

รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน

การรถไฟแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 งบกำไรขาดทุน งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้บริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

นอกจากเรื่องที่จะกล่าวไว้ในวรรคที่ 3 และวรรคที่ 5 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องวางแผนและปฏิบัติงาน เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่กิจการใช้ และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงินโดยรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.5 บัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ ที่แสดงยอดในงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 จำนวน 74,560.31 ล้านบาท และ 74,427.47 ล้านบาท คิดเป็นอัตราร้อยละ 78.98 และ 86.25 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ ซึ่งในปี 2543 ยอดสินทรัพย์ถาวรตามบัญชีไม่ตรงกับสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาซื้อและเช่าระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรโดยนำข้อมูลสินทรัพย์ถาวรปี 2545 เป็นฐานในการจัดทำข้อมูลนำเข้าระบบงานสินทรัพย์ถาวร และนำรายงานสินทรัพย์ถาวรจากระบบมาสอบยันกับสินทรัพย์ที่มีอยู่จริง เพื่อที่จะกระทบยอดกลับมาเป็นสินทรัพย์ถาวร ณ วันที่ 30 กันยายน 2544 ตามหนังสือชี้แจงของผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1/1333/2548 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2548 ได้ชี้แจงว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้บันทึกข้อมูลในระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรแล้ว ยกเว้นสินทรัพย์ถาวรประเภทราง หมอนรองราง และเครื่องประกอบรางที่ไม่ได้นำข้อมูลเข้าระบบงาน ซึ่งคณะกรรมการตรวจนับสินทรัพย์ถาวรประจำปี 2547 ได้นำรายงานสินทรัพย์ถาวรจากระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรไปสอบยันกับสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง ปรากฏว่ามีความแตกต่างระหว่างรายงานสินทรัพย์ถาวรกับสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงเพื่อแก้ไขข้อมูลและบันทึกบัญชีให้ถูกต้องต่อไป และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอเกี่ยวกับบัญชีสินทรัพย์ถาวรดังกล่าวได้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

Office of the Auditor General



ในงวดปี 2550 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาบัญชีสินทรัพย์ถาวร 3 ชุด ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.5 ผลการดำเนินการของคณะทำงานฯ ได้มีการจัดทำทะเบียนสินทรัพย์ถาวร ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 แล้วเสร็จ นอกจากนี้ได้แต่งตั้งคณะกรรมการปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานเกี่ยวกับสินทรัพย์ถาวร ดำเนินการสำรวจและตรวจสอบสินทรัพย์ถาวรในทะเบียนสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริงเพื่อดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของทะเบียนคุมสินทรัพย์ถาวรให้มีสอดคล้องกับบัญชีแยกประเภท

ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2 และ 5.5 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้แยกมูลค่าสินทรัพย์ในส่วนที่ใช้ในการหาผลประโยชน์อย่างชัดเจน รวมทั้งมิได้ปรับปรุงผังการใช้ประโยชน์จากที่ดินที่มีอยู่ให้เป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนที่นำไปหาผลประโยชน์ได้ ประกอบกับไม่ทราบว่ามิได้มีผู้ใช้ประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่แท้จริงเป็นจำนวนเท่าใด และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นให้เป็นที่พอใจได้ เป็นผลให้ไม่อาจทราบได้ว่าพื้นที่ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยให้เช่ามีจำนวนทั้งสิ้นเท่าใด มีการทำสัญญาเช่าถูกต้องแล้วจำนวนเท่าใดและเป็นสัญญาเช่าที่ยังไม่ถูกต้องจำนวนเท่าใด เพื่อทราบว่ากรจัดเก็บรายได้จากการให้เช่าที่ดินและอาคารของการรถไฟแห่งประเทศไทยครบถ้วน ถูกต้องและมีประสิทธิภาพในระบบจัดเก็บรายได้หรือไม่ เพียงใด รวมทั้งการบันทึกบัญชีลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์และรายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารครบถ้วน ถูกต้องหรือไม่ เพียงใด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า จากการศึกษาที่ขอบเขตการตรวจสอบถูกจำกัดตามที่กล่าวไว้ในวรรคที่ 3 และวรรคที่ 5 มีสาระสำคัญมาก จึงไม่อาจแสดงความเห็นต่องบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้

(นางสาวรุ่งระวี สะสมสุวรรณ)

ผู้อำนวยการสำนักงาน

(นางสาวศิริกุล จันดี)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดิน 8

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบดุล
ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

สินทรัพย์	หมายเหตุ	หน่วย : บาท	
		2550	2549
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	1,733,202,610.69	285,081,297.67
ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ	5.2	275,057,206.17	349,253,496.20
ลูกหนี้อื่น		16,259,949.30	14,646,111.74
เงินยืมโดยตรง		70,948,201.05	48,108,354.39
พัสดุดอกเหลือ	5.3	2,051,523,784.29	1,977,517,971.46
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		1,824,057.76	1,845,392.64
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		4,148,815,809.26	2,676,452,624.10
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	5.5	74,560,308,273.42	74,427,470,057.61
โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.6	14,849,616,513.99	8,325,820,960.84
ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับ	5.7	206,501,831.34	201,550,559.82
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		34,414,669.38	39,566,733.34
เงินจ่ายอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ		144,882,394.65	75,960,458.92
เงินจ่ายล่วงหน้า	5.8	64,166,671.85	147,907,755.34
สินทรัพย์อื่น	5.9	398,781,816.73	402,505,290.56
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		90,258,672,171.36	83,620,781,816.43
รวมสินทรัพย์		94,407,487,980.62	86,297,234,440.53

๑๖๓๗

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบดุล
ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

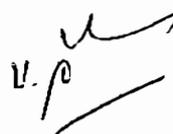
		2550	2549
หน่วย : บาท			
	หมายเหตุ		
หนี้สินและส่วนของทุน			
หนี้สินหมุนเวียน			
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5.10	1,147,056,923.98	999,759,284.27
เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	5.11	3,586,788,098.01	4,972,971,086.24
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	5.12	74,470,927.09	22,016,124.82
ดอกเบียเงินกู้ค้างชำระ		397,231,036.63	362,524,800.28
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		80,682,469.18	194,636,865.01
รวมหนี้สินหมุนเวียน		5,286,229,454.89	6,551,908,160.62
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.11	45,009,150,618.02	40,417,363,469.50
เจ้าหนี้ค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.13	13,957,156,316.63	7,646,271,956.45
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		34,414,669.38	39,566,733.34
เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ	5.14	929,395,580.22	978,727,711.15
เงินประกันและเงินมัดจำ		457,892,209.46	607,365,321.99
รายได้จากเงินบริจาครอการรับรู้	5.15	3,530,674,742.37	3,594,620,520.81
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	5.16	12,311,619,984.56	11,572,316,286.55
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		76,230,304,120.64	64,856,231,999.79
รวมหนี้สิน		81,516,533,575.53	71,408,140,160.41
ส่วนของทุน			
เงินทุน	5.17	54,778,038,833.41	52,742,240,993.87
ขาดทุนสะสม		(41,887,084,428.32)	(37,853,146,713.75)
รวมส่วนของทุน		12,890,954,405.09	14,889,094,280.12
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		94,407,487,980.62	86,297,234,440.53

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวรวุฒิ มาลา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี



(นายนคร จันทอร)

รองผู้อำนวยการด้านบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า
รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	<u>2550</u>	<u>2549</u>
รายได้			
รายได้จากการขนส่ง		6,369,631,617.66	6,305,204,912.81
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์		1,041,760,055.12	1,086,179,294.07
ค่าตอบแทน โกรงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสง		758,867,460.76	688,972,803.37
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากรัฐบาล	5.18.1	50,482,000.00	52,240,000.00
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		69,036,900.29	114,762,502.15
รายได้อื่นๆ		749,832,453.40	719,789,845.09
รวมรายได้		9,039,610,487.23	8,967,149,357.49
ค่าใช้จ่าย			
การบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง		1,332,374,595.46	1,293,518,746.12
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		2,266,898,675.47	2,016,040,000.17
การเดินรถขนส่ง		6,399,155,839.89	6,570,808,223.39
การบริหาร		562,253,829.60	615,369,396.73
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่างบประมาณที่รับ (รายละเอียดแนบ)	5.20	9,910,505.73	46,682,252.83
รวมค่าใช้จ่าย		10,570,593,446.15	10,542,418,619.24
ขาดทุนจากการดำเนินงาน		(1,530,982,958.92)	(1,575,269,261.75)
รายได้อื่น			
เงินทดแทนค่าที่ดินพร้อมดอกเบี้ย		-	94,459,868.66
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		672,005,079.44	1,473,534,389.98
กำไรจากการขายสินทรัพย์		9,568,780.40	26,052,798.56
รายได้จากการรับบริจาค		130,726,080.13	126,261,680.95
รายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ		275,953,011.79	274,246,903.97
รวมรายได้อื่น		1,088,252,951.76	1,994,555,642.12
ค่าใช้จ่ายอื่น			
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ	5.21	2,525,437,264.25	2,398,781,051.55
ค่าใช้จ่ายภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	5.16	739,303,698.01	404,296,091.92
ค่าเสื่อมราคา		1,700,860,256.81	1,829,891,183.32
ดอกเบี้ยจ่าย		2,168,497,984.81	1,855,337,576.02
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		9,104,259.44	59,527,868.39
ขาดทุน(กำไร)จากการตัดบัญชีพืชผล		2,592,951.41	(28,389.67)
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ		275,953,011.79	274,246,903.97
รวมค่าใช้จ่ายอื่น		7,421,749,426.52	6,822,052,285.50
ขาดทุนสุทธิ	5.19	(7,864,479,433.68)	(6,402,765,905.13)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

๓๒๗

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	<u>2550</u>	<u>2549</u>
ทุน			
ยอดยกมาต้นงวด		52,742,240,993.87	49,940,291,976.80
เพิ่มระหว่างงวด			
เงินงบประมาณจากรัฐบาล		2,035,797,839.54	2,801,949,017.07
ยอดปลายงวด	5.17	<u>54,778,038,833.41</u>	<u>52,742,240,993.87</u>
ขาดทุนสะสม			
ขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดก่อนปรับปรุง		37,853,146,713.75	36,104,778,301.63
ผลกระทบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชีและปรับปรุงข้อคิดพลาตที่สำคัญ			
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	4.1	(29,591,459.78)	48,494,344.00
รายได้ค่าเช่าอาคาร	4.2	(5,862,089.25)	-
รายได้ค่าเช่าสิทธิที่ดินตั้งป้ายโฆษณา	4.3	(29,464,515.00)	-
ค่าเช่าที่ดิน		-	45,240,487.51
ค่าใช้จ่ายในการบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	4.4	(60,838,448.55)	-
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	4.5	93,391,104.85	-
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	4.6	7,566,991.25	-
หนี้สงสัยจะสูญ - ลูกหนี้ค่าเช่าสิทธิที่ดินตั้งป้ายโฆษณา	4.7	3,421,440.00	-
รายได้จากการบริจาค		-	(1,369,964,957.50)
ค่าเสื่อมราคา - สินทรัพย์ที่ได้รับการช่วยเหลือ		-	1,046,555,579.38
ค่าเสื่อมราคา	4.8	190,835,257.37	(555,072,946.40)
ขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดภายหลังปรับปรุง		<u>38,022,604,994.64</u>	<u>35,320,030,808.62</u>
รายการเพิ่ม (ลด) ระหว่างงวด			
เงินชดเชยผลขาดทุน		(4,000,000,000.00)	(3,869,650,000.00)
ขาดทุนสุทธิประจำงวด	5.19	7,864,479,433.68	6,402,765,905.13
ขาดทุนสะสมปลายงวด		<u>41,887,084,428.32</u>	<u>37,853,146,713.75</u>
รวมส่วนของทุน		<u><u>12,890,954,405.09</u></u>	<u><u>14,889,094,280.12</u></u>

๗/๓/๕๐

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

	หน่วย : บาท	
	2550	2549
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ขาดทุนสุทธิ	(7,864,479,433.68)	(6,402,765,905.13)
รายการปรับกระทบยอดขาดทุนสุทธิเป็นเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ค่าเสื่อมราคา	1,700,860,256.81	1,829,891,183.32
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยนตัดจ่ายเพิ่มขึ้น	114,915,556.42	78,317,894.12
หนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้น	15,392,093.41	98,552,694.61
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์เพิ่มขึ้น	(9,568,780.40)	(26,052,798.56)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ณ วันสิ้นงวด) เพิ่มขึ้น	(825,438,170.79)	(1,434,662,524.88)
ขาดทุน (กำไร) จากการตัดบัญชีหนี้สูญเพิ่มขึ้น (ลดลง)	2,592,951.41	(28,389.67)
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์เพิ่มขึ้น	5,711,673.59	59,527,868.39
รายได้จากการบริจาคเพิ่มขึ้น	(130,726,080.13)	(126,261,680.95)
ภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอดเพิ่มขึ้น	739,303,698.01	404,296,091.92
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(6,251,436,235.35)	(5,519,185,566.83)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้การค้าและบริการลดลง	55,993,985.10	13,743,381.18
ลูกหนี้อื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(1,603,837.56)	27,269,874.98
เงินยืมทศรอง (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(22,839,846.66)	1,992,136.64
ห้สดคงเหลือ (เพิ่มขึ้น)	(96,962,550.08)	(224,526,303.70)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นลดลง	21,334.88	2,696,656.44
ค่าตอบแทนโครงการขั้วเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับ (เพิ่มขึ้น)	(4,951,271.52)	(25,575,159.59)
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงานลดลง	5,152,063.96	1,248,063.59
เงินจ่ายอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(68,921,935.73)	10,976,246.02
เงินจ่ายล่วงหน้า (เพิ่มขึ้น)	-	(5,716,482.50)
สินทรัพย์อื่นลดลง	17,663,660.89	10,282,064.22
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย (ลดลง)	(44,571,666.88)	(141,331,830.65)
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	52,454,802.27	(147,301,777.13)
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระเพิ่มขึ้น	38,835,361.48	85,933,767.71
หนี้สินหมุนเวียนอื่น (ลดลง) เพิ่มขึ้น	(112,632,724.77)	107,326,218.10
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยน (ชำระคืนเงินกู้) เพิ่มขึ้น (ลดลง)	153,433,091.35	(38,871,865.10)
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน (ลดลง)	(2,718,638.96)	(1,102,755.59)
เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ (ลดลง) เพิ่มขึ้น	(80,794,426.51)	181,899,614.28
รายได้เงินบริจาคการรับรู้เพิ่มขึ้น	8,520,136.92	17,263,031.87
เงินประกันและเงินมัดจำ (ลดลง) เพิ่มขึ้น	(152,679,845.39)	7,836,720.47
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน	(6,508,038,542.56)	(5,635,143,965.59)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

๑๒/๗

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

หน่วย : บาท

	<u>2550</u>	<u>2549</u>
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินสครับจากเงินสมทบค่าก่อสร้างสินทรัพย์	-	63,088,707.00
เงินสครับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	10,433,995.74	34,869,609.54
เงินสครับจ่ายค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟฯ-สุวรรณภูมิ	(204,245,275.61)	(244,617,864.57)
เงินสครับจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง	(1,752,972,121.25)	(2,479,735,150.96)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	<u>(1,946,783,401.12)</u>	<u>(2,626,394,698.99)</u>
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินสครับจากการกู้เงินเบิกเกินบัญชี	-	(163,203,060.91)
เงินสครับชำระคืนตั๋วสัญญาใช้เงิน	-	(400,000,000.00)
เงินสครับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	11,828,290,000.00	8,000,000,000.00
เงินสครับชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(7,961,144,582.84)	(5,667,194,286.71)
เงินสครับจากเงินชดเชยผลขาดทุน	4,000,000,000.00	3,869,650,000.00
เงินสครับจากงบประมาณ	2,035,797,839.54	2,801,949,017.07
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	<u>9,902,943,256.70</u>	<u>8,441,201,669.45</u>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	1,448,121,313.02	179,663,004.87
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	285,081,297.67	105,418,292.80
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	5.1 <u>1,733,202,610.69</u>	<u>285,081,297.67</u>
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด		
เงินสครับจ่ายในระหว่างงวด		
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมธนาคาร	2,133,791,748.46	1,770,810,208.38

๗๒๗

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(รายละเอียดแนบ)

การรถไฟแห่งประเทศไทย
รายได้และค่าใช้จ่ายสำนักงานตำรวจรถไฟ
สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

หน่วย : บาท

	<u>2550</u>	<u>2549</u>
รายได้		
เงินงบประมาณรับเพื่อจ่ายให้กับตำรวจรถไฟ	238,270,300.00	205,059,500.00
รวมรายได้	238,270,300.00	205,059,500.00
ค่าใช้จ่าย		
เงินเดือนค่าจ้าง	183,727,727.47	174,840,062.42
เงินพิเศษผู้รับ	185,768.00	25,740.00
เงินชดเชยให้ออกจากงาน	98,820.00	-
ค่าจ้างทำงานแทน, ค่าจ้างเฉพาะงาน	4,232.00	-
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	27,085,498.43	30,913,583.93
ค่าเครื่องแบบ	2,400.00	990.65
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	20,005,244.16	23,489,490.58
ค่าเล่าเรียน	2,346,703.50	2,556,782.50
ค่ารักษาพยาบาล	6,951,913.70	11,033,823.00
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	96,570.00	85,890.00
เงินยังชีพภาคใต้	57,870.00	53,820.00
เงินสงเคราะห์บุตร	59,900.00	77,300.00
ค่าตอบแทนพิเศษการทำงานเกินเวลาทำงานปกติ	16,500.00	-
เงินช่วยเหลือการศึกษาบุตร	2,480.00	10,230.00
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	1,643,933.49	1,688,011.76
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	420,585.16	407,263.98
ค่าน้ำมันรถยนต์	3,230,725.10	3,536,398.30
ค่าซ่อมของใช้	35,170.43	38,788.78
ค่าสืบสวนลับ	260,000.00	320,000.00
ค่าธรรมเนียมศาล	651.00	-
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	52,400.00	48,900.00
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	890,121.25	1,348,671.09
ค่าจ้างเหมา	108,407.05	192,194.98
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	701,040.09	741,109.59
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	31,237.62	61,651.42
ค่าเวชภัณฑ์	581.25	-
ค่าของใช้อื่น	164,326.03	271,049.85
รวมค่าใช้จ่าย	248,180,805.73	251,741,752.83
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่างบประมาณที่รับ	9,910,505.73	46,682,252.83

๓๒๖

การรถไฟแห่งประเทศไทย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

1. ข้อมูลทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ฉบับแก้ไข พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 6 โดยมีวัตถุประสงค์ดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟ และธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ มีสถานประกอบการตั้งอยู่ที่ อาคารที่ทำการรถไฟ ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 มีพนักงานปฏิบัติงาน จำนวน 13,576 คน และ 13,924 คน ลูกจ้างเฉพาะงาน จำนวน 3,755 คน และ 3,745 คน ตามลำดับ

2. เกณฑ์ในการจัดทางการเงิน

งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย และรับรู้ดอกผลที่เกิดขึ้นในงบการเงินของ รฟท. แล้ว

3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 การรับรู้รายได้

3.1.1 รายได้จากภาระขนส่ง

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตั๋วโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้วจะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตั๋วโดยสารนั้น

- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว

- รายได้รถเสียบัง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลา

การให้สิทธิ

3.1.2 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญามีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

3.1.3 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

3.1.4 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

3.2 สินทรัพย์ถาวร แสดงตามราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ

3.2.1 สินทรัพย์ที่รับโอนมา ณ วันจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงตามราคาที่จะจัดหามาใหม่ ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคาขายปี ราคาที่จะจัดหามาใหม่เป็นราคาที่เหมาะสมการตีราคาสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

3.2.2 สินทรัพย์ที่จัดหากเงินที่ได้รับความช่วยเหลือ แสดงคู่กับรายได้จากเงินบริจาคการรับรู้

3.2.3 สินทรัพย์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เองแสดงตามราคาทุนของวัตถุดิบ ค่าแรง และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยตรงกับการได้มาซึ่งสินทรัพย์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น เพื่อสินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งานได้

๗/๑๖

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 จำนวนค่าเสื่อมราคาโดยใช้อยอดยกมาของราคาทุนสะสมของสินทรัพย์แต่ละกลุ่มคูณด้วยอัตราค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์แต่ละกลุ่ม 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 วางรางลงหินขกราง ไม่คิดค่าเสื่อมราคา

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

3.3.3 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการที่ได้นำไปใช้งานบางส่วน

ทางถาวรที่ได้นำไปใช้บางส่วนและเครื่องบริภัณฑ์ที่อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาและได้รับมาบางส่วน ซึ่งนำไปใช้งานแล้ว คิดค่าเสื่อมราคาจากราคาทุนของสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการเฉพาะส่วนที่นำไปใช้งาน

3.3.4 สินทรัพย์ถาวรที่จัดหาจากเงินที่ได้รับการช่วยเหลือและได้นำไปใช้ในการดำเนินงาน ค่าเสื่อมราคาจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่าย

3.4 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จะประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100

3.5 พัสดุคงเหลือ แสดงรายการดังนี้

3.5.1 สิ่งของคงเหลือประเภท ราง ไม้หมอน พัสดุ สิ่งของคงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำ แสดงตามราคาทุน

3.5.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยถือหลักเข้าก่อน-ออกก่อน

3.5.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคงเหลือหลังหักค่าใช้จ่ายการเสื่อมสภาพ อัตราร้อยละ 12.5 ต่อปี

3.5.4 วัสดุคงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปี ขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะตั้งสำรองค่าเสื่อมสภาพวัสดุไว้ ร้อยละ 10

3.6 สินทรัพย์และพัสดุที่เลิกใช้งาน แสดงไว้ในราคาที่ประเมินตามสภาพ และได้โอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อรองจำหน่าย

3.7 เงินลงทุน แสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่าของหลักทรัพย์ในกรณีที่มีการด้อยค่า และรับรู้เป็นผลขาดทุนในงวดที่เกิดการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

3.8 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่เกิดรายการและปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นงวดบัญชี โดยคำนวณจากอัตราแลกเปลี่ยนตัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศ

ของธนาคารแห่งประเทศไทย กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้ และปรับค่า ณ วันสิ้นงวดบัญชีใดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดรายการ

3.9 เงินกู้ซึ่งรัฐบาลรับประกันชำระหนี้แทน แสดงเป็นทุนเฉพาะที่ได้เบิกถอนแล้ว

3.10 ต้นทุนการกู้ยืม ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดรายการ

3.11 รายได้จากเงินบริจาคหรือการรับรู้ จะบันทึกเป็นรายได้ ตามเกณฑ์การคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่จัดหา จากเงินที่ได้รับความช่วยเหลือ

3.12 เงินชดเชยผลขาดทุนที่ได้รับจริงในงวด แสดงเป็นรายการหักผลขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดในงบกำไรสะสม

4. ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดที่สำคัญ

ในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 รฟท.ได้ปรับปรุงข้อผิดพลาดที่สำคัญ จำนวน 7 รายการ ดังนี้

4.1 รฟท.ได้บันทึกปรับปรุงรายได้ค่าเช่าที่ดินที่สัญญาไม่มีผลบังคับ และสัญญาที่อยู่ระหว่างฟ้องร้อง ที่บันทึกไว้ ตั้งแต่ปี 2542-2549 ทำให้มีผลกระทบกับขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 ลดลง 29.59 ล้านบาท

4.2 รฟท.ได้บันทึกปรับปรุงรายได้ค่าเช่าอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ ที่บันทึกไว้ตั้งแต่ปี 2542-2549 ทำให้มีผลกระทบกับขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 ลดลง 5.86 ล้านบาท

4.3 รฟท.ได้บันทึกปรับปรุงรายได้ค่าเช่าสิทธิที่ดินตั้งป้ายโฆษณา บริเวณ โรงงานมักกะสัน ของบริษัท มาสเตอร์แอค จำกัด (มหาชน) ที่ชำระให้ รฟท. ในปี 2549 จำนวน 3.00 ล้านบาท เมื่อสัญญาเดิมหมดอายุและบันทึกเป็นรายได้ ค่าเช่ารอการจ่ายคืนไว้ เนื่องจากพื้นที่ตามสัญญาเช่าอยู่ในแนวเส้นทางก่อสร้าง โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และอยู่ในระหว่างการสำรวจของที่ปรึกษาโครงการฯ รฟท.จึงไม่ได้ต่อสัญญา ให้กับทางบริษัทฯ ปัจจุบันผลการสำรวจพื้นที่ บริเวณดังกล่าวไม่ได้อยู่ในเขตก่อสร้างของโครงการฯ รฟท. จึงบันทึกรับรู้รายได้ค่าเช่าสิทธิที่ดินตั้งป้ายโฆษณาดังกล่าว ทำให้มีผลกระทบกับขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 ลดลง 3.00 ล้านบาท

รฟท.ได้บันทึกรับรู้รายได้ค่าเช่าสิทธิที่ดินตั้งป้ายโฆษณาที่ผู้เช่าค้างชำระ รฟท.ตั้งแต่ปี 2547-2549 ได้แก่ บริษัท เก้าหน้า ไอเอ็มซี จำกัด จำนวน 0.09 ล้านบาท บริษัท มาสเตอร์แอค จำกัด (มหาชน) จำนวน 25.44 ล้านบาท นายอำนาจ กุศลเจริญสินชล จำนวน 0.46 ล้านบาท และบริษัท เอส ที บิลบอร์ด (1994) จำกัด จำนวน 0.48 ล้านบาท และบันทึกลูกหนี้ค่าเช่าสิทธิที่ดินตั้งป้ายโฆษณาด้วยจำนวนเดียวกัน ทำให้มีผลกระทบกับขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 ลดลง 26.46 ล้านบาท

ผลสะสมจากการปรับปรุงรายได้ค่าเช่าสิทธิที่ดินตั้งป้ายโฆษณา ทำให้มีผลกระทบกับขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 ลดลง 29.46 ล้านบาท

4.4 รฟท.ได้บันทึกปรับปรุงค่าใช้จ่ายการบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง ที่บันทึกเป็นรายจ่ายไว้สูงเกินไป ตั้งแต่ปี 2538-2547 เนื่องจากเป็นค่าใช้จ่ายลงทุนในสินทรัพย์ถาวรประเภททางถาวร งานติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ จำนวนเงิน 32.36 ล้านบาท และงานเปลี่ยนรางและประแจทางหลักจำนวนเงิน 28.48 ล้านบาท ทำให้มีผลกระทบ กับขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 ลดลง 60.84 ล้านบาท

4.5 รฟท.ได้บันทึกปรับปรุงหนี้สงสัยจะสูญ ของลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ที่บันทึกไว้ตั้งแต่ปี 2542-2549 เนื่องจากการบันทึก ปรับปรุงรายได้ค่าเช่าที่ดิน ตามข้อ 4.1 ทำให้มีผลกระทบกับขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 เพิ่มขึ้น 93.39 ล้านบาท

4.6 รฟท.ได้บันทึกปรับปรุงหนี้สงสัยจะสูญ ของลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ที่บันทึกไว้ตั้งแต่ปี 2542-2549 เนื่องจากการบันทึกปรับปรุงรายได้ค่าเช่าอาคาร ตามข้อ 4.2 ทำให้มีผลกระทบกับขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 เพิ่มขึ้น 7.57 ล้านบาท

4.7 รฟท.ได้บันทึกปรับปรุงหนี้สงสัยจะสูญของลูกหนี้ค่าเช่าสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาที่บันทึกไว้ตั้งแต่ปี 2547-2549 เนื่องจากการบันทึกการปรับปรุงรายได้ค่าเช่าสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาตามข้อ 4.3 ทำให้มีผลกระทบกับขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 เพิ่มขึ้น 3.42 ล้านบาท

4.8 รฟท.ได้รับขึ้นบัญชีสินทรัพย์ที่เป็นทางถาวรและเครื่องบริภัณฑ์ ระหว่างดำเนินการ ของสายใหญ่ และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง จำนวน 897.32 ล้านบาท ซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2548 และบันทึกรับรู้ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ถาวรดังกล่าว ทำให้มีผลกระทบกับขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 เพิ่มขึ้น 190.84 ล้านบาท

ผลสะสมจากการปรับปรุงข้อผิดพลาดที่สำคัญจนถึงต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 ตามข้อ 4.1-4.8 ทำให้มีผลกระทบกับผลขาดทุนสะสมต้นงวดเพิ่มขึ้น 169.47 ล้านบาท โดยแสดงเป็นรายการหนึ่งแยกต่างหาก ในงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2550	2549
เงินสด	7.86	18.25
เงินรองจ่าย	6.11	6.78
รวม	13.97	25.03
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	82.56	85.70
- ออมทรัพย์	1,595.14	141.84
รวม	1,677.70	227.54
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	41.53	32.51
รวม	1,733.20	285.08

5.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2550	2549
ลูกหนี้จากการขนส่ง		
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	3.22	5.10
- ลูกหนี้ค่าระวาง	158.57	145.16
- ลูกหนี้เดินรถร่วม (มาเลเซีย)	1.13	11.06
- ลูกหนี้ค่าเดินขบวนรถพิเศษ (มาเลเซีย)	35.27	21.36
รวม	198.19	182.68
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	5.16	4.34
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ	193.03	178.34

กสท

	<u>2550</u>	<u>2549</u>
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์		
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	272.14	335.41
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	<u>19.78</u>	<u>43.59</u>
รวม	291.92	379.00
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>218.49</u>	<u>220.20</u>
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ	<u>73.43</u>	<u>158.80</u>
ลูกหนี้อื่นๆ	8.60	12.11
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	<u>-</u>	<u>-</u>
ลูกหนี้อื่นๆ-สุทธิ	<u>8.60</u>	<u>12.11</u>
รวม	<u><u>275.06</u></u>	<u><u>349.25</u></u>

ลูกหนี้ค่าโดยสาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 จำนวน 3.22 ล้านบาท และ 5.10 ล้านบาท ตามลำดับ เป็นลูกหนี้ส่วนราชการทั้งจำนวน

ลูกหนี้ค่าระวาง ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 จำนวน 158.57 ล้านบาท และ 145.16 ล้านบาท เป็นของส่วนราชการ จำนวน 1.67 ล้านบาท และ 4.65 ล้านบาท และรัฐวิสาหกิจ จำนวน 53.30 ล้านบาท และ 29.67 ล้านบาท ตามลำดับ

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 ประกอบด้วย

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน จำนวน 272.14 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 76.66 ล้านบาท รวมอยู่ด้วย

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร จำนวน 19.78 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.56 ล้านบาท รวมอยู่ด้วย

ลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดินและลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร ได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้แล้วเต็มจำนวน

ลูกหนี้อื่นๆ-สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 จำนวน 8.60 ล้านบาท และ 12.11 ล้านบาท เป็นของส่วนราชการจำนวน 0.09 ล้านบาท และ 0.13 ล้านบาท และรัฐวิสาหกิจ จำนวน 0.12 ล้านบาท และ 0.32 ล้านบาท ตามลำดับ

5.3 พัดคกงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2550</u>	<u>2549</u>
ไม้และไม้หมอน	31.61	39.04
อะไหล่ต่างๆ	684.35	688.28
อะไหล่ระหว่างตรวจรับ	11.21	18.24
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	64.07	54.69
พัดคกงคลังอื่นๆ	910.51	904.75
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน	<u>375.57</u>	<u>295.73</u>
	2,077.32	2,000.73
หัก สำรองเสื่อมสภาพพัดค	<u>25.80</u>	<u>23.21</u>
รวม	<u><u>2,051.52</u></u>	<u><u>1,977.52</u></u>

๑๗/๑๗

อะไหล่ต่าง ๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 จำนวน 684.35 ล้านบาท และ 688.28 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีพัสดุคงเหลือตามรายงานบัญชีพัสดุที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป จำนวน 243.62 ล้านบาท และ 219.42 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย

พัสดुकคงคลังอื่นๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 จำนวน 910.51 ล้านบาท และ 904.75 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีพัสดุคงเหลือตามรายงานบัญชีพัสดุที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป จำนวน 14.41 ล้านบาท และ 12.68 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย

5.4 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2550	2549
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (ลงทุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และวันที่ 10 มีนาคม 2535)	22.00	22.00
หัก สำรองเพื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่า	22.00	22.00
รวม	-	-

5.5 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ ประกอบด้วย

	ราคาทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาสุทธิตามบัญชี	
			หน่วย : ล้านบาท	
			30 ก.ย. 2550	30 ก.ย. 2549
ที่ดิน	2,902.80	-	2,902.80	2,902.80
ทางถาวร				
- ดำเนินการแล้ว	53,036.41	12,026.82	41,009.59	40,572.96
- ระหว่างดำเนินการและใช้งานบางส่วน	1,743.45	1,101.50	641.95	676.57
- ระหว่างดำเนินการ	23,172.76	-	23,172.76	22,937.81
รวมทางถาวร	77,952.62	13,128.32	64,824.30	64,187.34
เครื่องบริภัณฑ์				
- ดำเนินการแล้ว	12,365.85	8,921.43	3,444.42	3,839.70
- ระหว่างดำเนินการและใช้งานบางส่วน	5,927.62	2,799.16	3,128.46	3,235.03
รวมเครื่องบริภัณฑ์	18,293.47	11,720.59	6,572.88	7,074.73
รวมทางถาวรและเครื่องบริภัณฑ์	99,148.89	24,848.91	74,299.98	74,164.87
สินทรัพย์ที่ไม่ใช่การรอดักบัญชี	707.45	447.12	260.33	262.60
รวม	99,856.34	25,296.03	74,560.31	74,427.47

ที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท ได้รวมที่ดินส่วนของกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 0.08 ล้านบาท

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ ดังกล่าวข้างต้นเป็นยอดคงเหลือตามบัญชี ณ วันสิ้นงวดแต่เพื่อให้ทราบวา สิ้นทรัพย์ถาวรของ รฟท. ที่มีอยู่ในปัจจุบันมีการบันทึกบัญชีถูกต้องตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด รฟท. จึงแต่งตั้ง คณะทำงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน ตามคำสั่งเฉพาะที่ ก.131/2097 ลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2544 โดยให้มีหน้าที่รวบรวมรายงานผลการดำเนินงานตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนและประเมินผล การทำงานของเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องและจัดหาระบบคอมพิวเตอร์เพื่อมาใช้ในงานในระบบสินทรัพย์ถาวร โดยนำข้อมูล จากการสำรวจที่มีอยู่จริงและที่จัดหาเพิ่มในงบลงทุนประจำปี 2545 เป็นฐานในการจัดทำข้อมูลนำเข้าระบบงานบัญชี สินทรัพย์ถาวรแล้วนำรายงานที่บันทึกในระบบส่งกลับไปให้หน่วยงานที่รับผิดชอบสินทรัพย์นั้นตรวจสอบกับ ทรัพย์สินที่มีอยู่ เพื่อกระทบยอดกลับมาเป็นสินทรัพย์ถาวร ณ วันที่ 30 กันยายน 2544 ปัจจุบัน รฟท. ได้บันทึกข้อมูลใน ระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรแล้ว ยกเว้นสินทรัพย์ถาวรประเภทราง หมอนรองราง และเครื่องประกอบรางที่ไม่ได้นำข้อมูล เข้าระบบงาน และ รฟท. ได้มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.189/3841 ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2546 แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบรายการ ตามบัญชีสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้ดำเนินการตรวจสอบและส่งผลการตรวจสอบ ให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีแก้ไขข้อมูลในระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรเสร็จแล้ว สำหรับปี 2547 คณะกรรมการ ตรวจสอบสินทรัพย์ถาวรประจำปี ตามคำสั่งเฉพาะที่ ก.138/4039 ลงวันที่ 26 กรกฎาคม 2545 ได้นำรายงานสินทรัพย์ ถาวรจากระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรมาใช้ในการตรวจนับสินทรัพย์ถาวรประจำปี 2547 ที่มีอยู่และใช้งานจริง ปรากฏว่า มีความแตกต่างระหว่างรายงานสินทรัพย์ถาวรกับสินทรัพย์ที่มีอยู่และใช้งานจริง รฟท. ได้มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.329/4568 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2548 แต่งตั้งคณะกรรมการเร่งรัดและแก้ไขปัญหาในภาคปฏิบัติของระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวร เพื่อให้เกิดสัมฤทธิ์ผลสมบูรณ์โดยเร็ว ต่อมาในปี 2550 รฟท. ได้มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.332/3233 ลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2550 แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาสินทรัพย์ถาวร ชุดที่ 1 ทำหน้าที่ตรวจสอบและแก้ไขบัญชีสินทรัพย์ถาวรในส่วนที่ เกี่ยวข้องกับบัญชีสินทรัพย์ถาวรด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น หมอนรองราง เครื่องประกอบราง หินโรยทาง อาณัติสัญญาณ และประแจกล สะพาน อุโมงค์ รั้ว สถานีและที่ทำการ อาคารที่ใช้ในโรงแรมรถไฟ สิ่งปลูกสร้างเบ็ดเตล็ด เครื่องจักรรายทาง เครื่องมือปลีกย่อยรายทาง รวมถึงงานงบลงทุนบนทางเปิด และงานงบประมาณแผ่นดินทั้งหมดที่เกี่ยวกับบัญชีสินทรัพย์ ถาวรประเภทดังกล่าวข้างต้น โดยไม่รวมบัญชีสินทรัพย์ถาวรด้านการขนส่งและบริหารทรัพย์สิน คำสั่งเฉพาะที่ ก.333/3234 ลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2550 แต่งตั้งคณะทำงาน เพื่อแก้ไขปัญหาสินทรัพย์ถาวร ชุดที่ 2 ทำหน้าที่ตรวจสอบและแก้ไข บัญชีสินทรัพย์ถาวรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบัญชีสินทรัพย์ถาวรด้านที่ดิน สิ่งปลูกสร้างเบ็ดเตล็ด อาคาร โรงแรมรถไฟ รวมถึงงานงบลงทุนบนทางเปิด และงานงบประมาณแผ่นดินทั้งหมดที่เกี่ยวกับบัญชีสินทรัพย์ถาวรประเภทดังกล่าวข้างต้น โดยไม่รวมบัญชีสินทรัพย์ถาวรด้านการขนส่งและด้าน โครงสร้างพื้นฐาน คำสั่งเฉพาะที่ ก.334/3235 ลงวันที่ 28 พฤษภาคม 2550 แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาสินทรัพย์ถาวร ชุดที่ 3 ทำหน้าที่ตรวจสอบและแก้ไขบัญชีสินทรัพย์ถาวรในส่วนที่ เกี่ยวข้องกับบัญชีสินทรัพย์ถาวรด้านการขนส่งประเภทล้อเลื่อนทุกชนิด เครื่องบริภัณฑ์เบ็ดเตล็ด เครื่องบริภัณฑ์ประกอบ เครื่องจักรในโรงงาน โรงงานและโรงรถจักร เครื่องจักรในโรงกำเนิดกำลัง โรงกำเนิดกำลัง กระบวนการจำหน่ายกำลัง สถานีจ่ายเชื้อเพลิง โรงเก็บสินค้า คอมพิวเตอร์เครื่องปรับอากาศ ท่าเรือและอยู่เรือ เครื่องบริภัณฑ์ทางน้ำ สถานีจ่ายน้ำ เครื่องพิมพ์ และอุปกรณ์การพิมพ์ รวมถึงงานงบลงทุนบนทางเปิด และงานงบประมาณแผ่นดินทั้งหมดที่เกี่ยวกับบัญชี สินทรัพย์ถาวรประเภทดังกล่าวข้างต้น โดยไม่รวมบัญชีสินทรัพย์ถาวรด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริหารทรัพย์สิน ผลการดำเนินการของคณะทำงานทั้ง 3 ชุด ได้มีการจัดทำทะเบียนสินทรัพย์ถาวร ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 แล้วเสร็จ และ คำสั่งเฉพาะที่ ก.592/5986 ลงวันที่ 2 ตุลาคม 2550 แต่งตั้งคณะกรรมการปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานเกี่ยวกับ สินทรัพย์ถาวร ดำเนินการสำรวจและตรวจสอบสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง ทำหน้าที่ปรับปรุงกระบวนการทำงาน เกี่ยวกับสินทรัพย์ถาวร ดำเนินการสำรวจและตรวจสอบสินทรัพย์ถาวรในทะเบียนสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง

และพิจารณาความชำรุดเสียหาย และสภาพการใช้งานของสินทรัพย์ถาวร เพื่อปรับปรุงมูลค่าของสินทรัพย์ถาวร ให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง รวมทั้งกำหนดมูลค่าของสินทรัพย์ถาวรและกำหนดวันเริ่มต้นคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ถาวรของ รพท. ใหม่ ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของทะเบียนคุมสินทรัพย์ถาวรกับยอดตามบัญชีแยกประเภทแล้วเสร็จ

5.6 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง

5.6.1 รพท. ได้ลงนามในสัญญาเลขที่ รพท.ทก1/กส./1/2548 ว่าจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link) และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (City Air Terminal) เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2548 กับนิติบุคคลที่จะรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน รวม 5 ราย ได้แก่ บริษัท บี กริม อินเตอร์เนชันแนล จำกัด บริษัท Siemens Aktiengesellschaft บริษัท ซีเมนส์ จำกัด บริษัท B.Grimm MBM Hong Kong Limited และบริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ดำเนินการก่อสร้างตามแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตรประกอบด้วย 8 สถานี คือ พญาไท ราชปรารภ มักรักษา/โอโศก รามคำแหง หัวหมาก บ้านทับช้าง ลาดกระบัง และสุวรรณภูมิ ซึ่งผู้รับจ้างเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการและเบิกเงินจากธนาคารผู้ให้สนับสนุนทางการเงินไปก่อน 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)

มูลค่าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 จำนวน 14,849.62 ล้านบาท ประกอบด้วย

1. ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา วิเคราะห์บททวน ปรับปรุงความเหมาะสมของโครงการฯ เพื่อออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมของโครงการฯ และเพื่อช่วยประเมินผลข้อเสนอและคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ เพื่อควบคุมงานก่อสร้างและงานทดสอบระบบ จำนวน 4 สัญญา เป็นเงินรวม 780.98 ล้านบาท ซึ่งเบิกจ่ายจากเงินงบประมาณ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 เป็นจำนวนเงิน 657.64 ล้านบาท

2. ค่าจ้างเรือข้ามอ่าวและสิ่งปลูกสร้าง จำนวนเงิน 234.82 ล้านบาท

3. ค่าก่อสร้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่มของงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ งวดที่ 1-28 จำนวนเงิน 13,957.16 ล้านบาท

5.6.2 ค่าก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟและอุโมงค์รถไฟภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link) และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (City Air Terminal) ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) จะออกค่าใช้จ่ายดังกล่าวแทนไปก่อนด้วยเงินทุนของ บทม. เป็นเงินโดยรวมประมาณ 4,076.81 ล้านบาท (ยังไม่รวมเงินค่าเบี้ยประกันภัย) โดยที่ รพท. จะต้องคืนเงินค่าใช้จ่ายทั้งหมดให้แก่ บทม. ในงวดนี้ รพท. ยังไม่ได้บันทึกรับรู้ภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นซึ่งเบิกจ่ายถึงวันที่ 30 กันยายน 2550 เป็นจำนวนเงิน 3,996.16 ล้านบาท เนื่องจาก รพท. ยังไม่ได้รับมอบอาคารสถานีรถไฟและอุโมงค์รถไฟภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจาก บทม.

5.7 ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับ

	หน่วย : ล้านบาท	
	2550	2549
ยอดยกมา	201.55	175.98
<u>บวก</u> รายได้ค้างรับเพิ่มระหว่างงวด	<u>811.99</u>	<u>737.20</u>
	1,013.54	913.18
<u>หัก</u> เงินรับจาก บมจ.ทีโอที	<u>807.04</u>	<u>711.63</u>
ยอดยกไป	<u>206.50</u>	<u>201.55</u>
ค่าตอบแทนดังกล่าวข้างต้นได้รับชำระแล้วในงวดถัดไป		

5.8 เงินจ่ายล่วงหน้า

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

	หน่วย : ล้านบาท	
	2550	2549
ยอดยกมา	147.91	352.69
<u>บวก</u> จ่ายล่วงหน้า	<u>-</u>	<u>-</u>
	147.91	352.69
<u>หัก</u> ชำระเป็นค่างวดงาน	<u>83.74</u>	<u>204.78</u>
ยอดยกไป	<u>64.17</u>	<u>147.91</u>

5.9 สินทรัพย์อื่น

เป็นสินทรัพย์ถาวรที่มีได้ใช้งานแล้วโอนมาเพื่อรอจำหน่ายและรอการตัดบัญชีบันทึกในราคาประเมินตามสภาพ ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 จำนวน 398.78 ล้านบาท และ 402.51 ล้านบาท ตามลำดับ

5.10 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2550	2549
ค่าพิสดารต่าง ๆ	342.90	290.63
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	242.90	237.26
ค่าบริการขายตัวและสำรองที่นั่ง	109.66	101.62
ภาษีโรงเรือนและภาษีบำรุงท้องที่	43.98	37.34
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	21.42	20.73
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย	18.10	39.04
ค่าจ้างเหมา	143.56	118.09
ค่าใช้จ่าย	40.87	87.90
ค่าเช่าที่ดินค้างจ่าย	53.40	49.32
อื่น ๆ	130.27	17.83
รวม	<u>1,147.06</u>	<u>999.76</u>

สำหรับค่าใช้จ่ายค้างจ่ายดังกล่าวข้างต้นส่วนใหญ่ได้ชำระแล้วในงวดถัดไป

5.11 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2550	2549
เงินกู้ต่างประเทศ	6,143.89	10,703.28
เงินกู้ภายในประเทศ		
- พันธบัตร	30,767.43	22,166.14
- จากธนาคารออมสิน	1,000.00	1,836.29
- 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)	3,204.00	3,204.00
	<u>48,595.94</u>	<u>45,390.33</u>
หัก เงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี		
- เงินกู้ต่างประเทศ	586.79	909.68
- เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตร	3,000.00	3,227.00
- จากธนาคารออมสิน	-	836.29
	<u>3,586.79</u>	<u>4,972.97</u>
รวม	<u>45,009.15</u>	<u>40,417.36</u>

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน
เงินกู้ภายในประเทศ-พันธบัตร มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	กำหนด ไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละ/ต่อปี	2550	2549
ขอยกมา	ปี 2549 - 2556	2.68 - 7.77	22,166.14	18,166.14
บวก เพิ่ม	ปี 2552 - 2560	3.43 - 5.299	11,828.29	8,000.00
หัก ไถ่ถอน			<u>3,227.00</u>	<u>4,000.00</u>
ขอยกไป			<u>30,767.43</u>	<u>22,166.14</u>

5.12 เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นเงินสดและเงินฝากธนาคารที่ฝากไว้กับ รฟท.
ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 จำนวน 74.47 ล้านบาท และ 22.02 ล้านบาท ตามลำดับ

5.13 เจ้าหนี้ค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 จำนวนเงิน 13,957.16 ล้านบาท เป็นเจ้าหนี้ค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองรวมภาษีมูลค่าเพิ่มของงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ งวดที่ 1-28 รวมเป็นจำนวนเงิน 13,957.16 ล้านบาท ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.6.1 โดยประกอบด้วยเจ้าหนี้ ดังนี้

1. บริษัท บี กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด จำนวนเงิน 7,764.00 ล้านบาท
2. บริษัท ซีเมนส์ จำกัด จำนวนเงิน 257.81 ล้านบาท
3. บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 5,935.35 ล้านบาท

5.14 เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2550	2549
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	164.19	230.49
ภาระจ่ายยอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	120.57	98.64
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	1.77	1.86
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก - ส่วนราชการ	54.93	59.62
- เอกชน	11.98	12.98
เงินส่วนแบ่งค่าขนส่งร่วม	0.36	0.39
ส่วนเกินจากการตัดบัญชีสินทรัพย์	344.66	342.54
เงินชดเชยค่าเสียหายจากผู้รับเหมารอการหักโอน	-	14.30
ค่าเช่าที่ดินรับล่วงหน้า	150.34	111.41
ค่าเช่าอาคารรับล่วงหน้า	4.33	4.30
เงินรับล่วงหน้าค่าโดยสาร	56.47	65.01
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาฯ	8.56	17.66
รายได้ค่าเช่าเสาโทรเลขรับล่วงหน้า	0.28	0.25
ค่าปรับผิดสัญญาที่ยังไม่ได้ชดเชย	-	4.64
ค่าจ้างที่ปรึกษาหักไว้จากผู้รับเหมารอการจ่าย	-	5.92
อื่น ๆ	10.96	8.72
รวม	<u>929.40</u>	<u>978.73</u>

5.15 รายได้จากเงินบริจาครอการรับรู้ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2550	2549
ยอดยกมา	3,594.62	3,632.63
บวก รับเพิ่มระหว่างงวด (อาคารและอุปกรณ์)	66.78	88.25
	3,661.40	3,720.88
หัก รับรู้เป็นรายได้	130.73	126.26
ยอดยกไป	<u>3,530.67</u>	<u>3,594.62</u>

๑๗๑๗

5.16 ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด

ในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 ได้บันทึกรับรู้ภาระผูกพันบำเหน็จและบำนาญตกทอดเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน จำนวน 739.30 ล้านบาท และ 404.30 ล้านบาท และได้บันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว-ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2550	2549
ภาระบำเหน็จ	7,676.65	7,280.95
ภาระบำนาญตกทอด	4,634.97	4,291.37
รวม	<u>12,311.62</u>	<u>11,572.32</u>

5.17 เงินทุนของ รฟท. ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2550	2549
เงินทุน - รับจากงบประมาณ	43,389.11	41,519.31
- รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไขจะชำระคืน - เมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน	306.28	306.28
- เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	11,082.65	10,916.65
รวม	<u>54,778.04</u>	<u>52,742.24</u>

ในงวดบัญชีปี 2550 รฟท. ได้รับเงินงบประมาณแผ่นดิน จำนวน 2,035.80 ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่เป็นเงินทุนของรฟท. เพื่อใช้จ่ายในโครงการต่างๆ จำนวน 1,869.80 ล้านบาท และเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระจำนวน 166.00 ล้านบาท

5.18 เงินชดเชยที่ได้รับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

5.18.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

- ลดค่าโดยสารครั้งราคา หรือการลดค่าโดยสารไป-กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น ทหารผ่านศึกฯ สมาชิกคุรุสภา ศึกษานิเทศฯ ฯลฯ

- ตัวเดือนลดราคา สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารและนักเรียน

- ตัวพิเศษลดราคาขณะนักเรียน ขณะลูกเสือ ขณะนักกีฬา นักเรียน ทั้งเที่ยวเดียวและไป-กลับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 ได้รับเงินชดเชยจำนวน 50.48 ล้านบาท และ 52.24 ล้านบาท ตามลำดับ

5.18.2 เงินชดเชยผลขาดทุน รฟท. ได้รับชดเชยจากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2550 เพื่อชดเชยผลขาดทุนสำหรับปี 2546 ดังนี้

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ (ปรับปรุงใหม่)	ยอดยกมาผลขาดทุนที่ยังไม่ได้รับชดเชย			รับชดเชยแล้ว		ผลขาดทุนที่ยังไม่ได้รับ ชดเชย ณ 30 ก.ย. 50
		2550	2549	2548	2550	2549	
2545	5,369.65	-	-	3,731.12	-	3,731.12	-
2546	8,461.02	4,322.49	8,322.49	8,461.02	4,000.00	138.53	4,322.49
2547	6,620.37	6,620.37	6,620.37	6,620.37	-	-	6,620.37
2548	5,215.84	5,215.84	5,215.84	-	-	-	5,215.84
2549	5,213.72	5,213.72	-	-	-	-	5,213.72
รวม	<u>30,880.60</u>	<u>21,372.42</u>	<u>20,158.70</u>	<u>18,812.51</u>	<u>4,000.00</u>	<u>3,869.65</u>	<u>21,372.42</u>

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

5.19 ผลการดำเนินงาน

ในวคบัญชีปี 2550 รฟท. มีผลขาดทุนสุทธิ 7,864.48 ล้านบาท เป็นของ รฟท. 5,516.02 ล้านบาท และของกองทุนสงเคราะห์ฯ 2,348.46 ล้านบาท ผลการดำเนินงานเปรียบเทียบกับงวดก่อนมีดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	2550	2549	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
รายได้จากการดำเนินงาน	9,039.61	8,967.15	72.46	0.81
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	<u>10,570.59</u>	<u>10,542.42</u>	<u>28.17</u>	0.27
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	1,530.98	1,575.27	(44.29)	(2.81)
รายได้อื่น	1,088.25	1,994.55	(906.30)	(45.44)
ค่าใช้จ่ายอื่น	<u>7,421.75</u>	<u>6,822.05</u>	<u>599.70</u>	8.79
ขาดทุนสุทธิ	<u>7,864.48</u>	<u>6,402.77</u>	<u>1,461.71</u>	22.83

5.19.1 รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากงวดก่อน 72.46 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.81 เกิดจากรายได้จากภาระขนส่งเพิ่มขึ้น 64.43 ล้านบาท ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงเพิ่มขึ้น 69.90 ล้านบาท รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 30.04 ล้านบาท รายได้จากการบริหารทรัพย์สินลดลง 44.42 ล้านบาท รายได้เงินอุดหนุนงานซ่อมบำรุงทางลดลง 45.73 ล้านบาท และเงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากรัฐบาลลดลง 1.76 ล้านบาท

5.19.2 รายได้อื่นลดลง 906.30 ล้านบาท หรือร้อยละ 45.44 เกิดจากรายได้เงินทดแทนค่าที่ดินพร้อมดอกเบี้ยลดลง 94.46 ล้านบาท กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศลดลง 801.53 ล้านบาท กำไรจากการขายทรัพย์สินลดลง 16.48 ล้านบาท รายได้จากการบริจาคเพิ่มขึ้น 4.46 ล้านบาท และรายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระเพิ่มขึ้น 1.71 ล้านบาท

5.19.3 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากงวดก่อน 28.18 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.27 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	2550	2549	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	5,286.20	5,155.02	131.18	2.54
ค่าวัสดุบำรุงทาง บำรุงเครื่องบรีกิ้งส์ และอื่นๆ	2,814.16	2,644.40	169.76	6.42
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	<u>2,470.24</u>	<u>2,743.00</u>	<u>(272.76)</u>	<u>(9.94)</u>
รวม	<u>10,570.60</u>	<u>10,542.42</u>	<u>28.18</u>	<u>0.27</u>

5.19.4 ค่าใช้จ่ายอื่นเพิ่มขึ้น 599.70 ล้านบาท หรือร้อยละ 8.79 เกิดจาก ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาและบำรุงยานุเพิ่มขึ้น 126.66 ล้านบาท การระบำน่าเหยิงและบำรุงยานุคทอตเพิ่มขึ้น 335.01 ล้านบาท ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น 313.16 ล้านบาท ขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุเพิ่มขึ้น 2.62 ล้านบาท ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระเพิ่มขึ้น 1.70 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคาลดลง 129.03 ล้านบาท และขาดทุนจากการตัดบัญชีทรัพย์สิน ลดลง 50.42 ล้านบาท

5.20 ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่างบประมาณที่รับ

คณะกรรมการรถไฟ เห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟ แทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปี ซึ่งสำนักงานประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับความช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟ เป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร. 0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายแทนสำนักงานตำรวจรถไฟจำนวน 9.91 ล้านบาท ที่ รฟท. ได้บันทึกเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย รฟท. ในงวดนี้

5.21 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นในปี 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. ได้รับรู้ดอกผลและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของกองทุนสงเคราะห์ฯ เป็นรายได้ ค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนของ รฟท. และได้รวมสินทรัพย์ หนี้สินและเงินกองทุนไว้ในงบดุลของ รฟท. ซึ่งทำให้สินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 เพิ่มขึ้น 0.08 ล้านบาท และ 0.08 ล้านบาท ตามลำดับ และ หนี้สิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 เพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 เพิ่มขึ้น 2,348.46 ล้านบาท และ 1,885.34 ล้านบาท ตามลำดับ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549 เงินกองทุนมียอดคงเหลือ (23,744.83) ล้านบาท และ (21,396.37) ล้านบาท ตามลำดับ กองทุนได้บันทึกภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิหากพนักงานทุกคนรับเป็นเงินบำเหน็จปี 2550 และ 2549 เป็นเงิน 7,676.65 ล้านบาท และ 7,280.95 ล้านบาท ตามลำดับและรับรู้ภาระที่จะต้องจ่ายให้อัตตผู้ปฏิบัติงานที่รับเงินสงเคราะห์รายเดือนจากกองทุนหากถึงแก่กรรม จำนวน 30 เดือนและเงินบำเหน็จพิเศษ 1 เดือน เป็นภาระบำนาญคทอตปี 2550 และ 2549 เป็นเงิน 4,634.97 ล้านบาท และ 4,291.37 ล้านบาท ตามลำดับ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.16 และมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายบำนาญรายเดือนใน ปี 2550 และ 2549 จำนวน 11,562 ราย และ 11,755 ราย ตามลำดับ เป็นค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณเดือนละ 210.45 ล้านบาท และ 199.90 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามข้อ 16 และข้อ 17 แห่งข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย และข้อ 16 ที่แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ให้ผู้ที่บรรจบหลังจากวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ได้รับเงินสงเคราะห์ครั้งเดียว (บำเหน็จ) เท่านั้น

5.22 ภาระผูกพันที่อาจเกิดขึ้น

5.22.1 รฟท. มีภาระผูกพันที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 ดังนี้

	คดีอยู่ระหว่าง การพิจารณา	ราย	หน่วย : ล้านบาท
คดีเลิกจ้างไม่เป็นธรรม	ศาลแรงงานกลาง	2	1.05
คดีชดใช้ค่าเสียหาย ผิดสัญญาและอุบัติเหตุ	ศาลชั้นต้น	28	1,668.50
	ศาลอุทธรณ์	19	1,555.11
	ศาลฎีกา	4	14.76
รวม		53	3,239.42

5.22.2 รฟท. มีภาระผูกพันที่อาจเกิดขึ้นจากการก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟและอุโมงค์รถไฟภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.6.2

5.23 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบการเงิน

5.23.1 การชำระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองของการรถไฟแห่งประเทศไทย

คณะรัฐมนตรีมีมติตามที่กระทรวงการคลังเสนอ เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กู้เงินจำนวน 18,987.28 ล้านบาท โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อชำระคืนให้กับผู้รับจ้างตามสัญญาก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองและอนุมัติในหลักการให้ รฟท. กู้เงิน โดยกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ และก่อสร้างอาคารสถานีและอุโมงค์ใต้อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจนแล้วเสร็จ

รฟท. ได้กู้เงินโดยออกตั๋วสัญญาใช้เงิน (ระยะเวลา 1 ปี) จำนวน 5 ตั๋วสัญญา เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2550 วงเงินรวม 14,987.28 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.43-3.47 ต่อปี จากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) และกู้เงินกู้ระยะสั้น (ระยะเวลา 1 ปี) วงเงินรวม 4,000.00 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.45-3.469 ต่อปี จากธนาคารนครหลวงไทย จำกัด (มหาชน) ชำระให้เจ้าหนี้ค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ (บริษัท บี กริม อินเตอร์เนชันแนล จำกัด, บริษัท ซีเมนส์ จำกัด, บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน), บริษัท Siemens Aktiengesellschaft และ บริษัท B.Grimm MBM Hong Kong Limited) เป็นค่าก่อสร้าง งวดที่ 1-29 เป็นเงิน 10,993.70 ล้านบาท และเงินจ่ายคืนค่าประกันผลงาน ครั้งที่ 1-8 เป็นเงิน 1,272.38 ล้านบาท และดอกเบี้ย 654.04 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 12,920.12 ล้านบาท ในวันที่ 8 พฤศจิกายน 2550 ค่าใช้จ่ายทางการเงิน เป็นเงิน 1,666.21 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงิน 3,886.05 ล้านบาท และดอกเบี้ย 704.58 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 6,256.84 ล้านบาท ในวันที่ 12 พฤศจิกายน 2550 รวมเป็นเงินที่ชำระทั้งสิ้น 19,176.96 ล้านบาท

5.23.2 เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2550 รฟท. ได้ทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เลขที่ รฟท.มก.1/กส./1/2548 ลงวันที่ 20 มกราคม 2548 ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 13/2550 เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2550 ตกลงขยายระยะเวลาการก่อสร้างออกไปอีกจำนวน 180 วัน ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2550 เรื่องมาตรการ

ช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้าง โดยเริ่มนับตั้งแต่วันที่ครบกำหนดสัญญาจ้าง ของสัญญาจ้าง ตามข้อ 7.1 งานก่อสร้างงานโยธา และงานระบบรางฯ เริ่มนับวันที่ขยายระยะเวลาก่อสร้าง วันที่ 8 สิงหาคม 2550 เป็นต้นไป และข้อ 7.2 วรรคสอง กำหนดเวลาแล้วเสร็จตามโครงการฯ เริ่มนับวันที่ขยายระยะเวลาก่อสร้าง วันที่ 6 พฤศจิกายน 2550 เป็นต้นไป

5.23.3 ส่วนแบ่งรายได้โครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสง บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) มีหนังสือเลขที่ ทีโอที รท./827 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2550 แจ้ง รฟท. ขอยุติการจ่ายส่วนแบ่งรายได้โครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสง ตั้งแต่งวดเดือนตุลาคม 2550 เป็นต้นไป เพื่อเจรจาหาข้อยุติ ประเด็นเรื่อง สูตรการคำนวณส่วนแบ่งรายได้, ส่วนแบ่งรายได้ที่แท้จริง, ค่าจ้างซ่อมบำรุงรักษา และส่วนแบ่งรายได้ที่จ่ายให้ รฟท. งวดเดือนเมษายน 2547 ถึงเดือนกันยายน 2550 เกินเป็นเงิน 1,385,304,843.74 บาท ซึ่ง รฟท. ได้มีคำสั่งที่ 1/6887/2550 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2550 แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อเจรจหาข้อยุติ กับ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) และไม่บันทึกรับรู้ส่วนแบ่งรายได้โครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงเป็นรายได้ของ รฟท. ตั้งแต่งวดเดือนตุลาคม 2550

5.23.4 สำนักงานเขตจตุจักร ประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดิน ประจำปี 2545-2549 สำหรับที่ดิน ของ รฟท. ที่ให้บริษัท เจริญพลฯ จำกัด ทำสัญญาเช่า เป็นเงิน 59.73 ล้านบาท ครบกำหนดชำระในวันที่ 28 กรกฎาคม 2549 ทางบริษัท เจริญพลฯ จำกัด เห็นว่า การประเมินภาษีโรงเรือนฯ ดังกล่าวข้างต้นสูงเกินไป และขอให้ รฟท.ระงับการชำระค่าภาษีโรงเรือนฯไว้ก่อน และ รฟท.ได้ส่งคำร้องขอให้พิจารณาการประเมินภาษีโรงเรือนฯ ที่มียอดสูงไป ประจำปี 2545-2549 เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2549 และเพิ่มเติม ปี 2550 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2550 ไปยังที่ว่าการกรุงเทพมหานคร โดยบริษัทฯ ได้ทำบันทึกข้อตกลงว่าหากมีค่าปรับ ค่าเสียหาย เงินเพิ่ม ค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียม ฯลฯ บริษัท เจริญพลฯ จำกัด ยอมรับผิดชอบ โดยไม่มีข้อโต้แย้ง และหากทางบริษัทฯ เพิกเฉย ถือว่าทำผิดสัญญาเช่า ยินยอมให้ รฟท.ดำเนินการตามเงื่อนไขสัญญา ต่อมา รฟท.ได้มีหนังสือด่วนที่สุด เลขที่ บส./จส.1/05551/2549ลงวันที่ 23 พฤศจิกายน 2549 แจ้งให้บริษัท เจริญพลฯ จำกัด นำเงินไปชำระค่าภาษีโรงเรือนฯ ให้กับสำนักงานเขตจตุจักร แต่ทางบริษัทฯไม่ได้ดำเนินการดังกล่าว รฟท.ในฐานะเจ้าของที่ดินจึงต้องชำระเงินค่าภาษีโรงเรือนฯ จำนวนเงิน 59.73 ล้านบาทรวมค่าปรับ 10 % จำนวนเงิน 5.97 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 65.70 ล้านบาทให้กับสำนักงานเขตจตุจักร แทนบริษัท เจริญพลฯ จำกัด ไปก่อน เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2549

ต่อมา รฟท.ได้ทำหนังสือแจ้ง กทม. ขอให้จ่ายคืนเงินค่าภาษีโรงเรือนฯ ประจำปี 2545-2548 และเงินเพิ่มโดยสำนักงานเขตจตุจักรได้มีหนังสือแจ้งจำนวนเงินค่าภาษีโรงเรือนฯ และเงินเพิ่มที่จะจ่ายคืนให้แก่ รฟท. เป็นเงินรวมทั้งสิ้น 1,607,806.75 บาท ปรากฏตามหนังสือสำนักงานเขตจตุจักรที่ กท 6506/804 ลงวันที่ 29 มกราคม 2551

บริษัทฯได้มีหนังสือลงวันที่ 16 ตุลาคม 2550 แจ้งขอผ่อนชำระค่าภาษีโรงเรือนฯ ดังกล่าวเป็นรายเดือนรวม 10 งวด ปัจจุบัน รฟท.ได้รับชำระคืนเป็นเงินค่าภาษีโรงเรือนและที่ดินจากบริษัทฯ จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2551 และวันที่ 12 มีนาคม 2551 รวมเป็นเงิน 8,296,836.95 บาท และได้รับคืนเงินค่าภาษีโรงเรือนฯ ประจำปี 2545-2548 และเงินเพิ่มจากสำนักงานเขตจตุจักรเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2551 จำนวนเงิน 1,607,806.75 บาท ถือว่ากรณีดังกล่าวได้ข้อยุติแล้ว

5.24 การดำเนินการแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท.

กระทรวงคมนาคม มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับและติดตามการดำเนินงานปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย (กฟพ.) เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2550 ประกอบด้วย ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายและแผนรัฐวิสาหกิจแห่งชาติ (สคร.) กรมธนารักษ์ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

รฟท. ได้รายงานรายละเอียดของแผนฟื้นฟูฯ ให้คณะกรรมการ กฟผ. ทราบ เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2550 ต่อมา คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บริหารการรถไฟฯ ได้ร่วมประชุมกับรองนายกรัฐมนตรี (นายโฆษิต ปิ่นเปี่ยมรัชฎ์) รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (นายฉลองภพ สุตังศรีกาญจน์) และคณะกรรมการ กฟผ. เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2550 ที่ประชุมเห็นชอบในหลักการที่รฟท. เสนอ

คณะกรรมการ กฟผ. ได้เสนอความเห็นไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2550 และกระทรวงคมนาคม ได้ส่งเรื่องไปยังเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อรอนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2550 โดยมีสาระสำคัญ คือ

1. เห็นชอบกรอบโครงสร้างสาขาขนส่งทางรถไฟ ซึ่งแบ่งแยกบทบาทของภาครัฐและ รฟท. โดยภาครัฐจะเป็นผู้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาเครือข่ายระบบราง (Network Development) ส่วน รฟท. รับผิดชอบในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการเดินรถ (Infrastructure Maintenance and Operation : IMO) การกำกับดูแลความปลอดภัยในการเดินรถ และการประกอบการเดินรถเชิงพาณิชย์ที่จะต้องแข่งขันกับภาคเอกชน โดยภาครัฐและรฟท. ร่วมกันพิจารณากรอบแนวทางการอุดหนุนการเดินรถเชิงสังคม (Public Service Obligation: PSO)

2. ให้ รฟท. ดำเนินการเปิดให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

3. เห็นชอบให้ รฟท. ดำเนินการปรับโครงสร้างองค์กรใหม่ โดยจัดตั้งเป็นหน่วยธุรกิจ (Business Unit) และปรับปรุงระบบบัญชี เพื่อใช้ในการตัดสินใจและประเมินผลการปรับโครงสร้างองค์กรใหม่ในอนาคต

4. ยกเลิกมติ ครม. เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 ที่กำหนดกรอบอัตราค่าจ้างของ รฟท. โดยให้บังคับพนักงานใหม่ ยกเว้นตำแหน่งที่จำเป็นด้านการเดินรถและตำแหน่งที่ใช้คุณวุฒิต่างๆ ทั้งนี้ไม่เกินร้อยละ 5 ของพนักงานที่เกษียณ และไม่เพิ่มจำนวนลูกจ้างที่มีอยู่ในปัจจุบัน

5. อนุมัติให้จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อสนับสนุนการเตรียมการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท. โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และมีผู้แทนจากกระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม สำนักงบประมาณ และ สศช. เป็นกรรมการ (โดยมีอำนาจหน้าที่ให้การสนับสนุน ช่วยเหลือ และติดตามการเตรียมการการจัดทำแผนและขั้นตอนการดำเนินการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท. ที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรม กลับกรอง พิจารณาความเหมาะสมในการปรับโครงสร้างองค์กรให้มีประสิทธิภาพตลอดตัวพร้อมที่จะรองรับการแก้ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ ให้การสนับสนุนและช่วยเหลือการดำเนินการแยกกิจกรรมเชิงพาณิชย์กับเชิงสังคมของ รฟท. และกลับกรอง พิจารณาความเหมาะสมในการขอรับเงินสนับสนุน PSO รวมถึงการปรับปรุงระบบบัญชี เพื่อเป็นฐานสำหรับการปรับโครงสร้างเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงิน ให้การสนับสนุนและช่วยเหลือและติดตามการแก้ไขปัญหาภาระบำนาญของพนักงาน รฟท. กลับกรองและพิจารณาความเหมาะสมของแนวทางการแก้ไขปัญหาหนี้สินและการชดเชยภาระหนี้สินของ รฟท. ติดตามการดำเนินงานของผู้ว่าการและคณะบริหาร รฟท. ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินร่วมกับคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย)

คณะกรรมการกลับกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 1 ซึ่งมี รองนายกรัฐมนตรี นายโฆษิต ปิ่นเปี่ยมรัชฎ์ เป็นประธาน ได้มีการพิจารณาข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2550 โดยมีข้อสรุปเห็นชอบในเรื่องแยกบทบาทการลงทุน การให้เอกชนร่วมเดินรถ และการตั้งกรรมการเพื่อฟื้นฟูกิจการ สำหรับข้ออื่นๆ เช่น การจัดตั้งหน่วยธุรกิจ และการขอยกเลิกมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2541 จะพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

๑๖/๗

ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 กรกฎาคม 2550 เรื่องแผนปฏิบัติการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินของ รฟท. ตามที่กระทรวงคมนาคมได้เสนอและคณะกรรมการกฤษฎีกาเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรีคณะที่ 1 เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2550 คณะรัฐมนตรีมีมติดังนี้

1. เห็นชอบในหลักการกรอบโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรถไฟ ตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม และให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการยกร่างแก้ไขพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อยกเลิกการให้รัฐบาลชดเชยผลขาดทุนในภาพรวม และให้ใช้ระบบ PSO แทน ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน

2. เห็นชอบในหลักการให้ รฟท. ดำเนินการเปิดให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการขนส่งสินค้าทางรถไฟตามข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมและให้ดำเนินการจัดทำข้อตกลงมาตรฐานกับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับเรื่องนี้ให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน

3. เห็นชอบการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อสนับสนุนการเตรียมการเพื่อปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท.

โดยกระทรวงการคลังได้มีความเห็นว่ากระทรวงคมนาคมในฐานะที่เป็นต้นสังกัดของ รฟท. จะต้องดูแลให้ รฟท. แก้ไขปัญหาประสิทธิภาพในการจัดการและดำเนินการฟื้นฟูกิจการต่อไปได้ ถึงแม้ว่าแผนปฏิบัติการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินอยู่ระหว่างเสนอขออนุมัติจากคณะรัฐมนตรี เนื่องจากผลการดำเนินงานของ รฟท. อยู่ในภาวะถดถอยอย่างต่อเนื่อง

5.25 อื่นๆ

รฟท. ได้ตกลงให้บริษัท เซ็นทรัลอินเตอร์พัฒนา จำกัด เข้าที่ดินบริเวณสามเหลี่ยมย่านพลโยธิน มีพื้นที่ประมาณ 47.22 ไร่ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2521 สัญญาจะครบกำหนดวันที่ 18 ธันวาคม 2551

ตามสัญญาฯ ข้อ 8 ระบุว่า “สัญญาเช่าที่ดินนี้มีกำหนด 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ลงนามในสัญญาเช่าเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 30 ปีแล้ว ผู้เช่ายอมให้อาคารและสิ่งก่อสร้างต่างๆ รวมทั้งอุปกรณ์อาคารและอุปกรณ์สิ่งก่อสร้างและส่วนควบต่างๆ ระบบเครื่องทำความเย็น ระบบเครื่องไฟฟ้า ระบบเครื่องโทรศัพท์ ระบบกำจัดสิ่งโสโครกและน้ำเสีย เครื่องตกแต่งและครุภัณฑ์ ฯลฯ ที่ใช้ในการดำเนินกิจการของโครงการทั้งหมด ซึ่งอยู่ในที่เช่าตกเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ให้เช่าทั้งสิ้น ผู้ให้เช่าจะให้ผู้เช่าที่ดินแปลงนี้ได้เช่าอาคารและสิ่งก่อสร้างต่างๆ ที่ใช้ในการดำเนินกิจการของโครงการทั้งหมดเพื่อประกอบกิจการต่อไปได้อีกครั้งละไม่น้อยกว่า 10 ปี ในอัตราค่าเช่าและผลประโยชน์ตอบแทนตามที่จะได้ตกลงร่วมกัน ทั้งนี้ ผู้เช่าจะต้องแจ้งความจำนงกับผู้ให้เช่าก่อนครบกำหนดอายุสัญญาเช่า ไม่น้อยกว่า 1 ปี ถ้าผู้เช่าไม่ประสงค์จะประกอบกิจการต่อไปหรือตกลงกันไม่ได้ ผู้เช่าต้องมอบอาคารและสิ่งก่อสร้างทั้งหมดดังกล่าวข้างต้นให้กับผู้ให้เช่าทั้งสิ้น”

บริษัทฯ ได้มีหนังสือเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2543 แสดงเจตนาขอเช่าที่ดินต่อไปอีกไม่น้อยกว่า 30 ปี รฟท. ตอบหนังสือบริษัทฯ เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2544 ว่าข้อเสนอของบริษัทฯ ไม่เป็นไปตามสัญญาฯ ข้อ 8 ที่จะต้องเจรจาเรื่องอัตราค่าเช่าและผลประโยชน์ตอบแทนให้เป็นที่พอใจทั้งสองฝ่ายก่อน

ต่อมา รฟท. ได้หารือสำนักงานอัยการสูงสุดเกี่ยวกับการใช้สิทธิแสดงเจตนาขอขยายอายุสัญญาเช่าทรัพย์สินดังกล่าว จะถือว่าเป็นการใช้สิทธิของบริษัทฯ แล้วหรือไม่ สำนักงานอัยการสูงสุดตอบข้อหารือว่า ถือเป็นการใช้สิทธิแล้ว แต่ยังไม่พิจารณาเรื่องอัตราผลตอบแทน

รฟท. จึงได้จ้างบริษัทที่ปรึกษา 2 ราย คือ บริษัท ไนท์แฟรงค์ ชาร์เตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เอเจนซีฟอว์ เรียวเอสเตท แอฟเฟร์ส จำกัด เพื่อประเมินมูลค่าทรัพย์สินและผลประโยชน์ตอบแทนที่ รฟท. จะได้รับ

บริษัทที่ปรึกษาทั้งสองรายได้ส่งรายงานความคืบหน้า (Progress Report) แล้ว ซึ่ง รฟท. ได้ใช้เป็นข้อมูลประกอบและอยู่ระหว่างการพิจารณาข้อเสนอและผลตอบแทนที่บริษัทเซ็นทรัลอินเตอร์พัฒนา จำกัด นำเสนอมา