสเงินสดจากการดำเนินงานมีค่าติดลบ เนื่องจากบริษัทฯ เพิ่งเริ่มเปิดให้บริการและมิรายได้จริงในช่วงกลางปี 2547 ที่ผ่านมา ประกอบกับลักษณะธุรกิจของบริษัทฯ จะเป็นการลงทุนและให้บริการในกิจการสาธารณูปโภค ซึ่งกิจการสาธารณูปโภคส่วนใหญ่จะมีการลงทุนค่อนข้างสูงและมักจะมีผลประกอบการขาดทุนในช่วงแรกของโครงการต้องใช้ระยะเวลาในช่วงต้น ๆ โครงการเพื่อสร้างรายได้ และกระแสเงินสดให้เพียงพอที่จะชดเชยต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นได้ โดยเฉพาะต้นทุนคงที่ เช่น ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและงานโครงสร้างพื้นฐานโยธา และค่าสาธารณูปโภค เป็นต้น

กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน

ในปี 2546 กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนของบริษัทฯ และบริษัทย่อยสุทธิ จำนวน 6,537.13 ล้านบาท ส่วนใหญ่จะประกอบด้วยเงินลงทุนในต้นทุนโครงการ และอุปกรณ์ รวม 6,613.36 ล้านบาท และ 33.07 ล้านบาทตามลำดับ ซึ่งจะเป็นการลงทุนในอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ของบริษัทฯ สำหรับกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุนของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในปี 2547 ปรับลดลงจากปี 2546 ค่อนข้างมากเหลือเพียง 3,047.01 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยรายการหลัก ๆ คือ เงินลงทุนในอุปกรณ์ระบบรถไฟฟ้า จำนวน 2,771.27 ล้านบาท และใช้ในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในส่วนของพื้นที่ร้านค้าเพื่อการพัฒนาเชิงพาณิชย์และค่าอุปกรณ์ภายในสถานีของบริษัทย่อย จำนวน 255.52 ล้านบาท และลงทุนในบริษัทย่อย 33.55 ล้านบาท

ทั้งนี้ กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนในปี 2548 จะมีจำนวนรวมเพียง 501.33 ล้านบาท โดยเกือบทั้งหมดเป็นการใช้ลงทุนในต้นทุนโครงการของบริษัทฯ ถึงร้อยละ 84.38 ของกระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนทั้งหมด หรือคิดเป็นมูลค่ารวม 423.03 ล้านบาท ซึ่งจะเห็นได้ว่าความต้องการใช้เงินทุนสำหรับกิจกรรมการลงทุนของบริษัทฯ มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการก่อสร้างระบบเดินรถไฟฟ้าได้เสร็จสมบูรณ์ในปี 2547 คงเหลือเฉพาะเงินค่างวดบางส่วนที่จะต้องชำระตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญา โดยในงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมการลงทุนมีจำนวนสุทธิ 175.80 ล้านบาท ซึ่งเป็นการลงทุนในอุปกรณ์เพิ่มเติมจำนวน 82.77 ล้านบาท และเป็นต้นทุนโครงการจำนวน 125.74 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทฯ ได้รับเงินจากการขายเงินลงทุนในหุ้นสามัญของ บีเอ็มซีแอล เนท์เวิร์ค จำกัด จำนวน 31.5 ล้านบาท

กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน

ในปี 2546 บริษัทฯ มีกระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน จำนวน 7,079.53 ล้านบาท ซึ่งมาจากการเบิกใช้เงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 4,077.50 ล้านบาท และจากการเพิ่มทุนอีกจำนวน 3,002.03 ล้านบาท เช่นเดียวกับในปี 2547 ซึ่งบริษัทฯ มีเบิกใช้เงินกู้ยืมระยะยาวจำนวน 2,103.00 ล้านบาท และเพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 6,800.00 ล้านบาทเป็น 7,350.00 ล้านบาท และมีการเรียกชำระค่าหุ้นเดิมและค่าหุ้นใหม่บางส่วน รวมจำนวน 1,245.22 ล้านบาท

ในปี 2548 กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนรวม 2,045.33 ล้านบาท โดยมีแหล่งเงินทุนจากการกู้ยืมจากสถาบันการเงินจำนวน 215.25 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะยาวจาก บมจ. ช.การช่าง เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนตามสัญญาการสนับสนุนทางการเงินจากผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ อีกจำนวน 1,403.00 ล้านบาท ทั้งนี้ เงินกู้ยืมดังกล่าวจะถือเป็นเงินกู้ด้วยสิทธิ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมีกระแสเงินสดรับจากการเพิ่มทุน โดยในช่วงเดือนมกราคมถึงมีนาคม 2548 เป็นจำนวน 130.39 ล้านบาทจากการออกและจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 43.46 ล้านหุ้นเสนอขายในราคาหุ้นละ 3.00 บาท และในช่วงเดือนธันวาคม 2548 บริษัทฯ ยังมีกระแสเงินสดรับเพิ่มอีก 296.69 บาทจากการออกและจัดสรรหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 296.69 ล้านหุ้นเสนอขายในราคาหุ้นละ 1.00 บาท ให้กับกรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน

ในงวด 6 เดือนของ ปี 2549 กระแสเงินสดสุทธิจากกิจกรรมจัดหาเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีจำนวนรวม 247.67 ล้านบาท เนื่องจากบริษัทฯ มีการเบิกเงินกู้ระยะยาวจากผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจำนวน 312.00 ล้านบาท และมีการจ่ายชำระคืนเงินต้นสำหรับเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน จำนวน 55.00 ล้านบาท ตามตารางการจ่ายชำระคืนเงินต้นที่กำหนดให้มีการจ่ายชำระคืนเงินต้นจำนวนร้อยละ 1 ของยอดเงินกู้รวมจำนวน 11,000 ล้านบาท ในปี 2549 โดยชำระคืนเป็นรายไตรมาสเริ่มตั้งแต่มีนาคม 2549 เป็นต้นไป

หากพิจารณาถึงสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทฯ เนื่องจากบริษัทฯ เพิ่งเริ่มเปิดให้บริการ ในระยะแรกรายได้ของบริษัทฯ จึงยังไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายต่าง ๆ และภาระดอกเบี้ยจ่ายที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ สามารถหาแหล่งเงินทุนเพื่อเพิ่มสภาพคล่องได้ ทั้งจากการเพิ่มทุน การกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน รวมถึงการสนับสนุนทางการเงินจากผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ ซึ่งได้แก่ บมจ. ช.การช่าง จำกัด ในรูปของ Sponsor Support – Subordinated loan ทั้งนี้ การให้การสนับสนุนเงินให้กู้ยืมจาก บมจ.ช.การช่าง นี้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กลุ่มเจ้าหนี้ตามสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวกำหนดไว้ กล่าวคือ บริษัทฯ จะต้องรักษาระดับอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนไว้ไม่เกิน 2:1 ในช่วง 24 เดือนแรกนับจากวันที่เริ่มการให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 บริษัทฯ มียอดเงินกู้ยืมระยะยาวจากผู้ถือหุ้นรวมทั้งสิ้น 1,715 ล้านบาท และดอกเบี้ยค้างจ่าย อีกจำนวน 92.31 ล้านบาทอัตราดอกเบี้ยที่ MLR + 0.5% ต่อปี และจะชำระคืนเงินต้นและดอกเบี้ย เมื่อบริษัทฯ มีเงินสดส่วนเกินคงเหลือตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาว

นอกจากแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินและจากผู้ถือหุ้นใหญ่แล้ว คาดว่าบริษัทฯ จะได้รับเงินเพิ่มทุนจำนวน 2,987.50 ล้านหุ้นหรือคิดเป็นเงินจำนวน 2,987.50 ล้านบาท จาก รฟม. และการระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งมีการเสนอขายหุ้นให้ประชาชน ซึ่งจะทำให้บริษัทมีสภาพคล่องที่ดีขึ้น เนื่องจากบริษัทจะนำเงินจากการระดมทุนในตลาดฯ มาชำระเงินกู้ให้แก่สถาบันการเงินบางส่วนเพื่อเป็นการลดภาระดอกเบี้ยจ่ายและปรับโครงสร้างทางการเงินให้เหมาะสมยิ่งขึ้น รวมถึงการให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัทย่อย ตามที่ได้รับอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 7 /2548 เมื่อวันที่ 13 กันยายน 2548 มีมติให้บริษัทฯ ให้การสนับสนุนทางการเงินแก่บริษัทย่อย 2 บริษัท คือ บริษัท เมโทร มอลล์ จำกัด และ บริษัท ไตรแอดส์ จำกัด โดยการให้เงินกู้ในวงเงินไม่เกิน 200 ล้านบาท และ 100 ล้านบาทตามลำดับ กำหนดอัตราดอกเบี้ยเท่ากับ MLR + 0.5% กำหนดชำระดอกเบี้ยเป็นรายเดือน และให้บริษัทย่อยทั้ง 2 ออกตัวสัญญาใช้เงินแบบชำระเงินเมื่อทวงถามให้แก่บริษัทฯ เพื่อเป็นหลักประกัน ทั้งนี้ บริษัทฯ จะต้องนำตัวสัญญาใช้เงินดังกล่าวไปจำหน่ายให้กับกลุ่มผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ คาดว่า จะสามารถได้รับชำระคืนเงินกู้ดังกล่าวจากบริษัทย่อยภายในระยะเวลาไม่เกิน 5 ปี โดยคาดว่าจะให้บริษัทฯ ย่อยทั้ง 2 แห่งเบิกเงินกู้ยืมได้หลังจากที่บริษัทฯ ได้รับเงินเพิ่มทุนจากรฟม. และ ณ 25 สิงหาคม 2549 ยังไม่ได้มีการเบิกจ่ายเงินให้กู้ยืมดังกล่าวแต่อย่างใด

12.3. ข้อมูลประกอบการจัดทำประมาณการทางการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

12.3.1. บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

12.3.1.1. ประมาณการจำนวนผู้โดยสาร

ในการประมาณการจำนวนผู้โดยสารของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ ได้มอบหมายให้ โซติจินดา มูเซล ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญอิสระเป็นผู้ศึกษาและจัดทำประมาณการจำนวนผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล โดยได้จัดทำขึ้นครั้งแรกในเดือนพฤษภาคม 2548 และมีการปรับปรุงในเดือนพฤษภาคม 2549 เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น การคาดการณ์การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สภาพการจราจร และอัตราค่าโดยสาร ทั้งนี้ ประมาณการปรับปรุงดังกล่าวได้จัดทำขึ้นภายใต้สมมติฐานที่มีการดำเนินการตามแผนแม่บทระบบรถไฟฟ้า (URMAP2) ซึ่งได้รับอนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2547 และมีการนำแผนแม่บทรถไฟฟ้าไปสู่การปฏิบัติโดยเร่งด่วนโดยให้แล้วเสร็จตามกรอบระยะเวลาดำเนินงานขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ภายในปี พ.ศ. 2555 (ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2548) *(ดูรายละเอียดโครงการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ของภาครัฐ (Mega Projects) ในหัวข้อ 3.2.2 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน หน้า 54)*

ประมาณการบางส่วนสำหรับระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลที่ปรากฏในหนังสือชี้ชวนได้จัดทำโดยโซติจินดา มูเซล ทั้งนี้ การประมาณการดังกล่าวได้รับการจัดทำขึ้นภายใต้สมมติฐานซึ่งอาจหรืออาจจะไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าถูกต้อง อนึ่ง บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลนี้อย่างเฉพาะเจาะจง อีกทั้งบริษัทฯ ไม่สามารถยืนยันได้ว่าสมมติฐานซึ่งใช้ในการจัดทำประมาณการนั้นได้รับพิสูจน์แล้วว่าถูกต้อง ทั้งนี้ บริษัทฯ ผู้จัดทำนายหลักทรัพย์รวมถึงผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นไม่ขอรับรองหรือยืนยันถึงความถูกต้องและสมบูรณ์ของประมาณการดังกล่าว

เนื่องจากสภาวะความไม่แน่นอนทางการเมืองในประเทศไทยรวมถึงการบริหารภายในรัฐบาลรักษาการจนกระทั่งถึงการเลือกตั้ง จึงส่งผลให้มีความล่าช้าซึ่งไม่อาจประมาณการได้ในส่วนของการก่อสร้างและโครงการระบบขนส่งมวลชน ซึ่ง ณ วันที่ 25 สิงหาคม 2549 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) และ รถไฟฟ้าสายสีแดง (พญาไท-บางซื่อ-รังสิต) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ออกประกาศประกวดราคาเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2549 โดยกำหนดขายเอกสารประกวดราคาตั้งแต่วันที่ 13-30 ตุลาคม 2549 และให้ผู้สนใจที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนด ยื่นข้อเสนอประกวดราคาในวันที่ 20-29 ธันวาคม 2549 สำหรับ Airport Raillink ได้เริ่มงานด้านการก่อสร้างไปแล้ว ซึ่งมีความก้าวหน้าของโครงการประมาณ 30% ณ สิ้นเดือนพฤษภาคม 2549

ในการประมาณการจำนวนผู้โดยสารนี้จะอยู่ในรูปของปริมาณจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยช่วงวันทำงานเป็นหลัก ดังนั้น ในการคำนวณรายได้ของระบบรถไฟฟ้าจะต้องมีค่าคงที่ที่ใช้บรรยายได้ต่อวันให้เป็นรายได้ต่อปี โดยค่าคงที่ดังกล่าวจะเท่ากับ 330 (ถือเสมือน 1 ปีมี 330 วันทำงาน)

ทั้งนี้ การประมาณการจำนวนผู้โดยสารและรายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ ดังกล่าว จะตั้งอยู่บนสมมติฐานของค่าโดยสารรถประจำทางทั้งระบบที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 และอัตราโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน

ปี	จำนวนผู้โดยสาร (คนต่อวัน ทำงาน)	จำนวนผู้โดยสาร (ปรับปรุง) ¹ (คนต่อวันทำงาน)	จำนวนผู้โดยสาร เฉลี่ย (365 วัน) (คนต่อวัน)	ระยะเดินทาง เฉลี่ย ² (กิโลเมตร)	ค่าโดยสาร เฉลี่ย ³ (บาทต่อคน)	รายได้ค่า โดยสารต่อปี (ล้านบาท)
2547	151,255	151,255	147,458	n.a.	16.51	443.14
2548	179,145	179,145	163,403	n.a.	17.32	990.39
2549	213,299	213,299	192,846	5.63	23.63	1,663.28
2550	247,155	247,155	223,455	5.92	24.16	1,970.52
2551	296,290	296,290	267,879	6.75	30.25	2,957.71
2552 ⁴	374,024	374,024	338,159	6.53	29.59	3,652.23
2553	446,667	446,667	403,836	6.59	31.77	4,682.90
2554	474,467	474,467	428,970	6.87	32.61	5,105.88
2555	569,445	569,445	514,841	6.87	34.61	6,503.80
2556	612,085	612,085	553,392	6.87	34.61	6,990.81
2557	654,725	654,725	591,943	6.87	36.61	7,909.93
2558	697,365	697,365	630,494	6.87	36.61	8,425.08
2559	740,005	740,005	669,046	6.87	38.61	9,428.63
2560	782,645	782,645	707,597	6.87	38.61	9,971.91
2561	825,285	825,285	746,148	6.87	40.61	11,059.89
2562	867,925	867,925	784,699	6.87	40.61	11,631.32
2563	910,565	910,565	823,251	6.87	43.48	13,065.15
2564	953,206	953,206	861,803	6.92	43.68	13,739.89
2565	995,846	995,846	900,354	6.92	45.76	15,038.07
2566	1,038,486	1,038,486	938,905	6.92	45.76	15,681.97
2567	1,081,126	1,081,126	977,456	6.92	48.68	17,367.64
2568	1,123,766	1,086,000	981,863	6.92	48.68	17,445.94
2569	1,166,406	1,086,000	981,863	6.92	51.68	18,521.08
2570	1,209,046	1,086,000	981,863	6.92	51.68	18,521.08
2571	1,251,686	1,086,000	981,863	6.92	54.68	19,596.22
2572	1,294,326	1,086,000	981,863	6.92	54.68	9,857.49

หมายเหตุ ¹ จำนวนผู้โดยสารในปี 2547 และ ปี 2548 เป็นตัวเลขที่ปรับปรุงเป็นตัวเลขจริง ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่ระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลสามารถรองรับได้ภายใต้สมมติฐานการลงทุนในต้นทุนโครงการตามแผนการที่บริษัทฯ ประเมินการไว้เท่ากับ 1,086,000 คนต่อวัน โดยประมาณจากจำนวนวันเฉลี่ย 330 วันต่อปี

² ระยะเดินทางเฉลี่ยจะประเมินจากสมมติฐานและปัจจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เช่น ความหนาแน่นของประชากรในแต่ละเขตพื้นที่ , ประเภทให้บริการขนส่งมวลชนในแต่ละเขตพื้นที่ในแต่ละช่วงเวลา, ลักษณะพื้นที่และการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยหรือที่ทำงาน เป็นต้น ซึ่งจะผลต่อการประเมินค่าความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล และแปลงเป็นระยะเดินทางเฉลี่ยต่อไป

³ ค่าโดยสารเฉลี่ย คำนวณจากระยะเดินทางเฉลี่ยในแต่ละปี ณ อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยตามสัญญาสัมปทานในช่วงปีนั้น ๆ โดยมีการปรับราคาเพิ่มขึ้นทุก 2 ปี ตาม CPI ที่ร้อยละ 3 ต่อปี

⁴ รายได้ค่าโดยสารต่อปีในปี 2552-2555 เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า มีสาเหตุหลักจากปัจจัยสนับสนุนจากการที่โครงการรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทระบบรถไฟฟ้าสายที่สามารถเชื่อมต่อกับสายเฉลิมรัชมงคลเริ่มทยอยเปิดให้บริการ ทำให้จำนวนผู้โดยสารจากสายดังกล่าวสามารถส่งต่อผ่านสายเฉลิมรัชมงคล ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารในระบบ

รถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะจำนวนผู้โดยสารในสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งถือเป็นสายหลักของระบบรถไฟฟ้า และ คาดว่าระยะเดินทางเฉลี่ยของผู้โดยสารจะปรับตัวเพิ่มขึ้นด้วย

สำหรับจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2549 มีค่าเท่ากับ 154,646 คนต่อวัน หรือเท่ากับ 174,922 คนต่อวันทำงาน โดยมีรายได้ค่าโดยสารรวม 588.40 ล้านบาท ซึ่งต่ำกว่าประมาณการเฉลี่ยของปี 2549 ที่จัดทำโดยบริษัท ไซติจินดา มูเชล ซึ่งประมาณการจำนวนผู้โดยสารปี 2549 จะเท่ากับ 192,846 คนต่อวัน หรือเท่ากับ 213,299 คนต่อวันทำงาน โดยมีประมาณการรายได้ค่าโดยสารรวม 1,663.28 ล้านบาท (คิดเป็นค่าเฉลี่ย 831.64 ล้านบาทสำหรับงวด 6 เดือน) ทั้งนี้ หากพิจารณาเปรียบเทียบตัวเลขประมาณการที่จัดทำโดยบริษัท ไซติจินดา มูเชล โดยเฉพาะในส่วนของประมาณการจำนวนผู้โดยสารในปี 2549 จะพบว่าจำนวนผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริงจะต่ำกว่าประมาณการคิดเป็นอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 18 และรายได้ที่เกิดขึ้นจริงจะต่ำกว่าประมาณการรายได้เฉลี่ยร้อยละ 29.25 ความแตกต่างดังกล่าวเกิดจากการเปรียบเทียบตัวเลขผู้โดยสารที่เกิดขึ้นจริง ในงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 กับครึ่งหนึ่งของประมาณการสำหรับทั้งปี 2549 ทั้งนี้บริษัทฯ เชื่อว่าประมาณการดังกล่าวได้มีการจัดเตรียมขึ้นบนสมมติฐานที่ว่าจำนวนผู้โดยสารในช่วงครึ่งปีหลัง ของปี 2006 จะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสาเหตุหลายประการ ดังเช่น (ก) วันหยุดในช่วง 6 เดือนแรกของปี 2549 นั้นมีจำนวนมากกว่าในช่วงครึ่งปีหลัง ของปี 2006 (ข) การที่บริษัทฯ นำนโยบายการตลาดใหม่ๆ มาใช้ ในช่วงครึ่งปีหลัง ของปี 2006 ซึ่งได้แก่การเริ่มใช้บัตรโดยสารแบบ 30 วัน โดยไม่จำกัดเที่ยวเดินทาง ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2549 เป็นต้นมา และ (ค) การที่ราคาน้ำมันปรับสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับการที่บริษัทฯ จะมีการปรับค่าโดยสารในครึ่งหลังของปี 2549 ขึ้นตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน ซึ่งน่าจะส่งผลให้รายได้ของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น

การคำนวณอัตราค่าโดยสารสูงสุด

สูตรการคำนวณอัตราค่าโดยสารสูงสุดตามสัญญาสัมปทาน มีดังนี้

$$FR = BFR \times (ACPI/BCPI)$$

โดย FR คือ ราคาค่าโดยสารที่จะใช้บังคับเป็นเวลา 24 เดือน (2 ปี)

BFR คือ ราคาพื้นฐานอ้างอิงตามสัญญาสัมปทาน ณ วันที่ 1 Jan 2002 (2545) ที่ราคา 14 - 36 บาท

ACPI คือ ดัชนีผู้บริโภคกลุ่มอื่นที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มในเขตกรุงเทพมหานครของเดือนกันยายนปีก่อนที่

จะมีการปรับราคาค่าโดยสาร

BCPI คือ ดัชนีผู้บริโภคกลุ่มอื่นที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มในเขตกรุงเทพมหานครของเดือนกันยายนปี 2544

ทั้งนี้ ACPI และ BCPI จะเป็นดัชนีที่กระทรวงพาณิชย์ประกาศ ซึ่งปัจจุบันใช้ดัชนีปี 2545 เป็นปีฐาน อย่างไรก็ตาม กระทรวงพาณิชย์อาจประกาศเปลี่ยนแปลงปีฐานได้ในอนาคต

อัตราค่าโดยสารพื้นฐานอ้างอิง ณ วันที่ 1 มกราคม 2545 (BFR) เป็นดังนี้

สถานี	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12 - 17
อัตราค่าโดยสาร	14	16	18	20	22	24	26	28	30	32	34	36

ที่มา: สัญญาสัมปทาน

อัตราค่าโดยสารสูงสุด จะมีการปรับทุก 2 ปี โดยจะใช้ดัชนีผู้บริโภคกลุ่มอื่นที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มในเขตกรุงเทพมหานครของเดือนกันยายนปีก่อนที่จะมีการปรับราคาค่าโดยสาร เช่น อัตราค่าโดยสารสูงสุดตั้งแต่ 3 ก.ค. 2549 – 2 ก.ค. 2551 จะใช้ดัชนีผู้บริโภคกลุ่มอื่นที่ไม่ใช่อาหารและเครื่องดื่มในเขตกรุงเทพมหานครของเดือนกันยายนปี 2548 ในการคำนวณ ดังแสดงในตารางข้างล่าง ทั้งนี้ อัตราค่าโดยสารที่คำนวณได้จะมีการปัดทศนิยมให้เป็นจำนวนเต็ม คือ ถ้าทศนิยมเท่ากับหรือมากกว่า 0.501 ให้ปัดขึ้น ถ้าเท่ากับหรือน้อยกว่า 0.500 ให้ปัดลง อย่างไรก็ตาม อัตราค่าโดยสารดังกล่าวเป็นอัตราสูงสุดที่บริษัทฯ สามารถเรียกเก็บจากผู้โดยสารได้ในแต่ละช่วงเวลา ซึ่งในทางปฏิบัติบริษัทฯ สามารถให้ส่วนลดแก่ผู้โดยสารได้ตามที่บริษัทฯ กำหนด

ตารางสรุปตัวแปรที่ใช้ในการคำนวณอัตราค่าโดยสารสูงสุด ที่จะมีการปรับทุก 2 ปี

การปรับราคา	มีผลใช้ระหว่างวันที่	ACPI ที่ใช้คำนวณ	BCPI ที่ใช้คำนวณ
1	3 กค.47 – 2 กค.49	ก.ย.46	ก.ย.44
2	3 กค.49 – 2 กค.51	ก.ย.48	ก.ย.44
3	3 กค.51 – 2 กค.53	ก.ย.50	ก.ย.44
4	3 กค.53 – 2 กค.55	ก.ย.52	ก.ย.44
5	3 กค.55 – 2 กค.57	ก.ย.54	ก.ย.44
6	3 กค.57 – 2 กค.59	ก.ย.56	ก.ย.44
7	3 กค.59 – 2 กค.61	ก.ย.58	ก.ย.44
8	3 กค.61 – 2 กค.63	ก.ย.60	ก.ย.44
9	3 กค.63 – 2 กค.65	ก.ย.62	ก.ย.44
10	3 กค.65 – 2 กค.67	ก.ย.64	ก.ย.44
11	3 กค.67 – 2 กค.69	ก.ย.66	ก.ย.44
12	3 กค.69 – 2 กค.71	ก.ย.68	ก.ย.44
13	3 กค.71 – 2 กค.72	ก.ย.70	ก.ย.44

สำหรับอัตราค่าโดยสารที่ใช้อยู่ในปัจจุบันซึ่งเป็นไปตามปรับราคาครั้งที่ 2 ตามสัญญาสัมปทาน (3 ก.ค.49 – 2 ก.ค.51) ซึ่งมีผลใช้จริงตั้งแต่วันที่ 5 ส.ค.49 – 2 ก.ค.51 เป็นดังตารางข้างล่างดังนี้

อัตราค่าโดยสารรายสถานีแบ่งตามประเภทของบัตรโดยสาร ตั้งแต่วันที่ 5 สิงหาคม 2549 ถึงวันที่ 2 กรกฎาคม 2551

สถานี	อัตราค่าโดยสาร (บาท)				
	เหรียญโดยสาร		บัตรโดยสารแบบเติมเงิน		
	บุคคลทั่วไป	เด็กและผู้สูงอายุ	บุคคลทั่วไป	นักเรียน นักศึกษา	เด็กและผู้สูงอายุ
1	15	8	13	10	8
2	17	9	14	12	9
3	20	10	17	14	10
4	22	11	19	15	11
5	24	12	20	17	12
6	26	13	22	18	13
7	28	14	24	20	14
8	31	16	26	22	16
9	33	17	28	23	17
10	35	18	30	24	18
11	37	19	31	26	19
12	39	20	33	27	20
13	39	20	33	27	20
14	39	20	33	27	20
15	39	20	33	27	20
16	39	20	33	27	20

สถานี	อัตราค่าโดยสาร (บาท)				
	เหรียญโดยสาร		บัตรโดยสารแบบเติมเงิน		
	บุคคลทั่วไป	เด็กและผู้สูงอายุ	บุคคลทั่วไป	นักเรียน นักศึกษา	เด็กและผู้สูงอายุ
17	39	20	33	27	20

- หมายเหตุ**
- อัตราค่าโดยสารสำหรับเหรียญโดยสารเป็นอัตราค่าโดยสารตามที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน (ไม่มีส่วนลด)
 - อัตราค่าโดยสารสำหรับบัตรโดยสารแบบเติมเงินสำหรับบุคคลทั่วไป มีส่วนลดร้อยละ 15 จากอัตราค่าโดยสารสำหรับเหรียญโดยสารของบุคคลทั่วไป
 - เด็กและผู้สูงอายุได้รับส่วนลดร้อยละ 50 จากอัตราค่าโดยสารสำหรับเหรียญโดยสารของบุคคลทั่วไป
 - อัตราค่าโดยสารสำหรับบัตรโดยสารแบบเติมเงินสำหรับนักเรียน นักศึกษา มีส่วนลดร้อยละ 30 จากอัตราค่าโดยสารสำหรับเหรียญโดยสารของบุคคลทั่วไป
 - * ตามสัญญาโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล กำหนดให้บริษัทจัดเก็บค่าโดยสารจากบุคคลที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไปในอัตราร้อยละ 50 ของอัตราค่าโดยสารบุคคลทั่วไป และเนื่องด้วย รฟม. ได้มีหนังสือมายังบริษัทฯ ขอให้พิจารณาดำเนินการลดหย่อนอัตราค่าโดยสารสำหรับบุคคลที่มีอายุ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ตามที่สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรีได้มีหนังสือมาถึงรฟม. โดยฝ่ายจัดการได้พิจารณาแล้วเห็นว่า การจัดเก็บค่าโดยสารรถไฟฟ้าควรเป็นไปตามสัญญาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการร่วมมือกับภาครัฐ มติคณะกรรมการบริษัทฯ ครั้งที่ 5/2549 เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2549 ได้พิจารณาให้ส่วนลดแก่บุคคลที่มีอายุ 60 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป ในอัตราลดหย่อนครึ่งราคาของอัตราค่าโดยสารบุคคลทั่วไป เป็นระยะเวลา 2 ปี ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2549 ถึงวันที่ 2 กรกฎาคม 2551

12.3.1.2. ประมาณการรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของบริษัทฯ ส่วนใหญ่จะเกิดจากผลตอบแทนที่ได้จากการให้สิทธิแก่บริษัทย่อยเป็นผู้ดำเนินการ โดยจะอยู่ในรูปของส่วนแบ่งรายได้จากบริษัทย่อย นอกจากนี้ยังรวมถึงรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่บริษัทฯ เป็นผู้ทำสัญญากับบริษัทอื่นโดยตรง เพื่อให้สิทธิแก่บริษัทอื่นในการดำเนินการ เช่น การให้เช่าพื้นที่เพื่อให้บริการเครื่องถอนเงินอัตโนมัติ, ตู้โทรศัพท์สาธารณะ, การให้เช่าพื้นที่สื่อโฆษณาแบบมีเดียบริเวณกระจกกันชนขบวนรถไฟฟ้า, การให้เช่าพื้นที่ติดตั้งจอ LCD ภายในขบวนรถไฟฟ้า และติดตั้งจอ Plasma ในบริเวณสถานี เป็นต้น โดยรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในปีที่ 2551 (ซึ่งเป็นปีที่คาดว่าบริษัทฯ จะเริ่มมีกำไรสุทธิ ซึ่งประมาณว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันเท่ากับ 267,879 คน คิดเป็นรายได้ค่าโดยสารเฉลี่ย 8.10 ล้านบาทต่อวัน โดยมีอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยต่อคนเท่ากับ 30.25 บาท) คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 9 ของรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ หรือคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 6 ของรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตลอดอายุสัมปทาน ในขณะที่โครงสร้างรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ต่อรายได้ค่าโดยสารรวมรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของบริษัทที่ประกอบธุรกิจใกล้เคียงกับบริษัทฯ ในต่างประเทศ อาทิ MTR Corporation, SMRT Corporation Ltd. และ The Eurotunnel สามารถสรุปได้ดังนี้

	สัดส่วนรายได้ค่าโดยสารต่อ รายได้ค่าโดยสารรวมรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	หมายเหตุ
MTR Corporation	69 : 31	งบการเงินปี 2548
SMRT Corporation Ltd	83 : 17	งบการเงินปี 2548
Eurotunnel	98 : 2	งบการเงินปี 2548

ในการประมาณการรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในส่วนที่บริษัทฯ จะได้รับจากบริษัทย่อยทั้ง 3 บริษัท ได้แก่ บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด, บริษัท ไตรแอดส์ เนทเวิร์คส์ จำกัด และบริษัท บีเอ็มซีแอล เนทเวิร์ค จะรวมถึงส่วนแบ่งรายได้ที่บริษัทฯ จะได้รับจากบริษัทดังกล่าว และรายได้อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น รายได้ค่าใช้จ่ายส่วนกลาง ที่บริษัทฯ จะได้รับจากบริษัทดังกล่าว โดยไม่รวมผลการดำเนินงานของแต่ละบริษัทดังกล่าว

ทั้งนี้ รายละเอียดสมมติฐาน และเงื่อนไขรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จากการคาดการณ์ของบริษัทฯ สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางสรุปข้อมูลรายละเอียดและเงื่อนไขของรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

บริษัท	รูปแบบธุรกิจ	รายละเอียด	กำหนดการเปิดให้บริการ	อายุสัญญา	ผลตอบแทนที่บริษัทฯจะได้รับ
1 บริษัทฯ	- ให้เช่าพื้นที่เพื่อให้บริการเครื่องถอนเงินอัตโนมัติ (ATM) จำนวน 137 ตู้ - ให้เช่าพื้นที่ตู้โทรศัพท์สาธารณะ รวมทั้งสิ้น 180 เครื่อง	- อัตราค่าเช่าปี 2548 เท่ากับ 12,000 บาทต่อตู้ต่อเดือน - อัตราค่าติดตั้งเท่ากับ 10,000 บาท/เครื่อง (เรียกเก็บครั้งเดียว) - คิดค่าตอบแทนการใช้พื้นที่ในอัตราร้อยละ 12 ของจำนวนค่าโทรศัพท์ที่คำนวณได้จากข้อมูลมิเตอร์ชุมสาย เรียกเก็บเป็นรายเดือน	- เริ่มให้บริการพร้อมกันทั้ง 137 ตู้ใน 18 สถานีตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2548 - เริ่มให้บริการตั้งแต่ปี 2547	- 3 ปี ตั้งแต่ 1 มิ.ย.48 ถึง 31 พ.ค.51 - 3 ปี ตั้งแต่ 1 ก.ค.47 ถึง 30 มิ.ย.50	- บริษัทเป็นผู้ดำเนินการเอง - ค่าเช่าเรียกเก็บเป็นรายเดือนและปรับเปลี่ยนตามอัตราตลาด - ประมาณรายได้ส่วนแบ่งจากค่าโทรศัพท์เท่ากับ 40,000 บาทต่อเดือน ในช่วง 3 ปีแรก ทั้งนี้ อัตราค่าตอบแทนการใช้พื้นที่ดังกล่าว จะมีการปรับเปลี่ยนร้อยละ 3 ทุก 3 ปี
2 เมโทร มอลล์	ให้เช่าพื้นที่ร้านค้าใน 11 สถานี และพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดและจอดรถลาดพร้าว คิดเป็นพื้นที่รวมประมาณ 12,359 ตรม.	- อัตราค่าเช่าเฉลี่ยปี 2548 เท่ากับ 1,500 บาทต่อตรม. และปรับเปลี่ยนตามอัตราตลาด	- 2 สถานีแรกในปี 2548 (เริ่มเปิดให้บริการในไตรมาสที่ 3 และ 4) - อีก 2 สถานีจะเปิดในปี 2549 และจะทยอยเปิดจนครบในปี 2550	- 10 ปี ตั้งแต่ 11 มี.ค.48 ถึง 10 มี.ค.58	- รายได้ค่าใช้จ่ายส่วนกลาง ในอัตราเดือนละ 50,000 บาทต่อสถานี โดยเรียกเก็บเป็นรายเดือน และปรับเปลี่ยนตามอัตราตลาด - ส่วนแบ่งรายได้ - 25% ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายสำหรับ 5 ปีแรก - 35% ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายสำหรับปีต่อไป บริษัทฯ จะเรียกเก็บเป็นรายเดือน - เมโทร มอลล์ มีนโยบายจ่ายปันผลในอัตราร้อยละ 40 จากกำไรสุทธิ

ที่มา: บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ตารางสรุปข้อมูลรายละเอียดและเงื่อนไขของรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (ต่อ)

บริษัท	รูปแบบธุรกิจ	รายละเอียด	กำหนดการเปิดให้บริการ	อายุสัญญา	ผลตอบแทนที่บริษัทฯจะได้รับ
3 ไตรแอดส์ เน็ทเวิร์คส์	ให้เข้าพื้นที่สื่อโฆษณา ทั้งในสถานีและขบวน รถไฟฟ้า	- แตกต่างกันไปตามความต้องการของลูกค้าและประเภทของสื่อที่ซื้อ (Package)	- เปิดให้บริการ 18 สถานีใน ปี 2548	- 10 ปี ตั้งแต่ 11 มี.ค.48 ถึง 10 มี.ค.58	1. รายได้ค่าใช้จ่ายส่วนกลาง ในอัตราเดือนละ 10,000 บาทต่อสถานี โดยเรียกเก็บเป็นรายเดือน 2. ส่วนแบ่งรายได้ - 25% ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายสำหรับ 5 ปี แรก - 35% ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายสำหรับปีต่อไป - บริษัทฯ จะเรียกเก็บเป็นรายเดือน 3. ไตรแอดส์ มีนโยบายจ่ายปันผลในอัตราร้อยละ 40 จากกำไรสุทธิ

ที่มา: บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ตารางสรุปข้อมูลรายละเอียดและเงื่อนไขของรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (ต่อ)

บริษัท	รูปแบบธุรกิจ	รายละเอียด	กำหนดการเปิดให้บริการ	อายุสัญญา	ผลตอบแทนที่บริษัทฯจะได้รับ
4 บริษัท.ฮาวคัม มีเดีย จำกัด	ให้เช่าพื้นที่สื่อโฆษณา แบบมีเดียบริเวณ กระจกกันชานชาลา ใน 18 สถานี	- คิดตามนาฬิกา On Air โดยมีอัตรา ค่าเช่าตามราคาดตลาดทั่วไป	- เปิดให้บริการพร้อมกันทั้ง 18 สถานีในปี 2549	- 10 ปี ตั้งแต่ 11 มี.ค.48 ถึง 10 มี.ค.58	1. รายได้จากค่าใช้จ่ายส่วนกลาง ในอัตรา 10,000 บาทต่อเดือนต่อสถานี โดยเรียกเก็บเป็นรายเดือน 2. ส่วนแบ่งรายได้กำหนดเป็นอัตราขั้นบันได - อัตรา 10% ของรายรับก่อนหักค่าใช้จ่ายในส่วน ที่ไม่เกิน 100 ล้านบาท - อัตรา 15% ของรายรับก่อนหักค่าใช้จ่ายในส่วน ที่เกิน 100 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท - อัตรา 20% ของรายรับก่อนหักค่าใช้จ่ายในส่วน ที่เกิน 200 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 300 ล้านบาท - อัตรา 25% ของรายรับก่อนหักค่าใช้จ่ายในส่วน ที่เกิน 300 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 400 ล้านบาท - อัตรา 30% ของรายรับก่อนหักค่าใช้จ่ายใน ส่วนที่เกิน 400 ล้านบาทขึ้นไป โดยเรียกเก็บเป็นรายไตรมาส

ที่มา: บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ตารางสรุปข้อมูลรายละเอียดและเงื่อนไขของรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (ต่อ)

บริษัท	รูปแบบธุรกิจ	รายละเอียด	กำหนดการเปิดให้บริการ	อายุสัญญา	ผลตอบแทนที่บริษัทฯจะได้รับ
5 บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค	ให้บริการดูแลรักษา อุปกรณ์ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม	- อัตราค่าเช่าปี 2549 เท่ากับ 150,000 บาทต่อสถานีต่อเดือน ปรับเพิ่มขึ้นตามอัตราตลาด - จำนวนลูกค้า 4 ราย: AIS, DTAC, True และ Hutch	- เปิดให้บริการและมีรายได้ใน ไตร มาส 4 ของปี 2549	- อยู่ระหว่างการเจรจา	1. รายได้ค่าใช้จ่ายส่วนกลาง ในอัตราเดือนละ 30,000 บาทต่อสถานี โดยเรียกเก็บเป็นรายเดือน 2. ส่วนแบ่งรายได้ - 25% ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายสำหรับ 5 ปีแรก - 35% ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายสำหรับปีต่อไป - บริษัทฯ จะเรียกเก็บเป็นรายเดือน 3. บีเอ็มซีแอล เน็ทเวิร์ค มีนโยบายจ่ายปันผลในอัตราร้อยละ 40 จากกำไรสุทธิ (ไม่รวมในการประมาณการ)
6 อยู่ระหว่างการเจรจาเลือกผู้รับสิทธิ	ให้เช่าพื้นที่ติดตั้ง จอ LCD ในขบวนรถไฟฟ้า	- คิดตามนาฬิกา On Air โดยมีอัตราค่าเช่าตามอัตราตลาดทั่วไป	- คาดว่าจะเปิดให้บริการในเดือนมกราคม 2550	- อยู่ระหว่างการเจรจา	- 33% ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายโดยเรียกเก็บส่วนแบ่งรายได้เป็นรายเดือน
7 อยู่ระหว่างการเจรจาเลือกผู้รับสิทธิ	ให้เช่าพื้นที่สื่อโฆษณาแบบมีเดีย: จอ Plasma ในสถานี ทั้ง 18 สถานี	- คิดตามนาฬิกา On Air โดยมีอัตราค่าเช่าตามราคาตลาดทั่วไป	- คาดว่าจะเปิดให้บริการประมาณมิถุนายน 2550	- อยู่ระหว่างการเจรจา	- 33% ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายโดยเรียกเก็บส่วนแบ่งรายได้เป็นรายเดือน

ที่มา: บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

12.3.1.3. ประมาณการต้นทุนค่าโดยสาร

- ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการ

ในการคำนวณค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการ จะใช้วิธีการตัดจำหน่ายตามวิธีจำนวนผลผลิต (Unit of throughput / Unit of Production) และบันทึกค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนตามสูตรดังนี้

ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการสำหรับงวด = ต้นทุนโครงการสุทธิ x อัตราส่วนผู้โดยสารสำหรับงวด

อัตราส่วนผู้โดยสารสำหรับงวด = $\frac{\text{จำนวนผู้โดยสารจริงสำหรับงวด}}{(\text{จำนวนผู้โดยสารจริงสำหรับงวด} + \text{ประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุที่เหลือของสัมปทาน})}$

ทั้งนี้ หากจำนวนผู้โดยสารจริงสำหรับงวดมีการคลาดเคลื่อนไปจากประมาณการเกินกว่าร้อยละ 20 บริษัทฯ จะมีการทบทวนประมาณการจำนวนผู้โดยสาร และสะท้อนในค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการในปีต่อ ๆ ไป

- ค่าบำรุงรักษา

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงส่วนใหญ่อยู่ภายใต้สัญญาที่บริษัทฯ ทำกับบุคคลภายนอก ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มหลัก ๆ ดังนี้

- ก. งานโครงสร้างพื้นฐานโยธา ชุดที่ 1-5 (Maintenance for Civil Infrastructure No.1-5) โดยค่าใช้จ่ายตามสัญญา รวม VAT ที่จะต้องชำระรวมทั้งสิ้นมีรายละเอียด ดังนี้

(ล้านบาท)	รวม	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554
ค่าบำรุงรักษางานโครงสร้างพื้นฐานโยธารวม	1,498.56	182.93	180.68	217.73	205.85	203.11	244.64	224.61	39.01

โดยการประมาณการค่าบำรุงรักษางานโครงสร้างพื้นฐานทางโยธา สำหรับปี 2554 จะคิดตามอัตราส่วนของเดือนตามสัญญาเดิม และหลังจากนั้นจะปรับเพิ่มขึ้นเมื่อหมดอายุสัญญาทุก 7 ปี

ทั้งนี้ในส่วนของสัญญางานโครงสร้างพื้นฐานโยธาชุดที่ 1 และ 2 บริษัทฯ ได้มีการทำสัญญาจ้างเพิ่มเติมกับคู่สัญญาเดิมให้ดำเนินการบำรุงรักษาระบบอุปกรณ์ไฟฟ้าและสาธารณูปโภคชั้นร้านค้าปลีกจำนวน 24.17 ล้านบาทต่อปีโดยจะเริ่มในเดือนกันยายน 2548 และจะมีการปรับเพิ่มขึ้นเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาในทุกๆ 7 ปี(ยกเว้นในระยะแรกอายุสัญญาจะสิ้นสุดในปีที่ 6 นับจากวันทำสัญญาเพื่อให้วันสิ้นสุดอายุสัญญาสอดคล้องกับสัญญางานโครงสร้างพื้นฐานโยธาชุดหลัก)

- ข. ค่างานบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบและรางรถไฟ โดย Siemens และ Lincas อายุสัญญา 10 ปี (กค.2547-มย.2557) โดยชำระค่าธรรมเนียมเป็นรายปีในเงิน 2 สกุลคือ 3.92 ล้านยูโร และ 146.75 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าธรรมเนียมที่กำหนดในวันทำสัญญาปี 2544 และสัญญากำหนดให้ต้องปรับค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นแต่ละปีด้วยอัตรา CPI ของเยอรมนี และ กรุงเทพมหานคร ที่ประมาณ 1.3% และ 3% ตามลำดับ

และสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณการค่างานบำรุงรักษาอุปกรณ์งานระบบและรางรถไฟทั้งหมดสัญญา 10 ปี (ปี 2557-2572) จะใช้ตัวเลขจากค่าธรรมเนียมรายปีตามฐานของสัญญาเดิม โดยประมาณค่าบำรุงรักษาต่อปีดังนี้

- ร้อยละ 60 ของค่าธรรมเนียมรายปีจะแปรผันตามจำนวนขบวนรถไฟฟ้า เกิดจากค่าบำรุงรักษาขบวนรถไฟฟ้า ดังนั้น จะมีการปรับเพิ่มขึ้นตามจำนวนรถไฟฟ้าที่ลงทุนเพิ่มขึ้นในแต่ละปี โดยรถไฟฟ้าประเภท 4 และ 6 Cars จะมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเป็น 1.2 และ 1.8 เท่าของรถไฟฟ้าขนาด 3 Cars ตามลำดับ
- ร้อยละ 40 ของค่าธรรมเนียมรายปี ถือเป็นค่าบำรุงรักษาระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบปิด-เปิดประตู ขานขาลา ระบบไฟสำรอง ระบบควบคุม SCADA System และบริษัท อาจว่าจ้างบริษัทในประเทศ ดำเนินการซ่อมบำรุงระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคาดว่าจะทำให้ต้นทุนค่าบำรุงรักษาในส่วนนี้ลดลง ประมาณร้อยละ 30

- ค่าจ้างบริหารโครงการ (Project Management)

สำหรับค่าจ้างบริหารโครงการระยะที่ 2 กับกิจการร่วมค้า ซีเคอีที (Joint Venture CKET) ซึ่งจะต้องชำระตั้งแต่ บริษัทฯ เริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้ คิดเป็นมูลค่ารวมทั้งสิ้น 240.75 ล้านบาท (รวม VAT) แบ่งชำระออกเป็น 60 งวด เป็นรายเดือน มีรายละเอียดการชำระเงินต่อไปนี้

(ล้านบาท)	2547	2548	2549	2550	2551	2552
ค่าบริหารโครงการ	42.80	62.06	46.01	38.52	32.63	18.72

หมายเหตุ: ค่าธรรมเนียมดังกล่าว ยังไม่รวมการปรับค่าบริหารโครงการตาม CPI ที่เกิดขึ้นของแต่ละปี ตามข้อกำหนดของสัญญา

ทั้งนี้ รายละเอียดของสัญญา โปรดดูในหัวข้อ 13.1 สรุปสาระสำคัญของสัญญา หน้า 191

- ค่าพลังงาน (Energy Cost)

ค่าพลังงานไฟฟ้าที่ใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2548 จนถึง 31 ธันวาคม 2548 เฉลี่ยเดือนละ ประมาณ 27.24 ล้านบาท

ก. ค่าไฟฟ้าสำหรับการเดินรถ

จะคำนวณจาก ประมาณการกระแสไฟฟ้าที่ใช้ในการเดินรถ และอัตราค่าไฟฟ้า โดยปริมาณกระแสไฟฟ้าที่ใช้ จะแปรผันตามประเภทขบวนรถไฟฟ้า (3 Cars Train หรือ 4 Cars Train หรือ 6 Cars Train) จำนวนเที่ยวการเดินรถ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

จำนวนเที่ยวการเดินรถในแต่ละวันจะคำนวณจากจำนวนขบวนรถไฟฟ้าที่สามารถให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วน (Peak Hour) และนอกช่วงเวลาเร่งด่วน (Off Peak Time) ซึ่งในช่วงเวลาเร่งด่วนคือ ตั้งแต่เวลา 6.00-9.00 น. และ 16.30-19.30 น. หรือคิดเป็น 6 ชั่วโมงต่อวัน และจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในช่วงนอกเวลาเร่งด่วนอีก 12 ชั่วโมงต่อวัน โดยจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการใน 2 ช่วงเวลาดังกล่าว จะพิจารณาตามความเหมาะสม โดยคำนึงถึงความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของรถไฟ และระยะห่างของการรอกคอยรถไฟ (Headway) ซึ่งระยะเวลาที่ใช้ในการเดินรถ 1 รอบจะใช้เวลาทั้งสิ้นประมาณ 1 ชั่วโมง โดยเฉลี่ยรถไฟฟ้าแต่ละประเภทจะมีจำนวนเที่ยววิ่ง และการใช้กระแสไฟฟ้าเฉลี่ยดังนี้

	จำนวนขบวน	จำนวนเที่ยวต่อวัน	ปริมาณกระแสไฟฟ้าที่ใช้ ต่อปี (ล้านกิโลวัตต์ชั่วโมง)
รถไฟฟ้าประเภท 3 ตู้	19	260	25
รถไฟฟ้าประเภท 3 ตู้	24	360	34
รถไฟฟ้าประเภท 4 ตู้	24	354	45
รถไฟฟ้าประเภท 4 ตู้	30	450	57
รถไฟฟ้าประเภท 6 ตู้	30	456	87

หมายเหตุ ปริมาณกระแสไฟฟ้าที่ใช้ในการเดินรถประเภท 3 Cars Train, 4 Cars Train และ 6 Cars Train จะใช้กระแสไฟฟ้า 288, 384 และ 576 กิโลวัตต์ชั่วโมงต่อเที่ยว

ทั้งนี้ อัตราค่าไฟฟ้าเฉลี่ยที่บริษัทฯ ต้องจ่ายตั้งแต่เดือนม.ค. – ธ.ค. 2548 เท่ากับ 2.60 บาทต่อกิโลวัตต์ชั่วโมง คาดว่าในปี 2549 จะปรับขึ้นจากปี 2548 ร้อยละ 8 (ซึ่งได้ประมาณการสะท้อนถึงผลกระทบจากการปรับเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันที่เกิดขึ้นในปี 2548 แล้ว) หลังจากนั้นคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ 2.5 ต่อปี ซึ่งจากการคาดการณ์ของบริษัทฯ เห็นว่าอัตราการเพิ่มขึ้นดังกล่าวควรจะน้อยกว่าประมาณการอัตราเงินเฟ้อ

ข. ค่าไฟฟ้าสำหรับสถานี อาคารบริหารและ ศูนย์ซ่อมบำรุง

ค่าพลังงานไฟฟ้าที่ใช้ตั้งแต่ 1 มกราคม 2548 จนถึง 31 ธันวาคม 2548 เฉลี่ยเดือนละ ประมาณ 22.00 ล้านบาท โดยการประมาณการอัตราการเพิ่มขึ้นของค่าพลังงานในปี 2549 เท่ากับร้อยละ 8 ต่อปี (ซึ่งได้ประมาณการสะท้อนถึงผลกระทบจากการปรับเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันที่เกิดขึ้นในปี 2548 แล้ว) และตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นไปคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ 2.5 ต่อปี ตามลำดับ จากการคาดการณ์ของบริษัทฯ เห็นว่าอัตราการเพิ่มขึ้นดังกล่าวควรจะน้อยกว่าประมาณการอัตราเงินเฟ้อ

- ค่าเบี้ยประกันภัย

ค่าเบี้ยประกันภัยจ่ายในปี 2547 รวมเท่ากับ 49.19 ล้านบาท และภายหลังจากการต่ออายุกรมธรรม์ ค่าเบี้ยประกันในปี 2548 เท่ากับ 117.73 ล้านบาท ทั้งนี้ ค่าเบี้ยประกันดังกล่าว จะปรับเพิ่มขึ้นตามจำนวนรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ คาดว่าค่าเบี้ยประกันจะปรับเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 0.095 ของมูลค่าขบวนรถไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นอัตราที่เป็นไปตามสัญญาประกันภัย

- เงินตอบแทนรฟม.จากรายได้ค่าโดยสาร

เป็นเงินตอบแทนที่บริษัทฯ ต้องจ่ายชำระตลอดอายุสัญญาสัมปทานนับตั้งแต่ปีที่เริ่มมีรายได้ค่าโดยสาร เป็นระยะเวลา 25 ปี ซึ่งเงินตอบแทนที่บริษัทฯ จะต้องชำระประกอบด้วย 2 ส่วนได้แก่ เงินตอบแทนที่ระบุเป็นจำนวนเงิน และเงินตอบแทนที่กำหนดเป็นร้อยละของรายได้ค่าโดยสาร ตามที่ระบุในสัญญาสัมปทาน (รายละเอียดแสดงในหัวข้อที่ 13.1 สรุปสาระสำคัญของสัญญา หน้า 192)

12.3.1.4. ประมาณการค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

- เงินตอบแทนรายปีจากรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

เป็นเงินตอบแทนที่บริษัทฯ ต้องจ่ายชำระตลอดอายุสัญญาสัมปทานนับตั้งแต่ปีที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้เป็นระยะเวลา 25 ปี ซึ่งประกอบด้วยเงินตอบแทนที่ระบุเป็นจำนวนเงิน และเงินตอบแทนที่กำหนดเป็นร้อยละของรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ตามที่ระบุในสัญญาสัมปทาน (*รายละเอียดแสดงในหัวข้อ 13.1 สรุปสาระสำคัญของสัญญา หน้า 192*)

- ค่าใช้จ่ายทางการตลาดและโฆษณาประชาสัมพันธ์

บริษัทฯ มีนโยบายในการตั้งงบประมาณสำหรับใช้เงินค่าใช้จ่ายทางการตลาดและโฆษณาประชาสัมพันธ์ โดยอิงตามขนาดของรายได้ โดยกำหนดไว้ในอัตราร้อยละ 3 ของรายได้ค่าโดยสารในแต่ละปี โดยในช่วงแรกจนถึงปี 2552 กำหนดวงเงินไว้ไม่เกินปีละ 30 ล้านบาทและหลังจากนั้นกำหนดไว้ปีละ 20 ล้านบาท

ภาษีเงินได้นิติบุคคล

บริษัทฯ ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนเลขที่ 1029(1)/2546 ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ.2520 สำหรับรายได้ค่าโดยสาร เป็นระยะเวลา 8 ปีนับตั้งแต่วันที่เริ่มเปิดให้บริการ กล่าวคือ ในช่วง 8 ปีแรกของการดำเนินการ (ไม่ใช่ปีปฏิทิน) กำไรสุทธิจากกิจการเดินรถจะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล และหากเกิดผลขาดทุนในช่วงที่ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทฯ สามารถใช้ผลขาดทุนสะสมที่เกิดขึ้นในระหว่างนั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับตั้งแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น ทั้งนี้ ในช่วงที่ได้รับสิทธิประโยชน์หากบริษัทฯ มีกำไรจากกิจการเดินรถบริษัทฯ จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลโดยไม่ต้องนำผลขาดทุนในช่วงดังกล่าวมาหักออก สำหรับรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์หลังหักค่าใช้จ่ายแล้วหากมีผลกำไรจะต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลตามปกติ คือ ร้อยละ 30

ทั้งนี้ ในช่วง 8 ปีนี้ หากปีใดบริษัทมีกำไรจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ แต่มีผลขาดทุนจากกิจการเดินรถ สามารถนำผลขาดทุนดังกล่าวมาหักลบจากกำไรจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ก่อนนำไปคำนวณภาษีเงินได้นิติบุคคล

12.3.1.5. ประมาณการเงินลงทุนในต้นทุนโครงการ

บริษัทฯ มีแผนในการลงทุนเพิ่มจำนวนขบวนรถไฟฟ้า เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยในเฟสแรกจะทำการเพิ่มขบวนรถไฟฟ้า จากปัจจุบันที่มีขบวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการอยู่รวมทั้งสิ้น 19 ขบวน ๓ ตู้ เพิ่มขึ้นเป็น 24 ขบวน ๓ ตู้ โดยจะเริ่มสั่งซื้อในปี 2550 และคาดว่าบริษัทผู้ผลิตจะสามารถผลิตและนำส่งรถไฟฟ้าได้ในปี 2552 และเพื่อให้สามารถให้บริการผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นอย่างมากโดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน บริษัทฯ จึงมีแผนที่จะเพิ่มทั้งจำนวนรถไฟและจำนวนตู้ในขบวนรถไฟฟ้าแต่ละขบวน โดย ปี 2553 เปลี่ยนเป็นรถไฟฟ้าขบวนละ 4 ตู้และปี 2557 เป็นขบวนละ 6 ตู้ ซึ่งการเพิ่มจำนวนตู้ดังกล่าวทำให้บริษัทฯ ต้องมีการปรับปรุงระบบประตูลานชานชาลาเพื่อให้สามารถรองรับระบบรถไฟฟ้าได้ ทั้งนี้ รายละเอียดเงินลงทุนดังกล่าวสามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางรายละเอียดเงินลงทุนในต้นทุนโครงการ

	มูลค่าเงินลงทุนรวม (ล้านบาท) ณ ปี 2549	มูลค่าเงินลงทุนรวม (ล้านบาท) ณ ปีที่ลงทุน *	กำหนดแล้วเสร็จ พร้อมให้บริการ	กำหนดการชำระเงิน
ซื้อรถไฟฟ้า 5 ขบวน (ขบวนละ 3 ตู้) ขบวนละ 6 ล้านยูโร	1,440.000 ล้านบาท	1,458.720 ล้านบาท	ปี 2552	กำหนดแบ่งชำระออกเป็น 3 งวด ดังนี้คือ ชำระ 25% 45% และ 30% ของมูลค่าเงินลงทุนในปี 2550 2551 และ 2552 ตามลำดับ
ลงทุนในอุปกรณ์เพิ่มเติมต่างๆ	213 ล้านบาท	213 ล้านบาท	ปี 2549	ชำระ 100% ในปี 2549
เปลี่ยนระบบประตูขานขาลา และปรับอาณัติสัญญาณ ใช้เงินจำนวน 4.8 ล้านยูโร	230.40 ล้านบาท	239.50 ล้านบาท	ปี 2553	กำหนดแบ่งชำระออกเป็น 2 งวด ดังนี้คือ ชำระ 50% และ 50% ของมูลค่าเงินลงทุนในปี 2552 และ 2553
เพิ่มจำนวนตู้ จาก 3 ตู้ เป็น 4 ตู้ ต่อขบวน สำหรับ รถไฟฟ้าที่ให้บริการอยู่จำนวน 24 ชุดๆ ละ 1.5 ล้านยูโร	1,728.000 ล้านบาท	1,773.22 ล้านบาท	ปี 2553	กำหนดแบ่งชำระออกเป็น 3 งวด ดังนี้คือ ชำระ 25% 45% และ 30% ของมูลค่าเงินลงทุนในปี 2551 2552 และ 2553 ตามลำดับ
ซื้อรถไฟฟ้า 6 ขบวน (ขบวนละ 4 ตู้) ขบวนละ 7.5 ล้านยูโร	2,160.000 ล้านบาท	2,274.53 ล้านบาท	ปี 2555	กำหนดแบ่งชำระออกเป็น 3 งวด ดังนี้คือ ชำระ 25% 45% และ 30% ของมูลค่าเงินลงทุนในปี 2553 2554 และ 2555 ตามลำดับ
ซื้อเครื่องเติมเงินในบัตรโดยสาร จำนวน 132 เครื่อง โดยติดตั้งทางขึ้นลง 33 จุดๆ ละ 4 เครื่องใช้เงินลงทุน รวม 330 ล้านบาท	330.000 ล้านบาท	352.01 ล้านบาท	ปี 2555	กำหนดแบ่งชำระออกเป็น 2 งวด ดังนี้คือ ชำระ 50% และ 50% ของมูลค่าเงินลงทุนในปี 2554 และ 2555
เพิ่มจำนวนตู้ จาก 4 ตู้ เป็น 6 ตู้ ต่อขบวน สำหรับ รถไฟ ฟ้าที่มีอยู่เดิมจำนวน 30 ชุดๆ ละ 3.45 ล้านยูโร	4,968.000 ล้านบาท	5,368.32 ล้านบาท	ปี 2557	กำหนดแบ่งชำระออกเป็น 3 งวด ดังนี้คือ ชำระ 25% 45% และ 30% ของมูลค่าเงินลงทุนในปี 2555 2556 และ 2557 ตามลำดับ

หมายเหตุ * คำนวณจากมูลค่าเงินลงทุนรวมที่ประมาณ ณ ต้นปี 2549 (ใช้อัตรา 1 ยูโร = 48 บาท) โดยสมมติให้มีการปรับเพิ่มขึ้นด้วยอัตรา CPI ของเยอรมนี ที่ประมาณร้อยละ 1.30 ต่อปี จนถึงปีที่มีการชำระเงินงวดแรก

จากตารางการลงทุนในรถไฟฟ้าช่วงต้น สามารถสรุปจำนวนขบวนรถไฟฟ้าที่พร้อมให้บริการได้ดังนี้

(จำนวนขบวนรถไฟฟ้า)	จำนวนรถไฟฟ้า ประเภท 3 ตู้	จำนวนรถไฟฟ้า ประเภท 4 ตู้	จำนวนรถไฟฟ้า ประเภท 6 ตู้
2547 - 2551	19	-	-
2552	24	-	-
2553 - 2554	-	24	-
2555 - 2556	-	30	-
ตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นไป	-	-	30

ทั้งนี้ แหล่งเงินทุนสำหรับใช้ในการลงทุนดังกล่าว จะประกอบด้วยหลายส่วนด้วยกัน เช่น แหล่งเงินทุนจากการระดมทุนจากการเสนอขายหุ้นแก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จำนวน 296.69 ล้านหุ้น หรือ 296.69 ล้านบาท ซึ่งได้มีการเสนอขายไปแล้วช่วงปลายเดือนธันวาคม 2548 รวมถึงการเสนอขายหุ้นแก่ รฟม. จำนวน 2,987.50 ล้านหุ้น หรือ 2,987.50 ล้านบาท และการระดมทุนจากการขายหุ้นเพิ่มทุนแก่ประชาชน จำนวน 1,315.81 ล้านหุ้น ซึ่งหลังจากการระดมเงินทุนดังกล่าว จะทำให้สภาพคล่องของบริษัทฯ ดีขึ้น ประกอบกับบริษัทฯ มีวัตถุประสงค์จะนำเงินบางส่วนจากการระดมทุนดังกล่าวไปชำระคืนเงินกู้ยืมแก่สถาบันการเงิน ซึ่งจะมีการพิจารณาตามความเหมาะสม นอกจากนี้ หลังจากที่บริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจ และสามารถมีกระแสเงินสดคงเหลือจากการดำเนินงานได้ในอนาคต กระแสเงินสดจากการดำเนินงานจะเป็นแหล่งเงินทุนสำคัญของบริษัทฯ เพื่อใช้ในการลงทุนเพิ่มขบวนรถไฟฟ้า รวมถึงอุปกรณ์งานระบบ และระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งแผนการลงทุนของบริษัทฯ นอกจากจะพิจารณาจากประมาณการจำนวนผู้โดยสารในอนาคตที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในแต่ละปี บริษัทฯ จะต้องคำนึงถึงประสิทธิภาพการให้บริการและความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานเป็นสำคัญเช่นกัน ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารที่ระบบสามารถรองรับได้เฉลี่ยต่อวัน เท่ากับ 336,680 คน โดยประมาณจากจำนวนรถไฟฟ้าประเภท 3 ตู้ที่มีอยู่ทั้งหมด 19 ขบวน ซึ่งหากมีการเพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเป็น 30 ขบวนโดยเป็นประเภท 6 ตู้ทั้งหมด จะทำให้จำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่ระบบรองรับได้จะเพิ่มขึ้นเป็น 1,086,000 คนต่อวัน ทั้งนี้ จำนวนขบวนรถไฟฟ้าที่ลงทุนเพิ่ม และความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสาร (โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 13.3 จำนวนผู้โดยสารสูงสุดที่ระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลสามารถรองรับได้ หน้า 218)

12.3.2. บริษัท เมโทร มอลล์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด

1. โครงสร้างรายได้หลักของเมโทร มอลล์ จะประกอบด้วย

- 1.1. รายได้จากการให้เช่าพื้นที่ร้านค้าปลีกภายในสถานีรถไฟฟ้า ตลอดจนพื้นที่ชั้นใต้ดินอาคารจอดและจอดรถลาดพร้าว จำนวนทั้งสิ้น 11 สถานี โดยทั้ง 11 สถานีมีพื้นที่เช่ารวม 12,359 ตารางเมตรซึ่งคาดว่าจะมีอัตราค่าเช่าเฉลี่ยประมาณ 1,500 บาทต่อตารางเมตรต่อเดือนในปีแรกที่เปิดดำเนินการ และจะปรับเพิ่มขึ้นทุก 3 ปีตามอัตราตลาด โดยจะเรียกเก็บจากผู้เช่าพื้นที่เป็นรายเดือน

ทั้งนี้ เมโทร มอลล์ ได้ทำการเปิดพื้นที่เช่าแล้วในไตรมาส 3 โดยเริ่มจากสถานีสุขุมวิทเป็นสถานีแรกในเดือนกันยายน 2548 และสถานีพหลโยธินในเดือนธันวาคม 2548 โดยมีอัตราการเช่าร้อยละ 87 และ ร้อยละ 58 ตามลำดับ และจะเปิดดำเนินการอีก 2 สถานีคือ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และสถานีสวนจตุจักรในปี 2549 ส่วนที่เหลืออีก 7 สถานี คาดว่าจะสามารถเปิดดำเนินการได้ในปี 2550

- 1.2. รายได้ค่าสิทธิการเช่า 10,000 บาทต่อตารางเมตรสำหรับสัญญา 3 ปี และสามารถต่อได้อีก 3 ปี โดย เมโทร มอลล์ จะได้รับรายได้ค่าสิทธิการเช่า 3 ปีครึ่ง
2. ค่าใช้จ่ายหลักของเมโทร มอลล์ จะประกอบด้วย
 - 2.1. ส่วนแบ่งรายได้ที่จะต้องชำระให้แก่บริษัทฯ เท่ากับ ร้อยละ 25 ของรายได้ตามบัญชีก่อนหักค่าใช้จ่ายใด ๆ สำหรับ 5 ปีแรก และเพิ่มเป็นร้อยละ 35 ของรายได้ตามบัญชีก่อนหักค่าใช้จ่ายใด ๆ ตั้งแต่ปี 2553 ไปจนถึงปีสิ้นสุดอายุสัญญา จ่ายชำระเป็นรายเดือน
 - 2.2. ค่าใช้จ่ายส่วนกลางที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ ในอัตรา 550,000 บาทต่อเดือนสำหรับ 11 สถานี โดยจ่ายชำระเป็นรายเดือน
 - 2.3. ต้นทุนการให้บริการ ประกอบด้วย ส่วนแบ่งรายได้ ค่าใช้จ่ายส่วนกลางที่ต้องจ่ายให้แก่บริษัทฯ ค่าสาธารณูปโภคต่าง ๆ คิดเป็นอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 46 ของรายได้รวมตลอดอายุสัมปทาน หรือประมาณร้อยละ 44 ถึงร้อยละ 47 ของรายได้รวมในแต่ละปี ซึ่งรวมส่วนแบ่งรายได้ที่ต้องจ่ายให้แก่บริษัทฯ ตามข้อ 2.1 และค่าใช้จ่ายส่วนกลางในข้อ 2.2 แล้ว ทั้งนี้ ประมาณการต้นทุนดังกล่าว ใช้ฐานข้อมูลจริงของสาขาสุขุมวิทที่เปิดให้บริการแล้ว ประกอบกับการคาดการณ์ของผู้บริหาร
 - 2.4. ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร ประมาณร้อยละ 24 ของรายได้รวมตลอดอายุสัมปทาน หรือประมาณร้อยละ 24 ถึงร้อยละ 25 ของรายได้รวมในแต่ละปี ซึ่งประมาณจากข้อมูลจริง ประกอบกับการคาดการณ์ของผู้บริหาร
3. การลงทุน

เมโทร มอลล์ มีการลงทุนปรับปรุง และตกแต่งพื้นที่ร้านค้าปลีกในปี 2547 และปี 2548 จำนวน 210.13 ล้านบาท และ 20.32 ล้านบาทตามลำดับ และแผนการลงทุนในปีต่อ ๆ ไป ดังตารางดังนี้

ปี	2549	2553	2558	2563	2568
มูลค่าการลงทุน (ล้านบาท)	100.00	50.00	50.00	50.00	50.00

12.3.3. บริษัท ไตรแอดส์ เน็ทเวิร์คส์ จำกัด

1. โครงสร้างรายได้หลักของไตรแอดส์ จะประกอบด้วย
 - 1.1. รายได้หลักมาจากการจัดหาโฆษณาในรูปแบบของป้ายโฆษณาทั้งในสถานีและในตัวรถไฟฟ้า ซึ่งกล่องป้ายโฆษณา มีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 1,700 ป้ายในสถานี โดยมีอัตราค่าเช่าเฉลี่ยของป้ายอยู่ระหว่าง 8,000 บาท ถึง 72,000 บาทต่อเดือนต่อป้าย ขึ้นอยู่กับขนาดของป้าย และสถานที่ติดตั้ง โดยในปีแรกจะมีส่วนลดให้แก่ลูกค้าประมาณร้อยละ 15 นอกจากนี้ยังมีรายได้จากป้ายโฆษณาในรถไฟฟ้าทั้งหมด 19 ขบวน โดยมีนโยบายให้ลูกค้าซื้อโฆษณาแบบเหมาทั้งขบวนโดยมีอัตราค่าเช่าเฉลี่ยประมาณ 200,000 บาทต่อเดือนต่อขบวน นอกจากนี้ไตรแอดส์ยังมีรายได้จากค่าเช่าโฆษณาสดติกเกอร์จำนวน 179 ป้ายโดยมีอัตราค่าเช่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 17,000 บาท จนถึง 150,000 บาทต่อเดือนต่อป้าย ขึ้นอยู่กับขนาดของป้ายและสถานที่ติดตั้ง โดยบริษัทมีนโยบายในการปรับอัตราค่าเช่าของป้ายโฆษณาทั้งหมดเพิ่มขึ้น ทุก 2 ปี
 - 1.2. อัตราการเช่าของป้ายในสถานีมีอัตราเริ่มต้นที่ร้อยละ 20 ของจำนวนป้ายทั้งหมด (รวมป้ายโฆษณา กับป้ายสดติกเกอร์) ซึ่งเป็นอัตราจริงที่เป็นอยู่ในช่วงเดือนสิงหาคม – ธันวาคม 2548 และเพิ่มขึ้นในปีต่างๆจนถึงร้อยละ 65 ในปี 2554-2572 ซึ่งประมาณอัตราค่าเช่าป้ายดังกล่าวเป็นไปตามการประมาณการของผู้บริหารของบริษัท ซึ่งจะพิจารณาจากการคาดการณ์ภาวะการแข่งขัน การประเมินจากตำแหน่งป้ายและการตอบสนองจากลูกค้า ทั้งนี้ ในการกำหนดจำนวนป้ายสูงสุดของบริษัท จะประเมินจากพื้นที่ทั้งหมดที่คาดว่าจะสามารถติดตั้งป้ายได้ และเพื่อเป็นไป

ตามหลักความระมัดระวังจึงได้ประเมินอัตราการเข้าไว้ที่ร้อยละ 65 อย่างไรก็ตาม ในการลงทุนติดตั้งป้ายจะลงทุนเมื่อลูกค้าทำสัญญาเช่ากับบริษัทแล้วเท่านั้นในขณะที่อัตราการเข้าป้ายในรถไฟฟ้าจะเริ่มต้นที่ร้อยละ 94 ในปี 2548 ซึ่งเป็นอัตราจริงที่เข้าอยู่ช่วงเดือนสิงหาคม – ธันวาคม 2548 และคาดว่าจะคงอัตราส่วนดังกล่าวจนถึงปี 2572

ทั้งนี้ ไตรแอดส์ เริ่มเปิดในเดือนสิงหาคม 2548 จากส่วนเหนือก่อน 9 สถานี ตั้งแต่สถานีศูนย์วัฒนธรรม จนถึงบางซื่อ

2. ค่าใช้จ่ายหลักของไตรแอดส์ จะประกอบด้วย

- 2.1. ส่วนแบ่งรายได้ที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ เท่ากับร้อยละ 25 ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ สำหรับ 5 ปีแรก และเพิ่มเป็นร้อยละ 35 ของรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ ตั้งแต่ปี 2553 ไปจนถึงปีสิ้นสุดอายุสัญญา โดยจ่ายชำระเป็นรายเดือน
- 2.2. ค่าใช้จ่ายส่วนกลางที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ ในอัตรา 10,000 บาทต่อเดือนต่อสถานี รวมเป็นเงิน 180,000.00 บาทต่อเดือน โดยเก็บเป็นรายเดือนในวันทำการวันสุดท้ายของแต่ละเดือน
- 2.3. ต้นทุนการให้บริการ ประกอบด้วย ส่วนแบ่งรายได้ และค่าใช้จ่ายส่วนกลางที่ต้องชำระให้แก่บริษัทฯ (ในข้อ 2.1 และ 2.2) คิดเป็นอัตราเฉลี่ยประมาณร้อยละ 46 ของรายได้รวมตลอดอายุสัมปทาน หรือประมาณร้อยละ 41 ถึงร้อยละ 49 ของรายได้รวมในแต่ละปี ซึ่งประมาณจากการคาดการณ์ของผู้บริหารของบริษัทฯ ประกอบกับข้อมูลอุตสาหกรรมของบริษัทที่ประกอบธุรกิจใกล้เคียงกันในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งมีต้นทุนอยู่ประมาณร้อยละ 50 และ 45 สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2548 และปี 2547 ตามลำดับ
- 2.4. ค่าใช้จ่ายในการขายและบริการ ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายพนักงาน และค่าโฆษณา และประชาสัมพันธ์ต่างๆ ประมาณร้อยละ 16 ของรายได้รวม หรือระหว่างร้อยละ 15 ถึงร้อยละ 25 ของรายได้รวมในแต่ละปี ซึ่งประมาณจากการคาดการณ์ของผู้บริหารของบริษัทฯ ประกอบกับข้อมูลอุตสาหกรรมของบริษัทที่ประกอบธุรกิจใกล้เคียงกันในตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในการขายและบริการประมาณร้อยละ 24 และ 30 สำหรับงวด 9 เดือนแรกของปี 2548 และปี 2547 ตามลำดับ

3. การลงทุน

ไตรแอดส์ มีการลงทุนในระบบไฟ และกล่องโฆษณา คิดเป็นจำนวนเงิน 22.00 ล้านบาทในปี 2548 และมีแผนการลงทุน 35.00 ล้านบาทในปี 2549 และคาดว่าจะเงินลงทุนจะเพิ่มตามจำนวนกล่องป้ายที่จะเพิ่มขึ้น โดยเงินลงทุนต่อป้ายจะอยู่ระหว่าง 20,000 บาท ถึง 157,000 บาท ขึ้นอยู่กับขนาดของป้าย และสถานที่ติดตั้ง

12.4. ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

ในรอบบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี คือ สำนักงานเอ็นเอส แอนด์ ยัง จำกัด คิดเป็นมูลค่ารวมทั้งสิ้น 1,180,000 บาท โดยเป็นค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee) ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอีก 3 บริษัท โดยมีรายละเอียดค่าสอบบัญชีดังนี้

ตารางสรุปค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee) ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับปี 2548

ชื่อบริษัทผู้จ่ายค่าตอบแทน	ชื่อผู้สอบบัญชี	ค่าสอบบัญชี (บาท)
บมจ.รถไฟฟ้ากรุงเทพ	รุต เชาวนะกวี	700,000
บจก.บีเอ็มซีแอล เนท์เวิร์ค	ศิริภรณ์ เชื้ออนันต์กุล	110,000
บจก.ไตรแอดส์ เนท์เวิร์คส์	ศิริภรณ์ เชื้ออนันต์กุล	180,000
บจก.เมโทร มอลส์ ดีเวลลอปเม้นท์	ศิริภรณ์ เชื้ออนันต์กุล	190,000
รวมค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี		1,180,000

ทั้งนี้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยดังกล่าว ไม่มีภาระค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee) ที่จะต้องชำระให้แก่ผู้สอบบัญชี สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด และบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดแต่อย่างใด

12.5. ปัจจัยและอิทธิพลหลักที่อาจมีผลต่อผลการดำเนินงานหรือฐานะการเงินในอนาคต

12.5.1. จำนวนผู้โดยสาร และอัตราค่าโดยสาร

เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารจำนวนที่เกี่ยวกับการเดินทาง หรือจำนวนสถานีเฉลี่ยที่ผู้โดยสารเดินทาง รวมถึงอัตราค่าโดยสารของโครงการจะมีผลกระทบต่อรายได้ค่าโดยสาร ซึ่งเป็นรายได้หลักของบริษัทฯ โดยตรง ซึ่งปัจจัยดังกล่าวจะเปลี่ยนแปลงไปตามปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ได้แก่ ความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ความเชื่อมั่นในระบบความปลอดภัยของบริษัทฯ ความหนาแน่นของปริมาณการจราจรบนท้องถนน ภาวะเศรษฐกิจโดยรวม ราคาน้ำมัน อัตราค่าโดยสาร ปริมาณและคุณภาพของระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ซึ่งเป็นทางเลือกในการเดินทาง กำหนดการแล้วเสร็จของโครงการพัฒนาสองทางวิเทศวิสัยรอบสถานี รวมถึงแผนงานและโครงการส่วนต่อขยายระบบขนส่งมวลชนต่างๆ ของรัฐบาล เป็นต้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานธุรกิจ ฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีข้อได้เปรียบจากเส้นทางเดินรถที่มีศักยภาพเชิงพาณิชย์สูง ทั้งนี้ เส้นทางที่บริษัทฯ ให้บริการครอบคลุมศูนย์กลางการค้า แหล่งธุรกิจ แหล่งชุมชนขนาดใหญ่ และสามารถเชื่อมโยงกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เช่น รถไฟฟ้า BTS และรถไฟ ดังนั้นกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่จะใช้บริการจึงมีฐานที่ค่อนข้างกว้างครอบคลุมกลุ่มผู้บริโภคเกือบทุกกลุ่ม อาทิ กลุ่มนักเรียน นักศึกษานักธุรกิจ กลุ่มคนทำงาน รวมถึงกลุ่มนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีนโยบายที่จะใช้แผนส่งเสริมการตลาด เช่น การให้ส่วนลดค่าโดยสารสำหรับผู้ที่ใช้บัตรเติมเงิน นักเรียน นักศึกษา ในช่วงแรก ๆ ของการให้บริการ เพื่อขยายฐานกลุ่มลูกค้าเป้าหมายให้กว้างขึ้น อีกทั้งยังเป็นการกระตุ้นให้มีการเดินทางโดยใช้รถไฟฟ้ามากขึ้นและทดแทนการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนอื่น ซึ่งจะทำให้ระบบขนส่งมวลชนระบบรางเข้ามามีบทบาทสำคัญในชีวิตประจำวัน และเป็นทางเลือกสำคัญในลำดับแรก ๆ สำหรับการเดินทางของคนกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลมากขึ้น โดยจะส่งผลให้รายได้ของบริษัทฯ เติบโตขึ้นอย่างมั่นคงและต่อเนื่อง

12.5.2. นโยบายจากภาครัฐ

การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ จะเป็นไปภายใต้สัญญาสัมปทานซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟม. รวมถึงการเข้ามามีบทบาทในกำหนดอัตราค่าโดยสาร แต่เนื่องจาก รฟม. เป็นหน่วยงานรัฐที่ดูแลจัดระบบขนส่งมวลชน ซึ่งจะคำนึงถึงประโยชน์ต่อสังคมส่วนรวม จึงอาจจะมีความขัดแย้งกับการกำหนดราคาโดยคำนึงถึงผลตอบแทนในเชิงพาณิชย์ อันอาจจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมา รฟม. ได้มีการขอความร่วมมือจากบริษัทฯ ในการกำหนดอัตราค่าโดยสารในอัตราส่วนลดพิเศษ โดยมีการกำหนดเงื่อนไขในการชำระเงินชดเชยให้แก่บริษัทฯ หากรายได้ไม่เป็นไปตามประมาณการขั้นต่ำที่ตกลงไว้ อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่รัฐบาลได้มีการกำหนดให้บริษัทฯ กำหนดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลซึ่งดำเนินการโดยบริษัทฯ ในราคา 15 บาท ตลอดสายตามนโยบายเบื้องต้นของรัฐบาลนั้น ย่อมส่งผลให้อัตราค่าโดยสารไม่เป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน ซึ่งในกรณีดังกล่าว ที่ผ่านมามีได้มีการกำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน รัฐบาลได้จ่ายค่าชดเชยบางส่วนให้แก่บริษัทฯ ตัวอย่างเช่น การที่บริษัทฯ กับ รฟม. ได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงการทดลองปรับลดอัตราค่าโดยสารลงวันที่ 6 มกราคม 2548 ดังนั้น รัฐบาลจะพิจารณาจ่ายค่าชดเชยให้แก่บริษัทฯ สำหรับความเสียหายต่อรายได้ที่ลดลงในลักษณะเดียวกันกับการเข้าทำบันทึกข้อตกลงดังกล่าวข้างต้น

นอกจากนี้ รฟม.ยังมีแผนที่จะซื้อหุ้นของบริษัทฯ ตามเงื่อนไขที่ระบุในสัญญาสัมปทาน ที่กำหนดให้รฟม.สามารถใช้สิทธิซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ได้ในจำนวนไม่เกินร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียน ในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้ ซึ่งหาก รฟม.มีการใช้สิทธิซื้อหุ้นดังกล่าว จะทำให้เกิด Dilution effect ต่อผู้ถือหุ้นปัจจุบันทั้งในแง่ของการควบคุม (Control) สัดส่วน

การถือหุ้น และผลตอบแทนที่พึงได้รับ (Shareholder Stake) เนื่องจากหากผู้ถือหุ้นทั้งหมดไม่เข้าร่วมประชุมพร้อมกัน จะเป็นผลให้หุ้นที่ รฟม. คาดว่าจะซื้อจำนวนร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนนั้น มีคะแนนเสียงเกินกว่าร้อยละ 25 ของจำนวนเสียงของผู้ที่เข้าร่วมประชุมและมีสิทธิออกเสียง เป็นผลให้ รฟม. สามารถเข้ามามีสิทธิในการคัดค้าน (Veto right) การลงมติที่ต้องการคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาเข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้

12.5.3. ผลกระทบจากแผนการขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน

การเปลี่ยนแปลงหรือความล่าช้าของแผนการขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ภายใต้การดำเนินงานตามแผนแม่บทรถไฟฟ้า (URMAP2) รวมถึงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างระบบรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งประเภทอื่น อาจส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารของระบบรถไฟฟ้าสายรังสิตลดลงจากที่คาดการณ์ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการขยายเส้นทางระบบรถไฟฟ้าตามแผนแม่บทดังกล่าว บริษัทฯ เองมีแผนที่จะเข้าร่วมประมูลเพื่อเป็นผู้ให้บริการเดินรถ โดยเฉพาะในเส้นทางที่ต่อเนื่องจากสายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งหากบริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ให้บริการเดินรถในส่วนต่อขยายดังกล่าว จะเป็นปัจจัยเสริมให้ศักยภาพในการประกอบธุรกิจ และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ และถือเป็นมูลค่าส่วนเพิ่มแก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ต่อไป อย่างไรก็ตาม หากบริษัทฯ จะไม่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ให้บริการในส่วนต่อขยาย บริษัทฯ ยังสามารถได้รับประโยชน์จากส่วนต่อขยายในแง่ของการเป็น Feeder ให้แก่เส้นทางเดินรถสายปัจจุบันที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารเข้าสู่ระบบหลักของบริษัทฯ

12.5.4. รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ความผันผวนของรายได้เชิงพาณิชย์ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการด้วยกัน ความล่าช้าของกำหนดการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ ภาวะเศรษฐกิจ และการแข่งขันของสื่อโฆษณาต่าง ๆ รวมถึงจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการ ซึ่งอาจจะมีผลต่ออัตราการเข้าพื้นที่ หรือการใช้สื่อโฆษณาต่าง ๆ รวมถึงอัตราค่าเช่า และราคาสื่อโฆษณา ที่จะส่งผลกระทบต่อรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และส่วนแบ่งรายได้ของบริษัทฯ ที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต อย่างไรก็ตาม การที่บริษัทฯ ได้ให้สิทธิแก่บริษัทย่อย หรือบริษัทเอกชนอื่นเป็นผู้ดำเนินการในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าว ถือเป็นการบริหารความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ โดยบริษัทฯ จะมีส่วนแบ่งรายได้จากรายได้ก่อนหักค่าใช้จ่ายของบริษัทดังกล่าว โดยไม่คำนึงถึงต้นทุนหรือผลกำไรสุทธิของบริษัทนั้น ๆ นอกจากนี้ การบริหารจัดการพื้นที่ร้านค้า และการให้เช่าพื้นที่สื่อโฆษณาโดยผ่านบริษัทย่อย ทำให้แต่ละบริษัทสามารถมุ่งเน้นการให้บริการแต่ละประเภท และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานของแต่ละบริษัทได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังเป็นการเปิดกว้างให้แก่นักลงทุนที่มีความเชี่ยวชาญและสนใจลงทุนในแต่ละประเภทธุรกิจเข้ามามีส่วนร่วมได้ในอนาคต โดยที่บริษัทฯ สามารถมุ่งเน้นการให้บริการระบบขนส่งมวลชนโดยรถไฟฟ้าได้อย่างเต็มที่

อย่างไรก็ตาม รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของบริษัทฯ มีสัดส่วนไม่มากนักเมื่อเทียบกับรายได้รวม และมีการลงทุนไม่มากนัก เช่น การพัฒนาพื้นที่สำหรับให้เช่าบริการเครื่องถอนเงินอัตโนมัติ ตู้โทรศัพท์สาธารณะ เป็นต้น หรือผู้ได้รับสิทธิเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด เช่น การให้เช่าพื้นที่ติดตั้งจอ LCD ภายในขบวนรถไฟฟ้า และติดตั้งจอ Plasma ในบริเวณสถานี เป็นต้น ทั้งนี้ รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ส่วนใหญ่จะมาจากส่วนแบ่งรายได้จากบริษัทย่อย ในขณะที่เงินลงทุนที่ใช้ในการพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวบริษัทย่อยที่ได้รับสิทธิจะเป็นผู้ลงทุนเอง รายได้หลักของบริษัทฯ คือ รายได้ค่าโดยสารคิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยประมาณร้อยละ 94 ในขณะที่รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จะคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 6 ของรายได้ค่าโดยสาร และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์รวมตลอดอายุสัมปทาน 25 ปี ซึ่งหากเปรียบเทียบกับบริษัทที่ประกอบธุรกิจใกล้เคียงกับบริษัทฯ ซึ่งดำเนินธุรกิจอยู่ในต่างประเทศ จะพบว่า สัดส่วนรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ค่อนข้างจะใกล้เคียงกัน คือ ประมาณร้อยละ 8- 18 ของรายได้รวม ยกเว้น MTR Corporation ซึ่งได้รับสัมปทานให้เป็นผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่รอบ

นอกสถานียรถไฟฟ้า เช่น อาคารสำนักงาน เป็นต้น ซึ่งมีลักษณะที่ค่อนข้างแตกต่างจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของบริษัทฯ และบริษัทอื่น ที่จะเป็นการพัฒนาพื้นที่ภายในสถานียรถไฟฟ้าเท่านั้น

12.5.5. ความผันผวนของต้นทุนค่าโดยสาร

ต้นทุนค่าโดยสาร จะถือเป็นค่าใช้จ่ายหลัก โดยมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 64.51 และ 72.29 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานก่อนดอกเบี้ยจ่ายในปี 2547 และ 2548 ตามลำดับ โดยต้นทุนค่าโดยสารประกอบด้วย ค่าซ่อมบำรุงอุปกรณ์งานระบบและรางรถไฟฟ้า ค่าจัดหาอุปกรณ์อะไหล่ และค่าซ่อมบำรุงรักษางานโครงสร้างทางวิศวกรรมโยธา ซึ่งเป็นการทำสัญญาระยะเวลา 10 ปี และ 7 ปี ตามลำดับ ทั้งนี้ หากสิ้นสุดอายุสัญญาดังกล่าว บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงในการจัดหาผู้ซ่อมบำรุงรายใหม่ ซึ่งอาจจะมิต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ทางบริษัทฯ มีนโยบายที่จะพัฒนาบุคลากรภายในให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญยิ่งขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงในอนาคต

นอกจากนี้ ค่าไฟฟ้าภายในสถานีและส่วนที่เกี่ยวกับระบบการเดินรถไฟฟ้า ซึ่งคิดเป็นอัตราส่วนประมาณ 22% ของต้นทุนค่าโดยสาร เป็นค่าใช้จ่ายอีกตัวหนึ่งซึ่งจะมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในอนาคต โดยเฉพาะในสถานการณ์ปัจจุบันที่ราคาน้ำมันในตลาดโลกมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องซึ่งส่งผลให้ค่าไฟฟ้าปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย

12.5.6. ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทฯ มีแผนที่จะลงทุนเพิ่มขบวนรถไฟฟ้าเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในอนาคต แต่เนื่องจากอุปกรณ์ระบบรวมถึงรถไฟฟ้าจะต้องมีการสั่งซื้อจากบริษัทผู้ผลิตในต่างประเทศ และจะต้องชำระเงินเป็นเงินตราต่างประเทศ ซึ่งอาจมีความผันผวนในเรื่องของราคา และอัตราแลกเปลี่ยน นอกจากนี้ ต้นทุนในการเดินรถของบริษัทฯ ได้แก่ ค่าจัดหาอุปกรณ์อะไหล่ และค่าเบี้ยประกัน จะต้องมีการชำระเป็นเงินตราต่างประเทศ ดังนั้น หากมีการลดลงของค่าเงินบาท อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในอนาคตได้เช่นกัน

12.5.7. ความผันผวนของค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการ

เนื่องจากบริษัทฯ มีการบันทึกต้นทุนทั้งหมด และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับโครงการเป็นสินทรัพย์ ภายใต้รายการ “ต้นทุนโครงการ” และจะตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการเป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัมปทาน 25 ปี นับตั้งแต่เริ่มมีรายได้จากการให้บริการเดินรถ โดยเป็นการตัดจำหน่ายตามวิธีคำนวณผลผลิต (Unit of Throughput or Unit of Production) ซึ่งจะคำนวณจากจำนวนผู้โดยสารจริงสำหรับงวด เปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารจริงสำหรับงวดนั้น ๆ รวมประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุที่เหลือของสัมปทาน นั่นคือ ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการดังกล่าวจะแปรผันตามจำนวนผู้โดยสารจริง และประมาณการจำนวนผู้โดยสารตลอดอายุสัมปทาน ซึ่งโดยปกติจำนวนผู้โดยสารจะไม่มากนักในช่วงต้นอายุโครงการแต่มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ดังนั้น ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการจะมีจำนวนไม่มากนักในช่วงปีแรก ๆ ของการให้บริการและจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นในปีต่อ ๆ ไป ซึ่งจะทำให้ต้นทุนค่าโดยสารเพิ่มขึ้นตามไปด้วยโดยเฉพาะในปีที่จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวนอกจากจะมีผลให้ค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการเพิ่มขึ้น ยังทำให้รายได้ค่าโดยสารของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นโดยตรง ซึ่งรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นน่าจะมีผลทำให้รายได้เพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่สูงกว่าค่าตัดจำหน่ายต้นทุนโครงการที่เพิ่มขึ้น

12.5.8. แผนการขยายเงินลงทุนในต้นทุนโครงการ

บริษัทฯ มีแผนในการลงทุนในระบบรถไฟฟ้าเพิ่มเติม ซึ่งรวมถึงการซื้อรถไฟฟ้าเพิ่ม การเปลี่ยนระบบประตูชานชาลา และปรับอาณัติสัญญาณให้รองรับรถไฟฟ้าแบบ 6 ตู้ในอนาคต บริษัทฯ มีแผนจะใช้แหล่งเงินทุนจากหลายแหล่งด้วยกัน เช่น เงินทุนจากการระดมทุนจากการเสนอขายหุ้นพนักงาน จำนวน 296.69 ล้านบาท การเสนอขายหุ้นรฟม. จำนวน 2,987.50

ล้านบาท และการระดมทุนผ่านตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการใช้เงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน ซึ่งจะมีการพิจารณาตามความเหมาะสม นอกจากนี้ หากบริษัทฯ สามารถดำเนินธุรกิจและมีกระแสเงินสดคงเหลือจากการดำเนินงานในอนาคตจะเป็นแหล่งเงินทุนสำคัญเพื่อใช้ในการลงทุนดังกล่าว อย่างไรก็ตาม แผนการลงทุนดังกล่าว บริษัทฯ จะพิจารณาให้สอดคล้องกับประมาณการจำนวนผู้โดยสารในอนาคต รวมถึงประสิทธิภาพการให้บริการ และความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานเป็นสำคัญ

12.5.9. สภาพคล่องและฐานะทางการเงินของบริษัทฯ จะดีขึ้นหลังจากการระดมทุน

ภายหลังจากการจำหน่ายหุ้นให้แก่ประชาชนและเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนให้แก่รฟม. ในครั้งนี้ จะทำให้บริษัทฯ มีแหล่งเงินทุนจากการจำหน่ายหุ้นดังกล่าวรวมทั้งสิ้นประมาณ 4,700 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้สภาพคล่องของบริษัทฯ ดีขึ้น ประกอบกับบริษัทฯ มีวัตถุประสงค์จะนำเงินดังกล่าวไปใช้ในการจัดซื้อรถไฟฟ้าเพิ่มเติม รวมถึงลงทุนเพิ่มเติมในอุปกรณ์เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต ได้แก่ เครื่องออกเหรียญอัตโนมัติ เครื่องออกบัตรโดยสาร และประตูอัตโนมัติ รวมถึงการชำระคืนเงินกู้ให้แก่สถาบันการเงิน และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน

นอกจากนี้ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2549 บริษัทฯ มีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนซึ่งคำนวณตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวของบริษัทฯ ที่ 1.99:1 การจำหน่ายหุ้นเพิ่มทุนในครั้งนี้จะทำให้บริษัทฯ มีฐานะทางการเงินที่แข็งแกร่งขึ้นโดยมีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนต่ำลงและเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขหลักของสัญญาเงินกู้ของบริษัทฯ ซึ่งกำหนดให้บริษัทฯ ต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนไม่เกิน 1.7:1 ตั้งแต่ปีที่ 3 ของการให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้เป็นต้นไป

12.5.10. กำไรสุทธิปรับลดต่อหุ้น (Fully Diluted Earnings Per Share) หลังการเพิ่มทุน

ในปี 2548 บริษัทฯ มีขาดทุนสุทธิเท่ากับ 1,715.99 ล้านบาท และมีจำนวนหุ้นสามัญที่ออกและเรียกชำระแล้ว 7,350 ล้านหุ้น (ยังไม่รวมจำนวนหุ้นที่ออกและเสนอขายให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จำนวน 296.69 ล้านหุ้น) คิดเป็นขาดทุนต่อหุ้นเท่ากับ 0.23 บาท ภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ (ภายใต้สมมติฐานว่าได้มีการจองซื้อหุ้นสามัญที่เสนอขายต่อประชาชน และได้เสนอขายหุ้นให้แก่ รฟม. จำนวน 2,987.5 ล้านหุ้น) จำนวนหุ้นสามัญของบริษัทฯ ที่ออกและเรียกชำระแล้ว จะเพิ่มขึ้นเป็น 11,950 ล้านหุ้น ซึ่งจะมีผลให้กำไรต่อหุ้นปรับลดต่อหุ้นที่คิดจากฐานหุ้นภายหลังการเพิ่มทุนดังกล่าว สำหรับปี 2548 เท่ากับ - 0.14 บาทต่อหุ้น อย่างไรก็ตาม กำไรสุทธิปรับลดต่อหุ้นดังกล่าว ยังไม่ได้คำนึงถึงรายได้ที่อาจเพิ่มขึ้นจากการนำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นดังกล่าวไปลงทุนเพื่อขยายธุรกิจในอนาคต ซึ่งจะสามารถเพิ่มความสามารถในการสร้างรายได้ และลดต้นทุนทางการเงิน อันจะทำให้กำไรเพิ่มขึ้น หรือมีผลขาดทุนที่ลดลง