

รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน

การรถไฟแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550



## รายงานของผู้สอบบัญชี

### เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีหน้าที่ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้บริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอเกี่ยวกับ ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ ที่แสดงในงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 จำนวน 73,739.07 ล้านบาท และ 74,560.31 ล้านบาท ตามลำดับ เนื่องจากรายการและจำนวนเงินดังกล่าวตามรายละเอียดประกอบงบการเงินสูงกว่ารายงานจากระบบสารสนเทศทะเบียนสินทรัพย์ถาวร จำนวน 27,382,520,882.86 บาท และรายงานการตรวจนับสินทรัพย์ถาวรของคณะกรรมการฯ ประจำปี 2551 ส่วนใหญ่มีความแตกต่างกันระหว่างสินทรัพย์ถาวรจากรายงานระบบสารสนเทศทะเบียนสินทรัพย์ถาวร กับสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.5 นอกจากนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้แยกมูลค่าที่ดินในส่วนที่ใช้ในการหาผลประโยชน์ และผังการใช้ประโยชน์จากที่ดินที่มีอยู่ไม่เป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนที่นำไปหาประโยชน์ได้ รวมทั้งไม่ทราบจำนวนผู้ใช้ประโยชน์จากที่ดินที่แท้จริง และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นให้ได้หลักฐานที่เพียงพอ เกี่ยวกับมูลค่าของที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 ซึ่งมีผลกระทบต่อความถูกต้องของค่าเสื่อมราคาและรายได้ที่แสดงในงบกำไรขาดทุน ว่าครบถ้วนหรือไม่

เนื่องจากเรื่องดังกล่าวในวรรคที่ 2 มีสาระสำคัญอย่างมากต่องบการเงิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่อาจแสดงความเห็นต่องบการเงินสำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.22 เรื่อง ภาวะผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยมีภาระที่ต้องจ่ายเงิน กู้เงินแก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2550 จำนวน 4,111.46 ล้านบาท และมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง จำนวน 14,226.35 ล้านบาท

(ลงชื่อ)                    เกษมณี กิจวรรณี  
(นางสาวเกษมณี กิจวรรณี)  
ผู้อำนวยการสำนักงาน

(ลงชื่อ)                    นันทกา ดันสกุล  
(นางนันทกา ดันสกุล)  
ผู้อำนวยการกลุ่ม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน  
Office of the Auditor General  
วันที่ 17 กรกฎาคม 2552



การรถไฟแห่งประเทศไทย  
งบดุล  
ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

สินทรัพย์	หมายเหตุ	2551	2550
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	718,764,331.41	1,733,202,610.69
ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ	5.2	288,029,893.76	275,057,206.17
ลูกหนี้อื่น		16,461,398.66	16,259,949.30
เงินยืมทศรอง		53,980,613.89	70,948,201.05
พัสดुकงเหลือ	5.3	2,172,370,059.35	2,051,523,784.29
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		5,093,860.98	1,824,057.76
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>3,254,700,158.05</b>	<b>4,148,815,809.26</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	5.5	73,739,068,231.99	74,560,308,273.42
โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.6	24,173,856,908.06	14,849,616,513.99
ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับ	5.7	-	206,501,831.34
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		25,943,171.42	34,414,669.38
เงินจ่ายอื่นที่รอการหัก โอนเมื่อเสร็จกิจการ		628,004,459.67	144,882,394.65
เงินจ่ายล่วงหน้า	5.8	450,872,575.89	64,166,671.85
สินทรัพย์อื่น	5.9	429,931,606.56	398,781,816.73
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>99,447,676,953.59</b>	<b>90,258,672,171.36</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>102,702,377,111.64</b>	<b>94,407,487,980.62</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย  
งบดุล  
ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	<u>2551</u>	<u>2550</u>
<b>หนี้สินและส่วนของทุน</b>			
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เงินกู้เบิกเกินบัญชี		17,270,578.70	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5.10	941,851,040.48	1,147,056,923.98
เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	5.11	4,483,932,565.93	3,586,788,098.01
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	5.12	250,754,399.15	74,470,927.09
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ		397,636,059.34	397,231,036.63
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		120,819,947.70	80,682,469.18
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<b>6,212,264,591.30</b>	<b>5,286,229,454.89</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.11	47,027,589,561.81	45,009,150,618.02
เจ้าหนี้ค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.13	288,804,039.44	13,957,156,316.63
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		25,943,171.42	34,414,669.38
เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ	5.14	1,047,929,837.94	929,395,580.22
เงินประกันและเงินมัดจำ		551,310,237.26	457,892,209.46
รายได้จากเงินบริจาคโครงการรับรู้	5.15	3,821,808,951.63	3,530,674,742.37
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	5.16	12,754,239,863.45	12,311,619,984.56
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<b>65,517,625,662.95</b>	<b>76,230,304,120.64</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>71,729,890,254.25</b>	<b>81,516,533,575.53</b>
<b>ส่วนของทุน</b>			
เงินทุน	5.17	78,657,399,083.02	54,778,038,833.41
ขาดทุนสะสม		(47,684,912,225.63)	(41,887,084,428.32)
<b>รวมส่วนของทุน</b>		<b>30,972,486,857.39</b>	<b>12,890,954,405.09</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของทุน</b>		<b>102,702,377,111.64</b>	<b>94,407,487,980.62</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

  
(นายวรวิฑูฒิ มาลา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

  
(นายยุทธนา ทัพเจริญ)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย  
งบกำไรขาดทุน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	<u>2551</u>	<u>2550</u>
<b>รายได้</b>			
รายได้จากการขนส่ง		6,568,434,462.41	6,369,631,617.66
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์		1,114,559,408.58	1,041,760,055.12
ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสง		-	758,867,460.76
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากรัฐบาล	5.18.1	49,596,000.00	50,482,000.00
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		129,491,730.59	69,036,900.29
รายได้อื่นๆ		788,533,780.09	749,832,453.40
<b>รวมรายได้</b>		<b>8,650,615,381.67</b>	<b>9,039,610,487.23</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>			
การบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง		1,569,391,604.85	1,332,374,595.46
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		2,260,479,617.52	2,266,898,675.47
การเดินรถขนส่ง		7,226,898,921.80	6,399,155,839.89
การบริหาร		584,215,007.87	562,253,829.60
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่างบประมาณที่รับ (รายละเอียดแนบ)	5.20	8,413,316.64	9,910,505.73
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>		<b>11,649,398,468.68</b>	<b>10,570,593,446.15</b>
<b>ขาดทุนจากการดำเนินงาน</b>		<b>(2,998,783,087.01)</b>	<b>(1,530,982,958.92)</b>
<b>รายได้อื่น</b>			
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		-	672,005,079.44
กำไรจากการขายสินทรัพย์		15,038,784.88	9,568,780.40
รายได้จากการรับบริจาค		144,222,423.12	130,726,080.13
รายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ		796,070,368.21	275,953,011.79
<b>รวมรายได้อื่น</b>		<b>955,331,576.21</b>	<b>1,088,252,951.76</b>
<b>ค่าใช้จ่ายอื่น</b>			
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ	5.21	2,777,356,943.40	2,525,437,264.25
ค่าใช้จ่ายภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	5.16	442,619,878.89	739,303,698.01
ค่าเสื่อมราคา		1,638,988,284.62	1,700,860,256.81
ดอกเบี้ยจ่าย		2,134,998,165.29	2,168,497,984.81
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		364,982,479.17	-
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		1,780,065.28	9,104,259.44
ขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุ		1,747,838.99	2,592,951.41
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ		796,070,368.21	275,953,011.79
<b>รวมค่าใช้จ่ายอื่น</b>		<b>8,158,544,023.85</b>	<b>7,421,749,426.52</b>
<b>ขาดทุนสุทธิ</b>	5.19	<b>(10,201,995,534.65)</b>	<b>(7,864,479,433.68)</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย  
รายได้และค่าใช้จ่ายสำนักงานตำรวจรถไฟ  
สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

	หน่วย : บาท	
	<u>2551</u>	<u>2550</u>
<b>รายได้</b>		
เงินงบประมาณรับเพื่อจ่ายให้กับตำรวจรถไฟ	242,858,400.00	238,270,300.00
<b>รวมรายได้</b>	<b>242,858,400.00</b>	<b>238,270,300.00</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>		
เงินเดือนค่าจ้าง	187,200,073.35	183,727,727.47
เงินพิเศษผู้รับ	1,344,317.00	185,768.00
เงินชดเชยให้ออกจากงาน	-	98,820.00
ค่าจ้างทำงานแทน, ค่าจ้างเฉพาะงาน	-	4,232.00
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	27,811,006.49	27,085,498.43
ค่าเครื่องแบบ	1,250.00	2,400.00
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	21,763,261.00	20,005,244.16
ค่าเล่าเรียน	2,458,927.00	2,346,703.50
ค่ารักษาพยาบาล	2,728,910.31	6,951,913.70
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	42,690.00	96,570.00
เงินยงชีพภาคใต้	75,740.00	57,870.00
เงินสงเคราะห์บุตร	43,700.00	59,900.00
ค่าตอบแทนพิเศษการทำงานเกินเวลาทำงานปกติ	-	16,500.00
เงินช่วยเหลือการศึกษานบุตร	35,215.00	2,480.00
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	1,797,553.50	1,643,933.49
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	345,551.40	420,585.16
ค่าน้ำมันรถยนต์	2,891,555.94	3,230,725.10
ค่าซ่อมของใช้	41,879.04	35,170.43
ค่าสืบสวนลับ	220,000.00	260,000.00
ค่าธรรมเนียมศาล	804.00	651.00
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	36,884.00	52,400.00
ค่าใช้สอยอื่นๆ	1,453,753.48	890,121.25
ค่าจ้างเหมา	159,957.00	108,407.05
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	736,044.50	701,040.09
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	8,066.00	31,237.62
ค่าเวชภัณฑ์	1,052.81	581.25
ค่าของใช้อื่น	73,524.82	164,326.03
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>251,271,716.64</b>	<b>248,180,805.73</b>
<b>ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่างบประมาณที่รับ</b>	<b>8,413,316.64</b>	<b>9,910,505.73</b>

การรถไฟแห่งประเทศไทย  
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

ทุน	หมายเหตุ	2551	2550
ยอดยกมาต้นงวด		54,778,038,833.41	52,742,240,993.87
เพิ่มระหว่างงวด			
เงินงบประมาณจากรัฐบาล		1,167,710,249.61	1,869,797,839.54
เงินกู้รัฐบาลรับภาระ		121,670,000.00	166,000,000.00
เงินกู้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ		22,589,980,000.00	-
ยอดปลายงวด	5.17	78,657,399,083.02	54,778,038,833.41
ขาดทุนสะสม			
ขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดก่อนปรับปรุง		41,887,084,428.32	37,853,146,713.75
ผลกระทบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีและปรับปรุงข้อผิดพลาดที่สำคัญ			
รายได้ค่าเช่าที่ดิน		-	(29,591,459.78)
รายได้ค่าเช่าอาคาร		-	(5,862,089.25)
รายได้ค่าเช่าสิทธิที่ดินตั้งป้ายโฆษณา		-	(29,464,515.00)
ค่าใช้จ่ายในการบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง		-	(60,838,448.55)
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	4.1	(24,276,788.00)	93,391,104.85
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	4.2	58,466.00	7,566,991.25
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าสิทธิที่ดินตั้งป้ายโฆษณา		-	3,421,440.00
รายจ่ายการบริหาร	4.3	20,050,584.66	-
ค่าเสื่อมราคา		-	190,835,257.37
ขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดภายหลังปรับปรุง		41,882,916,690.98	38,022,604,994.64
รายการเพิ่ม (ลด) ระหว่างงวด			
เงินชดเชยผลขาดทุน	5.18.2	(4,400,000,000.00)	(4,000,000,000.00)
ขาดทุนสุทธิประจำงวด	5.19	10,201,995,534.65	7,864,479,433.68
ขาดทุนสะสมปลายงวด		47,684,912,225.63	41,887,084,428.32
รวมส่วนของทุน		30,972,486,857.39	12,890,954,405.09

๗

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย  
งบกระแสเงินสด  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

	หน่วย : บาท	
	2551	2550
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>		
<b>ขาดทุนสุทธิ</b>	(10,201,995,534.65)	(7,864,479,433.68)
<b>รายการปรับกระทบยอดขาดทุนสุทธิเป็นเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>		
ค่าเสื่อมราคา	1,638,988,284.62	1,700,860,256.81
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยนตัดจ่ายเพิ่มขึ้น	172,382,476.20	114,915,556.42
หนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้น	6,305,997.30	15,392,093.41
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์เพิ่มขึ้น	(15,038,784.88)	(9,568,780.40)
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ณ วันสิ้นงวด)	398,095,640.11	(825,438,170.79)
ขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุเพิ่มขึ้น	1,747,838.99	2,592,951.41
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์เพิ่มขึ้น	1,780,065.28	5,711,673.59
รายได้จากการบริจาคเพิ่มขึ้น	(144,222,423.12)	(130,726,080.13)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	2,134,998,165.29	2,168,497,984.81
ภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอดเพิ่มขึ้น	442,619,878.89	739,303,698.01
<b>ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน</b>	(5,564,338,395.97)	(4,082,938,250.54)
<b>สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง</b>		
ลูกหนี้การค้าและบริการลดลง	4,951,902.11	55,993,985.10
ลูกหนี้อื่น (เพิ่มขึ้น)	(201,449.36)	(1,603,837.56)
เงินยืมตรง (เพิ่มขึ้น)	(3,079,901.00)	(22,839,846.66)
พัสดुकงเหลือ (เพิ่มขึ้น)	(187,914,669.09)	(96,962,550.08)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(3,269,803.22)	21,334.88
ค่าตอบแทนโครงการเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับลดลง (เพิ่มขึ้น)	192,992,365.74	(4,951,271.52)
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงานลดลง	8,471,497.96	5,152,063.96
เงินจ่ายอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ (เพิ่มขึ้น)	(483,122,065.02)	(68,921,935.73)
เงินจ่ายล่วงหน้า (เพิ่มขึ้น)	(399,417,560.29)	-
สินทรัพย์อื่นลดลง	11,666,857.41	17,663,660.89
<b>หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)</b>		
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย (ลดลง)	(355,360,234.86)	(44,571,666.88)
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ เพิ่มขึ้น	176,283,472.06	52,454,802.27
หนี้สินหมุนเวียนอื่นเพิ่มขึ้น (ลดลง)	40,177,852.83	(112,632,724.77)
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยน (ชำระคืนเงินกู้) (ลดลง) เพิ่มขึ้น	(33,113,160.94)	153,433,091.35
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน (ลดลง)	(8,471,497.96)	(2,718,638.96)
เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการเพิ่มขึ้น (ลดลง)	68,866,913.68	(80,794,426.51)
รายได้เงินบริจาคการรับรู้เพิ่มขึ้น	41,387,852.06	8,520,136.92
เงินประกันและเงินมัดจำ (ลดลง)	(1,720,951,384.53)	(152,679,845.39)
<b>เงินสดรับจากการดำเนินงาน</b>	(8,214,441,408.39)	(4,378,375,919.23)
<b>จ่ายดอกเบี้ย</b>	(2,135,204,527.27)	(2,129,662,623.33)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน</b>	(10,349,645,935.66)	(6,508,038,542.56)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย  
งบกระแสเงินสด  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550

หน่วย : บาท

<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>		
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	18,351,807.59	10,433,995.74
เงินสดจ่ายค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ-สุวรรณภูมิ	(21,123,238,608.87)	(204,245,275.61)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง	(410,342,862.16)	(1,752,972,121.25)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(21,515,229,663.44)	(1,946,783,401.12)
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>		
เงินสดรับจากการกู้เงินเบิกเกินบัญชี	17,270,578.70	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	9,092,000,000.00	11,828,290,000.00
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(6,538,193,508.49)	(7,961,144,582.84)
เงินสดรับจากเงินกู้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ-สุวรรณภูมิ	22,589,980,000.00	-
เงินสดรับจากเงินชดเชยผลขาดทุน	4,400,000,000.00	4,000,000,000.00
เงินสดรับจากงบประมาณ	1,289,380,249.61	2,035,797,839.54
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	30,850,437,319.82	9,902,943,256.70
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) - สุทธิ	(1,014,438,279.28)	1,448,121,313.02
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	1,733,202,610.69	285,081,297.67
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	5.1 <b>718,764,331.41</b>	<b>1,733,202,610.69</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

**การรถไฟแห่งประเทศไทย**  
**หมายเหตุประกอบงบการเงิน**  
**สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550**

---

**1. ข้อมูลทั่วไป**

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ฉบับแก้ไข พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 6 โดยมีวัตถุประสงค์ดำเนินการธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟ และธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ มีสถานประกอบการตั้งอยู่ที่ อาคารที่ทำการรถไฟ ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 มีพนักงานปฏิบัติงาน จำนวน 13,041 คน และ 13,576 คน ลูกจ้างเฉพาะงาน จำนวน 3,756 คน และ 3,755 คน ตามลำดับ

**2. เกณฑ์ในการจัดทำงานการเงิน**

งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย และรับรู้ดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นในงบการเงินของ รฟท. แล้ว

**3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ**

**3.1 การรับรู้รายได้**

**3.1.1 รายได้จากภาระขนส่ง**

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตั๋วโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้วจะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตั๋วโดยสารนั้น

- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว

- รายได้รถเสียบง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลาการให้สิทธิ

**3.1.2 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์**

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาามีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

**3.1.3 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์**

**3.1.4 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง**

**3.2 สินทรัพย์ถาวร แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ**

3.2.1 สินทรัพย์ที่รับโอนมา ณ วันจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงตามราคาจัดหามาใหม่ ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคารายปี ราคาที่จัดหามาใหม่เป็นราคาที่คณะกรรมการดีราคาสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

3.2.2 สินทรัพย์ที่จัดหาจากเงินที่ได้รับความช่วยเหลือ แสดงอยู่กับรายได้จากเงินบริจาคหรือการรับรู้

3.2.3 สินทรัพย์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เองแสดงตามราคาทุนของวัตถุดิบ ค่าแรง และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยตรงกับการได้มาซึ่งสินทรัพย์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น เพื่อสินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งานได้

3.2.4 สินทรัพย์ที่จัดหามีมูลค่าไม่เกิน 30,000 บาท จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดที่จัดหาและจัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์

3.2.5 สินทรัพย์ที่มีมูลค่าเท่ากับค่าเสื่อมราคาสะสมจะบันทึกบัญชี โดยแสดงมูลค่าสุทธิในราคา 1 บาท

### 3.3 ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร

3.3.1 ทางถาวร ประกอบด้วย ที่ดิน อาคาร สิ่งปลูกสร้างเบ็ดเตล็ด และอุปกรณ์ สินทรัพย์เกี่ยวกับทางรถไฟที่ รฟท. มีกรรมสิทธิ์และจัดไว้เพื่อใช้ในการขนส่งโดยเฉพาะ กำหนดค่าเสื่อมราคาโดยใช้ยอดยกมาของราคาทุนสะสมของสินทรัพย์แต่ละกลุ่มคูณด้วยอัตราค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์แต่ละกลุ่ม ดังนี้

- ทางถาวร คิดค่าเสื่อมราคาอัตราร้อยละ 1-10
- ราง คิดค่าเสื่อมราคาอัตราร้อยละ 3.33
- หมอนไม้ คิดค่าเสื่อมราคาอัตราร้อยละ 10
- หมอนคอนกรีตสำหรับรองราง คิดค่าเสื่อมราคาอัตราร้อยละ 2-2.50
- เครื่องคอมพิวเตอร์พร้อมโปรแกรมสำเร็จรูป คิดค่าเสื่อมราคาอัตราร้อยละ 15-20

ยกเว้นที่ดิน ปรับพื้นที่ทาง หินโรยทาง เครื่องประกอบราง วางรางลงหินยกราง ไม่คิดค่าเสื่อมราคา

3.3.2 เครื่องบริภัณฑ์ ประกอบด้วย รถจักร รถสินค้า รถโดยสาร ล้อเลื่อนอื่นๆ เรือ ที่จัดไว้เพื่อใช้ในการขนส่งและยานพาหนะ กำหนดค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงในอัตราร้อยละ 2.91-20

3.3.3 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการที่ได้นำไปใช้งานบางส่วน

ทางถาวรที่ได้นำไปใช้งานบางส่วนและเครื่องบริภัณฑ์ที่อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาและได้รับมาบางส่วน ซึ่งนำไปใช้งานแล้ว คิดค่าเสื่อมราคาจากราคาทุนของสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการเฉพาะส่วนที่นำไปใช้งาน

3.3.4 สินทรัพย์ถาวรที่จัดหากจากเงินที่ได้รับการช่วยเหลือและได้นำไปใช้ในการดำเนินงาน ค่าเสื่อมราคาจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่าย

3.4 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จะประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100

### 3.5 พืชคุดงเหลือ แสดงรายการดังนี้

3.5.1 สิ่งของคุดงเหลือประเภท ราง ไม้หมอน พืชคุดง สิ่งของคุดงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำ แสดงตามราคาทุน

3.5.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยถือหลักเข้าก่อน-ออกก่อน

3.5.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคุดงเหลือหลังหักค่าใช้จ่ายการเสื่อมสภาพอัตราร้อยละ 12.5 ต่อปี

3.5.4 วัสดุคุดงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปี ขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะตั้งสำรองค่าเสื่อมสภาพวัสดุไว้ ร้อยละ 10

3.6 สินทรัพย์และพืชคุดงที่เลิกใช้งาน แสดงไว้ในราคาที่ประเมินตามสภาพ และได้โอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่าย

3.7 เงินลงทุน แสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่าของหลักทรัพย์ในกรณีที่มีการด้อยค่า และรับรู้เป็นผลขาดทุนในงวดที่เกิดการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

3.8 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่เกิดรายการและปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นงวดบัญชี โดยคำนวณจากอัตราแลกเปลี่ยนตัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศ

ของธนาคารแห่งประเทศไทย กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้ และปรับค่า ณ วันสิ้นงวดบัญชีใดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดรายการ

3.9 เงินกู้ซึ่งรัฐบาลรับภาระชำระหนี้แทน แสดงเป็นทุนเฉพาะที่ได้เบิกถอนแล้ว

3.10 ต้นทุนการกู้ยืม ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดรายการ

3.11 รายได้จากเงินบริจาคหรือการรับรู้ จะบันทึกเป็นรายได้ ตามเกณฑ์การคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่จัดหา จากเงินที่ได้รับความช่วยเหลือ

3.12 เงินชดเชยผลขาดทุนที่ได้รับจริงในงวด แสดงเป็นรายการหักผลขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดในงบกำไรสะสม

#### 4. ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดที่สำคัญ

ในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 รฟท.ได้ปรับปรุงข้อผิดพลาดที่สำคัญ จำนวน 3 รายการ ดังนี้

4.1 รฟท.ได้ปรับปรุงหนี้สงสัยจะสูญ ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน บริษัท ยูไนติก โกลเบิลเอเยนซี ประเทศไทย จำกัด จำนวน 27.22 ล้านบาท ที่บันทึกไว้ในปี 2544 - 2547 บริษัท ไทยวิวัฒน์เคหะ จำกัด จำนวน 1.25 ล้านบาท ที่บันทึกไว้ในปี 2549 และลูกหนี้ค่าเช่าที่ดินรายอื่นๆ 7 ราย จำนวน 0.08 ล้านบาท ที่บันทึกไว้ในปี 2546 - 2549 เนื่องจากลูกหนี้ฯ ได้ชำระค่าเช่าที่ดิน ที่ค้างชำระไว้กับ รฟท. ตามจำนวน ดังกล่าวแล้ว ทำให้มีผลกระทบกับผลขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 ลดลง 28.55 ล้านบาท

รฟท. ได้ปรับปรุงหนี้สงสัยจะสูญ ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน บริษัท ไทยวิวัฒน์เคหะ จำกัด และลูกหนี้ค่าเช่าที่ดินรายอื่นๆ 6 ราย ที่บันทึกไว้ตั้งแต่ปี 2544 - 2549 จำนวน 4.16 ล้านบาท และ 0.11 ล้านบาท ตามลำดับ ทำให้มีผลกระทบกับผลขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 เพิ่มขึ้น 4.27 ล้านบาท

ผลสะสมจากการปรับปรุงหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ทำให้มีผลกระทบกับผลขาดทุนสะสมต้นงวด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 ลดลง 24.28 ล้านบาท

4.2 รฟท.ได้ปรับปรุงหนี้สงสัยจะสูญ ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร 23 ราย ที่บันทึกไว้ตั้งแต่ปี 2542 - 2549 จำนวน 0.06 ล้านบาท ทำให้มีผลกระทบกับผลขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 เพิ่มขึ้น 0.06 ล้านบาท

4.3 รฟท.ได้บันทึกปรับปรุงเงินยืมทศรอง เป็นเงินจ่ายคืนค่าประกันสัญญาเช่าที่ริบไว้รวมดอกเบี้ยและค่าทนายความ จำนวน 20.05 ล้านบาท ให้กับห้างหุ้นส่วนจำกัดศรีสมรัตน์ ตามคำพิพากษาของศาลแพ่งธนบุรี ซึ่งได้นำเงินไปวางที่ ศาลแพ่งธนบุรีแล้วตามใบเสร็จรับเงิน เลขที่ 40569/2548 ลงวันที่ 17 พฤษภาคม 2548 แต่ยังไม่ได้บันทึกหักล้างบัญชีเงินยืมทศรอง จึงบันทึกปรับปรุงเงินจำนวนดังกล่าวเป็นรายจ่ายบริหาร ทั้งจำนวน ทำให้มีผลกระทบกับผลขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 เพิ่มขึ้น 20.05 ล้านบาท

ผลสะสมจากการปรับปรุงข้อผิดพลาดที่สำคัญจนถึงต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 ตามข้อ 4.1-4.3 ทำให้มีผลกระทบกับผลขาดทุนสะสมต้นงวดลดลง 4.17 ล้านบาท โดยแสดงเป็นรายการหนึ่งแยกต่างหาก ในงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

## 5. ข้อมูลเพิ่มเติม

### 5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2551</u>	<u>2550</u>
เงินสด	41.08	7.86
เงินรองจ่าย	<u>5.81</u>	<u>6.11</u>
รวม	<u>46.89</u>	<u>13.97</u>
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	87.86	82.56
- ออมทรัพย์	<u>567.71</u>	<u>1,595.14</u>
รวม	<u>655.57</u>	<u>1,677.70</u>
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	<u>16.30</u>	<u>41.53</u>
รวม	<u><u>718.76</u></u>	<u><u>1,733.20</u></u>

### 5.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2551</u>	<u>2550</u>
ลูกหนี้จากการขนส่ง		
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	6.89	3.22
- ลูกหนี้ค่าระวาง	181.01	158.57
- ลูกหนี้เดินรถร่วม (มาเลเซีย)	2.58	1.13
- ลูกหนี้ค่าเดินขบวนรถพิเศษ (มาเลเซีย)	<u>44.24</u>	<u>35.27</u>
รวม	234.72	198.19
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>11.01</u>	<u>5.16</u>
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ	<u>223.71</u>	<u>193.03</u>
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์		
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	229.37	272.14
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	<u>18.89</u>	<u>19.78</u>
รวม	248.26	291.92
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>194.72</u>	<u>218.49</u>
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ	<u>53.54</u>	<u>73.43</u>
ลูกหนี้อื่นๆ	10.78	8.60
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	-
ลูกหนี้อื่นๆ-สุทธิ	<u>10.78</u>	<u>8.60</u>
รวม	<u><u>288.03</u></u>	<u><u>275.06</u></u>

ลูกหนี้ค่าโดยสาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 จำนวน 6.89 ล้านบาท และ 3.22 ล้านบาท ตามลำดับ เป็นลูกหนี้ส่วนราชการทั้งจำนวน

ลูกหนี้การระวาง ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 จำนวน 181.01 ล้านบาท และ 158.57 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ส่วนราชการ จำนวน 1.72 ล้านบาทและ 1.67 ล้านบาท และลูกหนี้รัฐวิสาหกิจ จำนวน 65.42 ล้านบาทและ 53.30 ล้านบาท ตามลำดับ

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 ประกอบด้วย

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน จำนวน 229.37 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 76.56 ล้านบาท รวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร จำนวน 18.89 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.77 ล้านบาท รวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้เต็มจำนวนแล้ว

ลูกหนี้อื่นๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 จำนวน 10.78 ล้านบาท และ 8.60 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ส่วนราชการจำนวน 0.12 ล้านบาท และ 0.09 ล้านบาท และลูกหนี้รัฐวิสาหกิจ จำนวน 0.18 ล้านบาท และ 0.12 ล้านบาท ตามลำดับ

### 5.3 พัสดुकงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ไม้และไม้หมอน	30.92	31.61
อะไหล่ต่างๆ	649.15	684.35
อะไหล่ระหว่างตรวจรับ	69.25	11.21
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	78.06	64.07
พัสดुकงคลังอื่นๆ	1,031.08	910.51
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน	<u>341.46</u>	<u>375.57</u>
	2,199.92	2,077.32
หัก สำรองเสื่อมสภาพพัสดुकง	<u>27.55</u>	<u>25.80</u>
รวม	<u><u>2,172.37</u></u>	<u><u>2,051.52</u></u>

อะไหล่ต่าง ๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 จำนวน 649.15 ล้านบาท และ 684.35 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีพัสดुकงเหลือตามรายงานบัญชีพัสดुकงที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไปรวมอยู่ด้วย จำนวน 261.78 ล้านบาท และ 243.62 ล้านบาท ตามลำดับ

พัสดुकงคลังอื่นๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 จำนวน 1,031.08 ล้านบาท และ 910.51 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีพัสดुकงเหลือตามรายงานบัญชีพัสดुकงที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไปรวมอยู่ด้วย จำนวน 13.73 ล้านบาท และ 14.41 ล้านบาท ตามลำดับ

5.4 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2551</u>	<u>2550</u>
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (ลงทุนตามมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และ วันที่ 10 มีนาคม 2535)	22.00	22.00
หัก สำรองเพื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่า	<u>22.00</u>	<u>22.00</u>
รวม	<u>-</u>	<u>-</u>

5.5 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	ราคาทุน	ค่าเสื่อม	ราคาสุทธิตามบัญชี	
		ราคาสะสม	30 ก.ย. 2551	30 ก.ย. 2550
ที่ดิน	<u>2,902.80</u>	-	<u>2,902.80</u>	<u>2,902.80</u>
ทางถาวร				
- ดำเนินการแล้ว	53,678.13	13,163.30	40,514.83	41,009.59
- ระหว่างดำเนินการและใช้งานบางส่วน	1,763.64	1,067.91	695.73	641.95
- ระหว่างดำเนินการ	<u>23,283.87</u>	-	<u>23,283.87</u>	<u>23,172.76</u>
รวมทางถาวร	<u>78,725.64</u>	<u>14,231.21</u>	<u>64,494.43</u>	<u>64,824.30</u>
เครื่องบริภัณฑ์				
- ดำเนินการแล้ว	12,348.57	9,300.34	3,048.23	3,444.42
- ระหว่างดำเนินการและใช้งานบางส่วน	<u>5,948.39</u>	<u>2,915.11</u>	<u>3,033.28</u>	<u>3,128.46</u>
รวมเครื่องบริภัณฑ์	<u>18,296.96</u>	<u>12,215.45</u>	<u>6,081.51</u>	<u>6,572.88</u>
รวมทางถาวรและเครื่องบริภัณฑ์	99,925.40	26,446.66	73,478.74	74,299.98
สินทรัพย์ที่ไม่ใช้การรอดับบัญชี	<u>707.36</u>	<u>447.03</u>	<u>260.33</u>	<u>260.33</u>
รวม	<u>100,632.76</u>	<u>26,893.69</u>	<u>73,739.07</u>	<u>74,560.31</u>

ที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท รฟท. ไม่ได้แยกที่ดินในส่วนที่นำไปใช้หาผลประโยชน์อย่างชัดเจนและได้รวมที่ดินส่วนของกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 0.08 ล้านบาท

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ ดังกล่าวข้างต้นเป็นยอดคงเหลือตามบัญชี ณ วันสิ้นงวดแต่เพื่อให้ทราบว่าสินทรัพย์ถาวรของ รฟท. ที่มีอยู่ในปัจจุบันมีการบันทึกบัญชีถูกต้องตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด รฟท. จึงได้จัดหาระบบคอมพิวเตอร์เพื่อใช้บันทึกข้อมูลสินทรัพย์ที่มีอยู่จริงและที่จัดหาเพิ่มในงบลงทุนประจำปี 2545 ยกเว้นสินทรัพย์ถาวรประเภทรางและหมอนรองราง ฯลฯ แล้วตรวจสอบกับสินทรัพย์ที่มีอยู่จริงเพื่อกระทบยอดเป็นสินทรัพย์ถาวร ณ วันที่ 30 กันยายน 2544 ปรากฏว่าจากการตรวจนับสินทรัพย์ถาวรของคณะกรรมการตรวจนับสินทรัพย์ประจำปี 2547 พบว่าสินทรัพย์ถาวรที่ตรวจนับมียอดแตกต่างกับรายงานสินทรัพย์ถาวรจากระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวร ในปี 2550 รฟท. จึงได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาสินทรัพย์ถาวร 3 ชุด ดังนี้

ชุดที่ 1 เพื่อตรวจสอบและแก้ไขบัญชีสินทรัพย์ถาวรด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น หมอนรองราง เครื่องประกอบราง หินโรยทาง อาณัติสัญญาณและประแจกล สะพาน อุโมงค์ รั้ว สถานีและที่ทำการ ฯลฯ

ชุดที่ 2 เพื่อตรวจสอบและแก้ไขบัญชีสินทรัพย์ถาวรด้านที่ดิน สิ่งปลูกสร้างเบ็ดเตล็ด อาคาร โรงแรมรถไฟ ฯลฯ

ชุดที่ 3 เพื่อตรวจสอบและแก้ไขบัญชีสินทรัพย์ถาวรด้านการขนส่งประเภทล้อเลื่อนทุกชนิด เครื่องบริภัณฑ์เบ็ดเตล็ด เครื่องบริภัณฑ์ประกอบ ฯลฯ

คณะทำงานทั้ง 3 ชุด ได้จัดทำรายงานสินทรัพย์ถาวรจากระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรแล้วเสร็จ แต่ยังมีข้อแตกต่างกับบัญชีแยกประเภท ณ วันที่ 30 กันยายน 2551

ในงวดปี 2551 รฟท.ได้แต่งตั้งคณะกรรมการปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานเกี่ยวกับสินทรัพย์ถาวร ดำเนินการสำรวจและตรวจสอบสินทรัพย์ถาวรในทะเบียนสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง เพื่อปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานเกี่ยวกับสินทรัพย์ถาวร ตั้งแต่ขั้นตอนการขออนุมัติงบประมาณจนถึงการขึ้นบัญชีสินทรัพย์ถาวร และขึ้นทะเบียนสินทรัพย์ถาวร รวมทั้งการโอนและตัดบัญชีสินทรัพย์ถาวร ฯลฯ ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าว ได้จัดทำบัญชีและทะเบียนสินทรัพย์ถาวรที่มีรูปแบบและประเภทสินทรัพย์ถาวรตามที่ได้รับการปรับปรุงใหม่ ตามเพิ่มงานงบประมาณบนทางเปิด (งทป.) ตั้งแต่ปีบัญชี 2548 - 2551 แต่มียอดไม่ตรงกับที่บันทึกในบัญชีแยกประเภท

ปัจจุบัน รฟท.อยู่ระหว่างตรวจสอบรายงานสินทรัพย์ถาวรกับสินทรัพย์ที่มีอยู่จริงให้มียอดคงเหลือถูกต้องตรงกัน ดังนั้น จึงยังไม่สามารถดำเนินการปรับปรุงบัญชีแยกประเภทให้มียอดคงเหลือถูกต้องตรงตามความเป็นจริง

## 5.6 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

5.6.1 รฟท.ได้ทำสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvamabhummi Airport Rail Link) และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (City Air Terminal) กับนิติบุคคลที่จะรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน รวม 5 ราย ได้แก่ บริษัท บี กริม อินเตอร์เนชันแนล จำกัด บริษัท Siemens Aktiengesellschaft บริษัท ซีเมนต์ จำกัด บริษัท B.Grimm MBM Hong Kong Limited และบริษัท ซีไอ-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ดำเนินการก่อสร้างตามแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกรวมระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตรประกอบด้วย 8 สถานี คือ พญาไท ราชปรารภ มัถกะสัน/โอโศก รามคำแหง หัวหมาก บ้านทับช้าง ลาดกระบัง และสุวรรณภูมิ ตามสัญญาเลขที่ รฟท.ทก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 ซึ่งผู้รับจ้างเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการและเบิกเงินจากธนาคาร ผู้ให้การสนับสนุนทางการเงินไปก่อน โดยรัฐจะจ่ายค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมดภายหลังการก่อสร้างทั้งโครงการแล้วเสร็จ (กำหนดแล้วเสร็จภายใน 990 วัน นับตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2548) ค่าก่อสร้างทั้งโครงการที่ผู้รับจ้างประกันราคาสูงสุดไว้เป็นเงิน 25,907.00 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และค่าธรรมเนียมทางการเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นเงิน 1,666.21 ล้านบาท โดยคิดดอกเบี้ยของค่าจ้างก่อสร้างและค่าธรรมเนียมทางการเงินในอัตราร้อยละ MLR-2 ทั้งนี้อัตราดอกเบี้ย MLR ให้ใช้อัตราเฉลี่ยของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2550 รฟท.ได้บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เลขที่ รฟท.ทก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 13/2550 เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2550 ดกลงขยายเวลาการก่อสร้างออกไปอีกจำนวน 180 วัน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2550 เรื่อง มาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้าง โดยเริ่มนับตั้งแต่วันที่ครบกำหนดของสัญญาจ้าง ตามข้อ 7.1 งานก่อสร้าง งานโยธา และงานระบบราง

เริ่มนับวันที่ขยายระยะเวลาแล้วเสร็จตาม โครงการฯ วันที่ 6 พฤศจิกายน 2550 เป็นต้นไป และมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 7/2551 เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2551 อนุมัติให้ขยายระยะเวลาการก่อสร้างออกไปอีกจำนวน 370 วัน โดยให้นับต่อจากวันที่ผู้รับจ้างได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้างตามมติคณะรัฐมนตรี 180 วัน

มูลค่าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 จำนวน 24,173.86 ล้านบาท ประกอบด้วย

1. ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา วิเคราะห์ทบทวน ปรับปรุงความเหมาะสมของ โครงการฯ เพื่อออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมของโครงการฯ และเพื่อช่วยประเมินผลข้อเสนอละเอียดและคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ เพื่อควบคุมงานก่อสร้างและงานทดสอบระบบ จำนวน 4 สัญญา เป็นเงินรวม 780.98 ล้านบาท ซึ่งเบิกจ่ายจากเงินงบประมาณ เพียง วันที่ 30 กันยายน 2551 เป็นจำนวน 723.06 ล้านบาท

2. ค่าจ้างรื้อย้ายอาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 274.48 ล้านบาท

3. ค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 23,176.32 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่มของงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ งวดที่ 1 - 40 จำนวน 19,592.61 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง โครงสร้างฐานรากหลบเลี่ยงแนวท่อประปาใต้ดินขนาด 2.30 เมตร จำนวน 41.33 ล้านบาท ค่างานก่อสร้างปรับเปลี่ยนฐานรากโครงสร้างทางรถไฟหลบแนวสายส่งไฟฟ้าใต้ดินขนาด 2.30 เควี จำนวน 2.75 ล้านบาท ค่าธรรมเนียมทางการเงิน จำนวน 1,666.21 ล้านบาท ดอกเบี้ย จำนวน 1,358.62 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้า จำนวน 514.80 ล้านบาท

5.6.2 ค่าก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟและอุโมงค์รถไฟภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link) และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (City Air Terminal) ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทท.) จะเป็นผู้ดำเนินการออกแบบก่อสร้างและจ่ายค่าก่อสร้างดังกล่าวแทน รฟท. ไปก่อน เป็นเงินโดยรวมประมาณ 4,076.81 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) เพียงวันที่ 30 กันยายน 2551 บทท.จ่ายเงินค่าก่อสร้างไปแล้ว จำนวน 4,111.46 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่ง รฟท.จะต้องจ่ายเงินให้ บทท.ทั้งหมดพร้อมดอกเบี้ย แต่ รฟท.ยังไม่ได้บันทึกบัญชีรับรู้เป็นภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในงวดนี้ เนื่องจาก รฟท.ยังไม่ได้รับมอบอาคารสถานีรถไฟและอุโมงค์รถไฟภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดังกล่าวจาก บทท.

5.7 ค่าตอบแทนโครงการขายเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับ

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
ยอดยกมา	206.50	201.55
<u>บวก</u> รายได้ค้างรับเพิ่มระหว่างงวด	-	811.99
	206.50	1,013.54
<u>หัก</u> เงินรับจาก บมจ.ทีโอที	206.50	807.04
ยอดยกไป	-	206.50

เป็นรายได้ที่ รฟท. จะได้รับจากบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) เป็นค่าตอบแทนการใช้โครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสง ในงวดนี้ยังอยู่ระหว่างการเจรจาเพื่อหาข้อยุติเกี่ยวกับ สูตรการคำนวณส่วนแบ่งรายได้และส่วนแบ่งรายได้ที่แท้จริงจึงระงับการบันทึกบัญชีรายได้ค้างรับไว้ก่อน

### 5.8 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท.จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาโครงการออกแบบจัดหาและติดตั้งระบบอาคารดีเซลยูเอชและโทรคมนาคมล่วงหน้า ร้อยละ 10 - 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนก่อนที่ รฟท.จะจ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2551</u>	<u>2550</u>
ยอดยกมา	64.17	147.91
<u>บวก</u> จ่ายล่วงหน้า	<u>403.00</u>	<u>-</u>
	467.17	147.91
<u>หัก</u> ชำระเป็นค่างวดงาน	<u>16.30</u>	<u>83.74</u>
ยอดยกไป	<u>450.87</u>	<u>64.17</u>

### 5.9 สินทรัพย์อื่น

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 จำนวน 429.93 ล้านบาท และ 398.78 ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์ถาวรที่ไม่ได้ใช้งานแล้วโอนมาเพื่อรอจำหน่ายและตัดบัญชี ในการบันทึกบัญชีใช้มูลค่าตามราคาประเมินตามสภาพ จำนวน 427.97 ล้านบาท และ 398.78 ล้านบาท ตามลำดับ และในงวดปี 2551 ได้โอนรายการน้ำมันเชื้อเพลิงสูญหาย จำนวน 1.96 ล้านบาท จากบัญชีพัสดुकงเหลือ - น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น ประกอบด้วย น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายที่แขวงรถพ่วงชุมพร จำนวน 1.45 ล้านบาท (เกิดขึ้นก่อนปี 2540) น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายที่แขวงรถจักรทุ่งสง จำนวน 0.19 ล้านบาท (เกิดขึ้นเมื่อปี 2542 และ 2549) และน้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายที่แขวงรถจักรนครราชสีมา จำนวน 0.32 ล้านบาท (เกิดขึ้นเมื่อปี 2547)

### 5.10 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2551</u>	<u>2550</u>
ค่าพัสดุต่าง ๆ	245.00	342.90
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	222.49	242.90
ค่าบริการขายตัวและสำรองที่นั่ง	140.03	109.66
ภาษีโรงเรือนและภาษีบำรุงท้องที่	66.33	43.98
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	4.04	21.42
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย	21.71	18.10
ค่าจ้างเหมา	79.94	143.56
ค่าใช้สอย	120.27	40.87
ค่าเช่าที่ดินค้างจ่าย	27.70	53.40
อื่น ๆ	14.34	130.27
รวม	<u>941.85</u>	<u>1,147.06</u>

สำหรับค่าใช้จ่ายค้างจ่ายดังกล่าวข้างต้นส่วนใหญ่ได้ชำระแล้วในงวดถัดไป

### 5.11 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินกู้ต่างประเทศ	2,967.47	6,143.89
เงินกู้ภายในประเทศ		
- พันธบัตร	34,767.43	30,767.43
- จากธนาคารออมสิน	1,000.00	1,000.00
- จากธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	4,391.62	4,391.62
- จากธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน)	2,089.00	2,089.00
- จากธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน)	1,000.00	1,000.00
- จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	5,296.00	3,204.00
	<u>51,511.52</u>	<u>48,595.94</u>
<b>หัก เงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี</b>		
- เงินกู้ต่างประเทศ	283.93	586.79
- เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตร	4,200.00	3,000.00
	<u>4,483.93</u>	<u>3,586.79</u>
<b>รวม</b>	<u><u>47,027.59</u></u>	<u><u>45,009.15</u></u>

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

#### เงินกู้ภายในประเทศ-พันธบัตร ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	กำหนด	อัตราดอกเบี้ย	2551	2550
	ไถ่ถอน	ร้อยละ/ต่อปี		
ขอยกมา	ปี 2551 - 2560	2.68 - 7.77	30,767.43	22,166.14
บวก เพิ่ม	ปี 2554 - 2559	3.52 - 5.728	7,000.00	11,828.29
หัก ไถ่ถอน			<u>3,000.00</u>	<u>3,227.00</u>
ขอยกไป			<u><u>34,767.43</u></u>	<u><u>30,767.43</u></u>

### 5.12 เจ้าหนี้กองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นเงินสดและเงินฝากธนาคารที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 จำนวน 250.75 ล้านบาท และ 74.47 ล้านบาท ตามลำดับ

### 5.13 เจ้าหนี้ค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 จำนวน 288.80 ล้านบาท ประกอบด้วยก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองรวมภาษีมูลค่าเพิ่มของงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ งวดที่ 40 จำนวน 281.47 ล้านบาท ค่างานก่อสร้างโครงสร้างฐานรากหลบเลี่ยงแนวท่อประปาใต้ดินขนาด 2.30 เมตร จำนวน 4.58 ล้านบาท ค่างานก่อสร้างปรับเปลี่ยนฐานรากโครงสร้างทางรถไฟหลบแนวสายส่งไฟฟ้าใต้ดิน

ขนาด 2.30 เทวี จำนวน 2.75 ล้านบาท ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.6.1 โดยบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นเจ้าหนี้ทั้งจำนวน

5.14 เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2551</u>	<u>2550</u>
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	100.86	164.19
ภาระจ่ายอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	208.87	120.57
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	1.67	1.77
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก - ส่วนราชการ	54.99	54.93
- เอกชน	10.16	11.98
เงินส่วนแบ่งค่าขนส่งร่วม	0.81	0.36
ส่วนเกินจากการตัดบัญชีสินทรัพย์	371.96	344.66
ค่าเช่าที่ดินรับล่วงหน้า	212.11	150.34
ค่าเช่าอาคารรับล่วงหน้า	5.13	4.33
เงินรับล่วงหน้าค่าโดยสาร	62.78	56.47
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาฯ	6.94	8.56
รายได้ค่าเช่าเสาโทรเลขรับล่วงหน้า	0.28	0.28
อื่นๆ	<u>11.37</u>	<u>10.96</u>
รวม	<u><u>1,047.93</u></u>	<u><u>929.40</u></u>

5.15 รายได้จากเงินบริจาคการรับรู้ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2551</u>	<u>2550</u>
ยอดยกมา	3,530.67	3,594.62
<u>บวก</u> รับเพิ่มระหว่างงวด (อาคารและอุปกรณ์)	<u>435.36</u>	<u>66.78</u>
	3,966.03	3,661.40
<u>หัก</u> รับรู้เป็นรายได้	<u>144.22</u>	<u>130.73</u>
ยอดยกไป	<u><u>3,821.81</u></u>	<u><u>3,530.67</u></u>

5.16 ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด

ในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 รฟท. ได้บันทึกรับรู้ภาระผูกพันบำเหน็จและบำนาญตกทอดเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน จำนวน 442.62 ล้านบาท และ 739.30 ล้านบาท และได้บันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว-ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2551</u>	<u>2550</u>
ภาระบำเหน็จ	7,841.97	7,676.65
ภาระบำนาญตกทอด	<u>4,912.27</u>	<u>4,634.97</u>
รวม	<u><u>12,754.24</u></u>	<u><u>12,311.62</u></u>

5.17 เงินทุนของ รฟท. ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2551	2550
เงินทุน - รับจากงบประมาณ	44,556.82	43,389.11
- รับจากงบประมาณ โดยมีเงื่อนไขจะชำระคืน -		
เมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน	306.28	306.28
- เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	11,204.32	11,082.65
- เงินกู้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ-สุวรรณภูมิฯ	<u>22,589.98</u>	-
รวม	<u>78,657.40</u>	<u>54,778.04</u>

ในงวดบัญชีปี 2551 รฟท.ได้รับเงินงบประมาณแผ่นดิน จำนวน 23,879.36 ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่เป็นเงินทุนของรฟท. เพื่อใช้จ่ายในโครงการต่างๆ จำนวน 1,167.71 ล้านบาท เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระจำนวน 121.67 ล้านบาท และเงินกู้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 22,589.98 ล้านบาท

5.18 เงินชดเชยที่ได้รับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

5.18.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

- ลดค่าโดยสารครั้งราคา หรือการลดค่าโดยสารไป-กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น ทหารผ่านศึกฯ สมาชิกครูสภา ภิภุสามเณร ฯลฯ
- ตัวเดือนลดราคา สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารและนักเรียน
- ตัวพิเศษลดราคา คณะนักเรียน คณะลูกเสือ คณะนักกีฬา นักเรียน ทั้งเที่ยวเดียวและไป-กลับ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 ได้รับเงินชดเชยจำนวน 49.60 ล้านบาท และ 50.48 ล้านบาท ตามลำดับ

5.18.2 เงินชดเชยผลขาดทุน รฟท.ได้รับชดเชยจากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2551 เพื่อชดเชยผลขาดทุนสำหรับปี 2546-2547 ดังนี้

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ (ปรับปรุงใหม่)	ยอดยกมาผลขาดทุนที่ยังไม่ได้รับชดเชย			รับชดเชยแล้ว		ผลขาดทุนที่ยังไม่ได้รับ ชดเชย ณ 30 ก.ย. 51
		2551	2550	2549	2551	2550	
2546	8,461.02	4,322.49	4,322.49	8,322.49	4,322.49	4,000.00	-
2547	6,620.37	6,620.37	6,620.37	6,620.37	77.51	-	6,542.86
2548	5,215.84	5,215.84	5,215.84	5,215.84	-	-	5,215.84
2549	5,213.72	5,213.72	5,213.72	-	-	-	5,213.72
2550	7,294.63	7,294.63	-	-	-	-	7,294.63
รวม	<u>32,805.58</u>	<u>28,667.05</u>	<u>21,372.42</u>	<u>20,158.70</u>	<u>4,400.00</u>	<u>4,000.00</u>	<u>24,267.05</u>

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2524 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากผลต่างของรายได้-รายจ่ายของกองทุนเป็นรายปีๆ ไป เมื่อ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนแล้วควรกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ให้ รฟท. ต้องนำเงินมาลงทุนในพันธบัตรรัฐบาลส่วนหนึ่งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรีด่วนมากที่ สร.0202/277 ลงวันที่ 7 มกราคม 2525 ตั้งแต่ปี 2527-2540 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานขาดทุนเป็นยอดสะสมยกมาถึงปี 2540 เป็นเงิน 1,178.48 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลและในปี 2541 งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์ฯ เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินของ รฟท. ซึ่งสำนักงบประมาณได้เริ่มจ่ายเงินชดเชยผลขาดทุนของปี 2541 ของกองทุนสงเคราะห์ฯ โดยรัฐบาลได้จัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นมา

### 5.19 ผลการดำเนินงาน

ในงวดบัญชีปี 2551 รฟท. มีผลขาดทุนสุทธิ 10,202.00 ล้านบาท เป็นของ รฟท. 7,932.76 ล้านบาท และของกองทุนสงเคราะห์ฯ 2,269.24 ล้านบาท ผลการดำเนินงานเปรียบเทียบกับงวดก่อนมีดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	<u>2551</u>	<u>2550</u>	<u>เพิ่ม (ลด)</u>	<u>ร้อยละ</u>
รายได้จากการดำเนินงาน	8,650.61	9,039.61	(389.00)	(4.30)
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	<u>11,649.40</u>	<u>10,570.59</u>	<u>1,078.81</u>	10.21
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	2,998.79	1,530.98	(1,467.81)	95.87
รายได้อื่น	955.33	1,088.25	(132.92)	(12.21)
ค่าใช้จ่ายอื่น	<u>8,158.54</u>	<u>7,421.75</u>	<u>736.79</u>	9.93
ขาดทุนสุทธิ	<u>10,202.00</u>	<u>7,864.48</u>	<u>(2,337.52)</u>	29.72

5.19.1 รายได้จากการดำเนินงานลดลงจากงวดก่อน 389.00 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.30 เกิดจากรายได้จากการขายส่งเพิ่มขึ้น 198.80 ล้านบาท รายได้จากการบริหารทรัพย์สินเพิ่มขึ้น 72.80 ล้านบาท รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพิ่มขึ้น 60.45 ล้านบาท รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 38.70 ล้านบาท ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงลดลง 758.87 ล้านบาท และเงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากรัฐบาลลดลง 0.88 ล้านบาท

5.19.2 รายได้อื่นลดลง 132.92 ล้านบาท หรือร้อยละ 12.21 เกิดจาก กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศลดลง 672.01 ล้านบาท กำไรจากการขายทรัพย์สินเพิ่มขึ้น 5.47 ล้านบาท รายได้จากการบริจาคเพิ่มขึ้น 13.50 ล้านบาท และรายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระเพิ่มขึ้น 520.12 ล้านบาท

5.19.3 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากงวดก่อน 1,078.80 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.21 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	<u>2551</u>	<u>2550</u>	<u>เพิ่ม (ลด)</u>	<u>ร้อยละ</u>
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	5,546.01	5,286.20	259.81	4.91
ค่าวัสดุบำรุงทาง บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่นๆ	2,897.82	2,814.16	83.66	2.97
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	<u>3,205.57</u>	<u>2,470.24</u>	<u>735.33</u>	29.77
รวม	<u>11,649.40</u>	<u>10,570.60</u>	<u>1,078.80</u>	<u>10.21</u>

5.19.4 ค่าใช้จ่ายอื่นเพิ่มขึ้นจากงวดก่อน 736.79 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.93 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	2551	2550	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ	2,777.36	2,525.44	251.92	9.98
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	364.98	-	364.98	100.00
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	796.07	275.95	520.12	188.49
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	442.62	739.30	(296.68)	(40.00)
ดอกเบี้ยจ่าย	2,135.00	2,168.50	(33.50)	(1.55)
ค่าเสื่อมราคา	1,638.99	1,700.86	(61.87)	(3.63)
ขาดทุนจากการตัดบัญชีทรัพย์สิน	1.78	9.10	(7.32)	(80.44)
ขาดทุนจากการตัดบัญชีพืช	1.75	2.60	(0.85)	(32.70)
รวม	<u>8,158.55</u>	<u>7,421.75</u>	<u>736.80</u>	<u>9.93</u>

5.20 ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่างบประมาณที่รับ

คณะกรรมการรถไฟฯ เห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟ แทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปี ซึ่งสำนักงานงบประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับความช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟ เป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร. 0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายแทนสำนักงานตำรวจรถไฟจำนวน 8.41 ล้านบาท ที่ รฟท. ได้บันทึกเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย รฟท. ในงวดนี้

5.21 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี 2528 ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ โดยอาศัยความตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และครอบครัวในกรณีที่พักจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือ ตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รฟท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รฟท.

ในงวดบัญชีนี้ รฟท. ได้รับรู้ดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของกองทุนสงเคราะห์ฯ เป็นรายได้ ค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนของ รฟท. และได้รวมสินทรัพย์ หนี้สินและเงินกองทุนไว้ในงบดุลของ รฟท. ซึ่งทำให้สินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 เพิ่มขึ้น 0.08 ล้านบาท และ 0.08 ล้านบาท ตามลำดับ และหนี้สิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 เพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 เพิ่มขึ้น 2,269.23 ล้านบาท และ 2,348.46 ล้านบาท ตามลำดับ

เงินกองทุนมียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 และ 2550 จำนวน (26,014.06) ล้านบาท และ (23,744.83) ล้านบาท ตามลำดับ กองทุนได้บันทึกภาระผูกพันซึ่งต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิหากพนักงานทุกคนรับเป็นเงินบำนาญ ปี 2551 และ 2550 เป็นเงิน 7,841.97 ล้านบาท และ 7,676.65 ล้านบาท ตามลำดับและรับรู้ภาระซึ่งต้องจ่ายให้อัตติผู้ปฏิบัติงานที่รับเงินสงเคราะห์รายเดือนจากกองทุนหากถึงแก่กรรม จำนวน 30 เดือนและเงินบำนาญพิเศษ 1 เดือนเป็นภาระบำนาญตกทอด ปี 2551 และ 2550 เป็นเงิน 4,912.27 ล้านบาท และ 4,634.97 ล้านบาท ตามลำดับ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.16 และมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายบำนาญรายเดือนใน ปี 2551 และ 2550 จำนวน 11,875 ราย และ 11,562 ราย ตามลำดับ

เป็นค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณเดือนละ 231.45 ล้านบาท และ 210.45 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามข้อ 16 และข้อ 17 แห่งข้อบังคับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และข้อ 16 แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ให้ผู้ที่บรรจบหลังวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ได้รับเงินสงเคราะห์ครั้งเดียว (บำเหน็จ) เท่านั้น

**5.22 ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น จำนวน 18,337.81 ล้านบาท ประกอบด้วย**

5.22.1 รฟท.มีภาระผูกพันที่ต้องจ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รวมคอกเบี้ยจ่าย) คืนแก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2550 โดยให้ รฟท.ชำระคืนตามค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงไปก่อน เพียงวันที่ 30 กันยายน 2551 ทอท.ได้เบิกจ่ายแล้วจำนวน 4,111.46 ล้านบาท ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.6.2 ทั้งนี้ยังไม่รวมคอกเบี้ยที่ ทอท.จะคิดคอกเบี้ยอัตราร้อยละ 5 จากค่าก่อสร้างที่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ตั้งแต่เริ่มโครงการก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จนถึงวันที่ รฟท.ชำระคืนแก่ ทอท.

5.22.2 รฟท. มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2551 จำนวน 14,226.35 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล โดย รฟท.เชื่อว่าจะไม่เกิดความเสียหายจากผลของคดีแก่ รฟท. อย่างเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น รฟท.จึงไม่ได้บันทึกตั้งสำรองเพื่อหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นไว้ในบัญชี ดังนี้

	คดีอยู่ระหว่าง การพิจารณา	ราย	หน่วย : ล้านบาท
คดีชดใช้ค่าเสียหาย ผิดสัญญาและอุบัติเหตุ	ศาลอุทธรณ์	28	1,828.77
	ศาลฎีกา	3	8.83
ข้อพิพาท ( คณะอนุญาโตตุลาการ )	ศาลปกครองกลาง	1	12,388.75
รวมทั้งสิ้น		32	14,226.35

ข้อพิพาท ( คณะอนุญาโตตุลาการ ) คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง เป็นกรณีที่ รฟท. มีข้อพิพาท กับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณี การบอกเลิกสัญญาสัมปทานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ และถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 และบริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการ ฟ้องบังคับ รฟท. ให้ชดใช้ค่าเสียหาย ต่อมาคณะอนุญาโตตุลาการมีคำวินิจฉัยชี้ขาดเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2551 ตามข้อพิพาท หมายเลขคำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 ให้ รฟท.ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นจำนวนเงิน 12,388.75 ล้านบาท พร้อมคอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (ยกเว้นเงินประกันสัญญา จำนวน 500.00 ล้านบาท ไม่คิดคอกเบี้ย) ซึ่ง รฟท.ไม่เห็นด้วยและให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเป็นคดี หมายเลขคำที่ 2058/2551 ขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการดังกล่าว

**5.23 การดำเนินการแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท.**

คณะกรรมการกำกับนโยบายด้านรัฐวิสาหกิจ (กนร.) โดยมีรองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (นายแพทย์สุรพงษ์ สืบวงศ์ลี) เป็นประธานคณะกรรมการ ได้ประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2551 เพื่อพิจารณาแผนยุทธศาสตร์ การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท.และมีมติเห็นชอบในหลักการ คือ

1. ให้ รฟท. ปรับโครงสร้างองค์กรแยกเป็นหน่วยธุรกิจ ประกอบด้วย หน่วยธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานและหน่วยธุรกิจเดินรถ โดยให้ดำเนินการจัดตั้งบริษัทลูก ประกอบด้วย บริษัทบริหารทรัพย์สิน บริษัทบริหารรถไฟฟ้าและรถไฟฟ้าชานเมือง และบริษัทขนส่งสายตะวันออก

2. กำหนดแนวทางและกลยุทธ์การปรับปรุงสัดส่วนและคุณภาพการให้บริการของขบวนรถขนส่งสินค้า ขบวนรถขนส่งผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ และขบวนรถขนส่งผู้โดยสารเชิงสังคม เพื่อใช้ในการจัดทำแผนธุรกิจและแผนปฏิบัติการ โดยให้มีการขอรับการอุดหนุนเชิงสังคมจากภาครัฐ (PSO) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2551

3. กำหนดแผนการลงทุนในอนาคตให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายระบบรางในภาพรวมตามที่คณะกรรมการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและระบบขนส่งมวลชนให้ความเห็นชอบ โดยมีมูลค่าการลงทุนเบื้องต้น 505,212.00 ล้านบาท ประกอบด้วย แผนการลงทุนปรับปรุงและขยายโครงข่ายเพื่อฟื้นฟูกิจการของ รฟท. ในช่วง 10 ปี มูลค่าเงินลงทุน 131,326.00 ล้านบาท ทั้งนี้ ให้ รฟท. ประเมินความคุ้มค่าการลงทุน (Investment Evaluation) เป็นรายโครงการต่อไป

4. ปรับปรุงกรอบการจัดอัตรากำลัง กำหนดแรงจูงใจและแผนการพัฒนามูลค่าการของรถไฟฯ รวมถึงการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจให้พนักงาน และจูงใจให้พนักงานมีส่วนร่วมในการพัฒนาองค์กร

5. พิจารณาแนวทางการให้ภาครัฐสนับสนุนการแก้ไขภาระหนี้สินและการลงทุนเพิ่มเติมให้แก่การรถไฟฯ ภายหลังจากที่ รฟท. ได้ดำเนินการตามเงื่อนไขที่ภาครัฐกำหนด โดยคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้สำนักงบประมาณจัดสรรงบประมาณในการชำระหนี้สิน เพื่อให้สามารถชำระคืนเงินต้น และดอกเบี้ยจ่ายได้ตามกำหนดเวลาต่อไป

6. เร่งกำหนดเป้าหมายและแผนงานในการบริหารจัดการที่ดินที่มีอยู่เป็นจำนวนมากให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่องค์กร เพื่อเป็นเครื่องมือหนึ่งในการแก้ไขปัญหาการเงินและใช้สนับสนุนกิจการรถไฟ

7. เห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการกำกับการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. และ ขสมก. ภายใต้งบประมาณระหว่าง ขสมก. รฟท. และรัฐบาล ทั้งนี้ ภายหลังจากมีคำสั่งแต่งตั้ง กนร. แล้ว คณะอนุกรรมการฯ จะปฏิบัติหน้าที่แทนคณะกรรมการเพื่อสนับสนุนการเตรียมการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. ที่มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานกรรมการต่อไป

คณะอนุกรรมการกำกับการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท. โดยมีรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง (นายประคิชฐ์ ภัทรประสิทธิ์) เป็นประธานอนุกรรมการ ได้มีการประชุมเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2551 และมีมติที่ประชุม ดังนี้

1. ให้มีการปรับโครงสร้าง รฟท. เป็นหน่วยธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานและจัดตั้งบริษัทลูก 2 บริษัท คือ บริษัทเดินรถ (Rolling Stock) และบริษัทบริหารทรัพย์สิน ภายในปี 2551 โดยเห็นควรให้การซ่อมบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน (ราง สถานี และอาณัติสัญญาณ) การควบคุมการเดินรถอยู่กับหน่วยธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้สอดคล้องกับหลักการที่รัฐเป็นผู้รับภาระการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานให้ รฟท. และการฟื้นฟูของ รฟท. ทั้งนี้ รฟท. พิจารณาจัดทำแผนการดำเนินการเพิ่มบทบาทเอกชนในการเดินรถ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและรองรับการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐจะลงทุนใหม่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

2. ให้ รฟท. แยกทรัพย์สิน รายได้ และการลงทุนในแต่ละกิจกรรมให้ชัดเจน ทั้งนี้ ได้กำหนดเป้าหมาย (Milestone) และกรอบระยะเวลาการดำเนินการ ให้ชัดเจน และจัดทำประมาณการทางการเงินและภาระงบประมาณที่ต้องใช้ในการดำเนินการตามแผนดังกล่าว

3. ให้ รฟท. ดำเนินการในเรื่อง Change Management Program โดยทำความเข้าใจกับสภาพแรงงานฯ การประชาสัมพันธ์กับพนักงานให้มีส่วนร่วมในการฟื้นฟูองค์กรอย่างเป็นระบบ

ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการตามมติที่ประชุมของคณะอนุกรรมการกำกับการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท.

## 5.24 อื่น ๆ

5.24.1 ในงวดปี 2549 สำนักงานเขตจตุจักร ได้แจ้งการประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดิน ประจำปี 2545 - 2549 สำหรับที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง บริเวณย่านพหลโยธิน แปลง 6/3 (โซน C) ของ รฟท. ซึ่งให้บริษัท เจริญพลลาซ่า จำกัด เข้าเพื่อดำเนินการจัดหาประโยชน์ จำนวน 59.73 ล้านบาท ครบกำหนดชำระวันที่ 28 กรกฎาคม 2549 แต่บริษัท ฯ เห็นว่าการประเมินภาษีโรงเรือนฯ ดังกล่าวสูงเกินไปและขอให้ รฟท. ระวังการชำระค่าภาษีโรงเรือนฯ ไว้ก่อน โดยได้ทำบันทึกข้อตกลงว่า หากมีค่าปรับ ค่าเสียหาย เงินเพิ่ม ค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียม ฯลฯ บริษัทฯ ยินยอมรับผิดชอบโดยไม่มีข้อโต้แย้ง และหากเพิกเฉยให้ถือว่า บริษัทฯ ทำผิดสัญญาเช่าและยินยอมให้ รฟท.ดำเนินการตามเงื่อนไขสัญญา รฟท. ได้ยื่นคำร้องขอให้กรุงเทพมหานครพิจารณาทบทวนการประเมินภาษีโรงเรือนฯ ประจำปี 2545 - 2549 และปี 2550 ต่อมา รฟท. ได้มีหนังสือคว้นที่สุด เลขที่ บส./จส.1/05551/2549 ลงวันที่ 23 พฤศจิกายน 2549 แจ้งบริษัทฯ ให้นำเงินไปชำระค่าภาษีโรงเรือนฯ ให้กับเขตจตุจักร แต่บริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการ

เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2549 รฟท. ในฐานะเจ้าของสินทรัพย์ จึงต้องชำระค่าภาษีโรงเรือนฯ ประจำปี 2545 - 2549 จำนวนเงิน 59.73 ล้านบาท รวมค่าปรับ เงินเพิ่มอีก จำนวน 5.97 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 65.70 ล้านบาท แทนบริษัทฯ ไปก่อน และ รฟท. ได้อนุมัติให้บริษัทฯ ผ่อนชำระค่าภาษีโรงเรือนฯ ดังกล่าว เป็นรายเดือนรวม 10 งวดๆ ละ 8,296,836.95 บาท แต่บริษัทฯ ได้ผ่อนชำระเพียง 6 งวด เป็นเงิน 49,781,021.70 บาท แล้วขอเปลี่ยนแปลงการผ่อนชำระค่าภาษีโรงเรือนฯ ส่วนที่เหลืออีก 4 งวด เป็น 12 งวดๆ ละ 2,765,612.32 บาท บริษัทฯ ผ่อนชำระถึงงวดที่ 10 เป็นเงิน 27,656,123.20 บาท ปัจจุบันคงค้างชำระ 5,531,224.64 บาท และเมื่อสิ้นสุดสัญญาวันที่ 18 ตุลาคม 2551 รฟท. มิได้อนุมัติต่อสัญญาให้กับบริษัท เจริญพลลาซ่า จำกัด ปัจจุบันอยู่ระหว่างรวบรวมหลักฐานดำเนินการฟ้องร้องทางคดีต่อไป

5.24.2 รฟท. ได้อนุญาตให้ บริษัท เซ็นทรัลอินเตอร์พัฒนา จำกัด (บริษัทฯ) เช่าที่ดินบริเวณสามเหลี่ยมย่านพหลโยธิน ถนนพหลโยธิน กรุงเทพมหานคร พื้นที่ประมาณ 47.22 ไร่เพื่อดำเนินการตามโครงการปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินในทางพาณิชย์ตามสัญญาเช่าฉบับลงวันที่ 19 ธันวาคม 2521 มีกำหนด 30 ปี นับแต่วันที่ 19 ธันวาคม 2521 สิ้นสุดวันที่ 18 ธันวาคม 2551 เมื่อสิ้นสุดสัญญา บริษัทฯ ได้ขอใช้สิทธิตามเงื่อนไขในสัญญาเดิม คือ รฟท. ยินยอมให้ผู้เช่ามีสิทธิใช้ประโยชน์ศูนย์การค้าบริเวณสามเหลี่ยมพหลโยธินต่ออีก 20 ปี ตามสัญญาเลขที่ 904511619 ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2551 นับแต่วันที่ 19 ธันวาคม 2551 สิ้นสุดวันที่ 18 ธันวาคม 2571 โดยบริษัทฯ ให้คำรับรองแก่ รฟท. ถึงกรรมสิทธิ์ในสินทรัพย์ทั้งหมดตามสัญญาเดิมให้ตกเป็นของ รฟท. โดยปราศจากภาระติดพันและข้อโต้แย้งใดๆ นับแต่ครบกำหนดตามสัญญาเดิมในวันที่ 18 ธันวาคม 2551 ตามสัญญาข้อ 3 และกำหนดให้จ่ายค่าผลประโยชน์ตอบแทนการได้สิทธิ จำนวน 2,611.10 ล้านบาท ค่าผลประโยชน์ตอบแทนการใช้ประโยชน์ศูนย์การค้ารวม 20 ปี จำนวน 18,687.73 ล้านบาท โดยมีเงื่อนไขการจ่ายเงิน ดังนี้

1. ค่าผลประโยชน์ตอบแทนการได้สิทธิ จำนวน 2,611.10 ล้านบาท แบ่งชำระเป็น 5 งวด งวดแรก ชำระวันที่สัญญามีผลบังคับ งวดที่เหลือแต่ละงวดมีกำหนดระยะเวลาชำระห่างกัน 12 เดือน นับแต่วันที่ถึงกำหนดชำระ งวดก่อนหน้านั้น รายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 8 โดยชำระงวดแรก จำนวน 463.20 ล้านบาท เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2551 งวดสุดท้ายต้องชำระภายในวันที่ 19 ธันวาคม 2555

2. ค่าผลประโยชน์ตอบแทนการใช้ประโยชน์ จำนวน 18,687.73 ล้านบาท โดยชำระเป็นรายปี รวม 20 งวด รายละเอียดการชำระเป็นรายปีรวม 20 งวด รายละเอียดการชำระค่าผลประโยชน์ตอบแทนเป็นไปตามเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 8 โดยชำระงวดแรก จำนวน 115.81 ล้านบาท เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2551 งวดสุดท้ายต้องชำระภายในวันที่ 19 ธันวาคม 2570

3. นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 หากรายได้รวมของศูนย์การค้าตามรอบระยะเวลาบัญชีของบริษัทฯ รวมทุก 5 ปี สูงกว่าประมาณการรายได้ศูนย์การค้าตามเอกสารแนบท้ายสัญญาหมายเลข 9 บริษัทฯ จะต้องจ่ายค่าผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มในลักษณะของส่วนแบ่งรายได้ เฉพาะส่วนที่เกินกว่าประมาณการรายได้ศูนย์การค้าดังกล่าว (ก่อนหักค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น) ในอัตราร้อยละ 5

5.24.3 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ดลิ่งชัน ครม.มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงรังสิต - บางซื่อ - ดลิ่งชัน เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกันที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ ดังนี้

1. ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กม. วงเงิน 52,220.00 ล้านบาท โดยรัฐรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น
2. ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. วงเงิน 13,133.00 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าร้อยละยี่สิบสี่ขีดขวางและระบบสาธารณูปโภค 1,758.00 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา 7.00 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง 214.00 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง 11,154.00 ล้านบาท โดยรัฐรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ครม.มีมติอนุมัติให้ รฟท.ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888.00 ล้านบาท (ประกอบด้วย งานโยธา งานระบบไฟฟ้า เครื่องกล ช่วงบางซื่อ - รังสิต และ บางซื่อ - ดลิ่งชัน ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ) และเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 ครม.มีมติ ดังนี้

1. อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต จากเดิมที่ ครม.เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ในวงเงิน 59,888.00 ล้านบาท เป็นเงิน 65,148.00 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดกรอบวงเงิน ดังนี้

1.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กม. เป็นเงิน 62,745.00 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่างานโยธา 44,779.00 ล้านบาท งานไฟฟ้าและเครื่องกล 13,372.00 ล้านบาท งานร้อยละยี่สิบสี่ขีดขวาง 105.00 ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษา 2,244.00 ล้านบาท งานต่อเหลือเผื่อขาด 1,381.00 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 864.00 ล้านบาท

1.2 ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. เป็นเงิน 2,403.00 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ ประกอบด้วย งานไฟฟ้าและเครื่องกล 2,162.00 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 84.00 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 157.00 ล้านบาท

2. อนุมัติให้ รฟท.ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน ภายใต้กรอบวงเงิน 10,400.00 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ แบ่งเป็นกรอบวงเงิน ดังนี้

2.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า 6,560.00 ล้านบาท ประกอบด้วยค่าตู้รถไฟฟ้า 6,131.00 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 429.00 ล้านบาท

2.2 ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า 3,840.00 ล้านบาท ประกอบด้วยค่าตู้รถไฟฟ้า 3,589.00 ล้านบาท ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม 251.00 ล้านบาท

ปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ดลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งขีดขวางต่างๆ ในพื้นที่ดำเนินโครงการฯ โดยมี บริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.1/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2550 ค่างานตามสัญญา 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว

1.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2550 วงเงิน 6.15 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 งวด ครบกำหนดตามสัญญาวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 ต่อมาได้รับอนุมัติให้ขยายเวลาอีก 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ครบกำหนดวันที่ 22 มิถุนายน 2551 และ ครั้งที่ 2 ครบกำหนดวันที่ 12 ธันวาคม 2551 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว

1.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีกลุ่มบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟฟ./2552 ลงวันที่ 17 มีนาคม 2552 วงเงิน 213.00 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน เบิกจ่ายเงินแล้ว เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2552 จำนวน 21.30 ล้านบาท

1.4 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ดุสิตธานี โดยมีกิจการร่วมค้า ยูนิค - ซูนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซูนโว คอนสตรัคชั่น แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.5/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2551 สัญญาเริ่มต้นวันที่ 15 มกราคม 2552 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 19 มกราคม 2555 วงเงิน 8,748.40 ล้านบาท โดยจ่ายเงินล่วงหน้า 10% เป็นเงิน 874.84 ล้านบาท และจ่ายค่าก่อสร้างงวดที่ 1-6 รวมเป็นเงินจำนวน 137.66 ล้านบาท

## 2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต

2.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบราคากลาง โดยมีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 กันยายน 2551 วงเงิน 7.325 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 60 วัน สัญญาเริ่มต้นวันที่ 21 ตุลาคม 2551 สิ้นสุดวันที่ 19 ธันวาคม 2551 แบ่งการชำระเงินเป็น 2 งวด งวดที่ 1 จ่ายล่วงหน้าร้อยละ 15 งวดที่ 2 (งวดสุดท้าย) เมื่องานแล้วเสร็จ รฟท. ได้เบิกจ่ายจากเงินงบประมาณแล้ว

2.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัทเอเชียนเอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.4/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2551 วงเงิน 21.5 ล้านบาท รฟท. ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1-7 (งานส่วนที่ 1) เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2552 เป็นเงิน 6.84 ล้านบาท

.....