

รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน

การรถไฟแห่งประเทศไทย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 งบกำไรขาดทุน งบกำไรสะสม และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปีของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งผู้บริหารของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้องและครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

นอกจากเรื่องที่จะกล่าวไว้ในวรรคที่ 3 และวรรคที่ 4 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องวางแผนและปฏิบัติงาน เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการทั้งที่เป็นจำนวนเงิน และการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่กิจการใช้ และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่นำเสนอในงบการเงิน โดยรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.5 บัญชีสินทรัพย์ถาวร - สุทธิ ที่แสดงยอดในงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 จำนวน 74,427.47 ล้านบาท และ 73,200.31 ล้านบาท คิดเป็นอัตราร้อยละ 86.25 และ 91.49 ของสินทรัพย์รวม ตามลำดับ ซึ่งในปี 2543 ยอดสินทรัพย์ถาวรตามบัญชีไม่ตรงกับสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาซื้อและเช่าระบบคอมพิวเตอร์มาใช้งานในระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวร โดยนำข้อมูลสินทรัพย์ถาวรปี 2545 เป็นฐานในการจัดทำข้อมูลนำเข้าระบบงานสินทรัพย์ถาวร และนำรายงานสินทรัพย์ถาวรจากระบบมาสอบย้อนกับสินทรัพย์ที่มีอยู่จริง เพื่อที่จะกระทบยอดกลับมาเป็นสินทรัพย์ถาวร ณ วันที่ 30 กันยายน 2544 ตามหนังสือชี้แจงของผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย เลขที่ 1/1333/2548 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2548 ได้ชี้แจงว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้บันทึกข้อมูลในระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรแล้ว ยกเว้นสินทรัพย์ถาวรประเภทราง หมอนรองราง และเครื่องประกอบรางที่ไม่ได้นำข้อมูลเข้าระบบงาน ซึ่งคณะกรรมการตรวจนับสินทรัพย์ถาวรประจำปี 2549 ได้นำรายงานสินทรัพย์ถาวรจากระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวร ไปสอบย้อนกับสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง ปรากฏว่ามีความแตกต่างระหว่างรายงานสินทรัพย์ถาวรกับสินทรัพย์ถาวรที่มีอยู่และใช้งานจริง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงเพื่อแก้ไขข้อมูลและบันทึกบัญชีให้ถูกต้องต่อไป และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เพียงพอเกี่ยวกับบัญชีสินทรัพย์ถาวรดังกล่าวได้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

Office of the Auditor General



ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2 และ 5.5 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้แยกมูลค่าสินทรัพย์ในส่วนที่ใช้ในการหาผลประโยชน์อย่างชัดเจน รวมทั้งมิได้ปรับปรุงผังการใช้ประโยชน์จากที่ดินที่มีอยู่ให้เป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนที่นำไปหาผลประโยชน์ได้ ประกอบกับไม่ทราบว่ามิใช่ผู้ใช้ประโยชน์จากที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่แท้จริงเป็นจำนวนเท่าใด และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นให้เป็นที่พอใจได้ เป็นผลให้ไม่อาจทราบว่าพื้นที่ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยให้เช่ามีจำนวนทั้งสิ้นเท่าใด มีการทำสัญญาเช่าถูกต้องแล้วจำนวนเท่าใดและเป็นสัญญาเช่าที่ยังไม่ถูกต้องจำนวนเท่าใด เพื่อทราบว่าการจัดเก็บรายได้จากการให้เช่าที่ดินและอาคารของการรถไฟแห่งประเทศไทยครบถ้วน ถูกต้องและมีประสิทธิภาพในระบบจัดเก็บรายได้หรือไม่ เพียงใด รวมทั้งการบันทึกบัญชีลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์และรายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารครบถ้วน ถูกต้องหรือไม่ เพียงใด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า จากการที่ขอบเขตการตรวจสอบถูกจำกัดตามที่กล่าวไว้ในวรรคที่ 3 และวรรคที่ 4 มีสาระสำคัญมาก จึงไม่อาจแสดงความเห็นต่องบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้

(นางสาวรุ่งระวี สะสมสุวรรณ)

ผู้อำนวยการสำนักงาน

(นางสาวศิริกุล จันดี)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดิน 8

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบดุล
ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548

	หมายเหตุ	2549	หน่วย:บาท 2548 (ปรับปรุงใหม่)
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	285,081,297.67	105,418,292.80
ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ	5.2	349,253,496.20	461,546,596.99
ลูกหนี้อื่น		14,646,111.74	211,675,566.38
เงินยืมโดยตรง		48,108,354.39	50,657,350.16
พัสดุดังเหลือ	5.3	1,977,517,971.46	1,847,724,620.84
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		1,845,392.64	4,542,049.08
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		2,676,452,624.10	2,681,564,476.25
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	5.5	74,427,470,057.61	73,200,314,567.53
โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.6	8,325,820,960.84	3,138,002,454.61
ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับ	5.7	201,550,559.82	175,975,400.23
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		39,566,733.34	40,814,796.93
เงินจ่ายอื่นที่รอการหัก โอนเมื่อเสร็จกิจการ		75,960,458.92	86,936,704.94
เงินจ่ายล่วงหน้า	5.8	147,907,755.34	352,689,956.84
สินทรัพย์อื่น	5.9	402,505,290.56	331,770,172.45
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		83,620,781,816.43	77,326,504,053.53
รวมสินทรัพย์		86,297,234,440.53	80,008,068,529.78

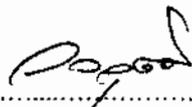
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

๓๖

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบดุล
ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548

	หมายเหตุ	2549	หน่วย:บาท 2548 (ปรับปรุงใหม่)
หนี้สินและส่วนของทุน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เงินกู้เบิกเกินบัญชี		-	163,203,060.91
ตั๋วสัญญาใช้เงิน		-	400,000,000.00
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	5.10	999,759,284.27	1,112,696,821.83
เงินกู้ระยะยาวถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	5.11	4,972,971,086.24	5,756,440,431.56
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	5.12	22,016,124.82	169,317,901.95
คอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ		362,524,800.28	277,997,432.64
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		194,636,865.01	87,310,646.91
รวมหนี้สินหมุนเวียน		6,551,908,160.62	7,966,966,295.80
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.11	40,417,363,469.50	38,770,494,535.18
เจ้าหนี้ค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.13	7,646,271,956.45	2,712,156,630.37
ค่าเช่าที่ดินและอาคารรออนเป็นรายได้	5.14	-	169,893,579.66
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		39,566,733.34	40,814,796.93
เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ	5.15	978,727,711.15	463,628,028.82
เงินประกันและเงินมัดจำ		607,365,321.99	463,203,949.63
รายได้จากเงินบริจาคการรับรู้	5.16	3,594,620,520.81	3,632,629,350.58
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	5.17	11,572,316,286.55	11,168,020,194.63
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		64,856,231,999.79	57,420,841,065.80
รวมหนี้สิน		71,408,140,160.41	65,387,807,361.60
ส่วนของทุน			
เงินทุน	5.18	52,742,240,993.87	49,940,291,976.80
ขาดทุนสะสม		(37,853,146,713.75)	(35,320,030,808.62)
รวมส่วนของทุน		14,889,094,280.12	14,620,261,168.18
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		86,297,234,440.53	80,008,068,529.78

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


.....
(นายวรวิทย์ มาลา)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี


.....
(นายบัญชา คงนคร)

รองผู้อำนวยการด้านปฏิบัติการ 1

รักษาการในตำแหน่งผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกำไรขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548

	หมายเหตุ	2549	หน่วย:บาท 2548 (ปรับปรุงใหม่)
รายได้			
รายได้จากการขนส่ง		6,305,204,912.81	5,976,014,046.97
รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน		1,086,179,294.07	937,025,312.30
ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสง		688,972,803.37	745,522,357.32
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากรัฐบาล	5.19.1	52,240,000.00	56,614,000.00
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		114,762,502.15	62,555,429.93
รายได้อื่นๆ		719,789,845.09	709,680,205.43
รวมรายได้		8,967,149,357.49	8,487,411,351.95
ค่าใช้จ่าย			
การบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง		1,293,518,746.12	1,163,135,169.40
การบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน		2,016,040,000.17	2,110,168,061.99
การเดินรถขนส่ง		6,570,808,223.39	5,452,968,966.70
การบริหาร		615,369,396.73	653,009,091.86
ค่าใช้จ่ายค่าแรงรถไฟสูงกว้างประมาณที่รับ (รายละเอียดแนบ)	5.21	46,682,252.83	51,257,265.91
รวมค่าใช้จ่าย		10,542,418,619.24	9,430,538,555.86
ขาดทุนจากการดำเนินงาน		(1,575,269,261.75)	(943,127,203.91)
รายได้อื่น			
เงินทดแทนค่าที่ดินพร้อมดอกเบี้ย		94,459,868.66	4,832,884.69
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		1,473,534,389.98	454,011,946.37
กำไรจากการขายทรัพย์สิน		26,052,798.56	32,490,542.11
รายได้จากการบริจาค		126,261,680.95	130,513,556.21
รายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ		274,246,903.97	243,677,404.61
รวมรายได้อื่น		1,994,555,642.12	865,526,333.99
ค่าใช้จ่ายอื่น			
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ	5.22	2,398,781,051.55	2,076,301,808.44
ค่าใช้จ่ายการะบำเหน็จและบำนาญคอกทอด	5.17	404,296,091.92	386,915,234.11
ค่าเสื่อมราคา		1,829,891,183.32	1,582,892,138.88
ดอกเบี้ยจ่าย		1,855,337,576.02	1,779,275,122.66
ขาดทุนจากการตัดบัญชีทรัพย์สิน		59,527,868.39	3,892,408.52
ขาดทุน(กำไร)จากการตัดบัญชีพัสดุ		(28,389.67)	1,560,710.15
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ		274,246,903.97	243,677,404.61
รวมค่าใช้จ่ายอื่น		6,822,052,285.50	6,074,514,827.37
ขาดทุนสุทธิ	5.20	(6,402,765,905.13)	(6,152,115,697.29)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

07/11/09

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกำไรสะสม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548

	หมายเหตุ	2549	หน่วย:บาท 2548 (ปรับปรุงใหม่)
ขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดก่อนปรับปรุง		36,104,778,301.63	33,555,656,139.15
<u>บวก</u> ผลสะสมเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชี และปรับปรุงข้อผิดพลาดที่สำคัญ			
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	4.1	48,494,344.00	33,054,497.00
ค่าเช่าที่ดิน	4.2	45,240,487.51	41,161,589.54
ค่าใช้จ่ายค่าตรวจรถไฟ	4.4	-	(679,936.55)
รายได้จากการบริจาค	4.5.2	(1,369,964,957.50)	(1,239,451,401.29)
ค่าเสื่อมราคา-ทรัพย์สินได้รับการช่วยเหลือ	4.5.1	1,046,555,579.38	944,139,510.44
ค่าเสื่อมราคา	4.6	(555,072,946.40)	(327,586,286.96)
		(784,747,493.01)	(549,362,027.82)
ขาดทุนสะสมยกมาต้นงวดภายหลังปรับปรุง		35,320,030,808.62	33,006,294,111.33
<u>หัก</u> เงินชดเชยผลขาดทุน		3,869,650,000.00	3,838,379,000.00
		31,450,380,808.62	29,167,915,111.33
<u>บวก</u> ขาดทุนสุทธิประจำปี	5.20	6,402,765,905.13	6,152,115,697.29
ขาดทุนสะสมยกไป		37,853,146,713.75	35,320,030,808.62

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548

	หมายเหตุ	หน่วย:บาท	
		2549	2548 (ปรับปรุงใหม่)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
ขาดทุนสุทธิ		(6,402,765,905.13)	(6,152,115,697.29)
รายการปรับกระทบยอดขาดทุนสุทธิเป็นเงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน			
ค่าเสื่อมราคา		1,829,891,183.32	1,582,892,138.88
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยนตัดจ่าย		78,317,894.12	74,296,159.65
หนี้สงสัยจะสูญ		98,552,694.61	65,645,754.75
กำไรจากการจำหน่ายทรัพย์สิน		(26,052,798.56)	(32,490,542.11)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (ณ วันสิ้นงวด)		(1,434,662,524.88)	(419,003,155.04)
ขาดทุน (กำไร) จากการตัดบัญชีพัสดุ		(28,389.67)	1,560,710.15
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		59,527,868.39	3,892,408.52
รายได้จากการบริจาค		(126,261,680.95)	(130,513,556.21)
ภาวะบำเหน็จและบำนาญคกทอด		404,296,091.92	386,915,234.11
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		(5,519,185,566.83)	(4,618,920,544.59)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้าและบริการ		13,743,381.18	61,975,765.42
ลูกหนี้อื่น		27,269,874.98	(156,809,479.04)
เงินยืมโดยตรง		1,992,136.64	(25,327,675.38)
พัสดุดังคงเหลือ		(224,526,303.70)	(218,141,158.12)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		2,696,656.44	(3,874,199.90)
ค่าตอบแทนโครงการขายเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับ		(25,575,159.59)	84,305,110.25
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		1,248,063.59	2,092,137.99
เงินจ่ายอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ		10,976,246.02	(25,135,564.47)
เงินจ่ายล่วงหน้า		(5,716,482.50)	(206,146,036.00)
สินทรัพย์อื่น		10,282,064.22	12,939,696.84
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		(141,331,830.65)	(253,795,273.41)
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ		(147,301,777.13)	165,031,136.01
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ		85,933,767.71	(32,065,624.35)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ		107,326,218.10	42,126,103.14
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน (ชำระคืนเงินกู้)		(38,871,865.10)	(35,008,791.33)
ค่าเช่าที่ดินและอาคารรออนเป็นรายได้		-	125,972,337.00
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		(1,102,755.59)	1,987,371.22
เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ		181,899,614.28	(170,620,036.16)
รายได้เงินบริจาครอการรับรู้		17,263,031.87	-
เงินประกันและเงินมัดจำ		7,836,720.47	(52,842,754.70)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน		(5,635,143,965.59)	(5,302,257,479.58)
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้			

01/10/09

การรถไฟแห่งประเทศไทย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548

	หมายเหตุ	หน่วย:บาท	
		2549	2548
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินศรับจากเงินลงทุนชั่วคราว		-	2,000,000.00
เงินศรับจากเงินสมทบค่าก่อสร้างสินทรัพย์		63,088,707.00	-
เงินศรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์		34,869,609.54	31,322,252.22
เงินศจ่ายค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ-สุวรรณภูมิ		(244,617,864.57)	(193,632,132.00)
เงินศจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง		(2,479,735,150.96)	(2,836,711,130.01)
เงินศสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน		<u>(2,626,394,698.99)</u>	<u>(2,997,021,009.79)</u>
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินศรับจากการกู้เงินเบิกเกินบัญชี		-	11,857,546.05
เงินศจ่ายชำระคืนเงินเบิกเกินบัญชี		(163,203,060.91)	-
เงินศจ่ายชำระคืนตั๋วสัญญาใช้เงิน		(400,000,000.00)	(100,000,000.00)
เงินศรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น		-	740,000,000.00
เงินศรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว		8,000,000,000.00	11,059,620,000.00
เงินศจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		(5,667,194,286.71)	(6,002,447,959.57)
เงินศรับจากเงินชดเชยผลขาดทุน		3,869,650,000.00	3,838,379,000.00
เงินศรับจากงบประมาณ		2,801,949,017.07	2,601,541,529.65
เงินศจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว		-	(3,942,098,523.83)
เงินศสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน		<u>8,441,201,669.45</u>	<u>8,206,851,592.30</u>
เงินศและรายการเทียบเท่าเงินศเพิ่มขึ้น (ลดลง) - สุทธิ		179,663,004.87	(92,426,897.07)
เงินศและรายการเทียบเท่าเงินศ ณ วันต้นงวด		105,418,292.80	197,845,189.87
เงินศและรายการเทียบเท่าเงินศ ณ วันสิ้นงวด	5.1	<u>285,081,297.67</u>	<u>105,418,292.80</u>
ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด			
เงินศจ่ายในระหว่างงวด			
ดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมธนาคาร		1,770,810,208.38	1,812,461,879.84

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

31/10/09

(รายละเอียดแนบ)

การรถไฟแห่งประเทศไทย
รายได้และค่าใช้จ่ายสำนักงานตำรวจรถไฟ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548

	หน่วย:บาท	
	2549	2548
รายได้		
เงินงบประมาณรับเพื่อจ่ายให้กับตำรวจรถไฟ	205,059,500.00	164,879,000.00
รวมรายได้	<u>205,059,500.00</u>	<u>164,879,000.00</u>
ค่าใช้จ่าย		
เงินเดือนค่าจ้าง	174,840,062.42	147,724,353.23
เงินพิเศษสุรบ	25,740.00	34,930.00
เงินชดเชยให้ออกจากงาน	-	215,440.00
ค่าจ้างทำงานแทน , ค่าจ้างเฉพาะงาน	-	2,497,105.00
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	30,913,583.93	32,860,444.69
ค่าเครื่องแบบ	990.65	5,250.00
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	23,489,490.58	16,525,769.10
ค่าเล่าเรียน	2,556,782.50	1,143,189.50
ค่ารักษาพยาบาล	11,033,823.00	7,403,705.61
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	85,890.00	76,170.00
เงินยืมสหภาคใต้	53,820.00	387,405.00
เงินสงเคราะห์บุตร	77,300.00	99,000.00
เงินช่วยเหลือการศึกษาบุตร	10,230.00	-
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	1,688,011.76	1,027,362.52
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	407,263.98	406,797.70
ค่าน้ำมันรถยนต์	3,536,398.30	2,697,543.59
ค่าซ่อมของใช้	38,788.78	35,495.55
ค่าสืบสวนลับ	320,000.00	220,000.00
ค่าธรรมเนียมศาล	-	600.00
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	48,900.00	45,670.00
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	1,348,671.09	1,251,861.80
ค่าจ้างเหมา	192,194.98	422,083.56
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	741,109.59	583,220.13
ค่าเครื่องใช้สำนักงาน	61,651.42	49,930.26
ค่าเวชภัณฑ์	-	17,283.27
ค่าของใช้อื่น	271,049.85	405,655.40
รวมค่าใช้จ่าย	<u>251,741,752.83</u>	<u>216,136,265.91</u>
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว้างงบประมาณที่รับ	<u>46,682,252.83</u>	<u>51,257,265.91</u>

๑๖

การรถไฟแห่งประเทศไทย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548

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 2549 และ 2548 มีพนักงานปฏิบัติงาน จำนวน 13,924 คน และ 14,829 คน ลูกจ้างเฉพาะงาน จำนวน 3,745 คน และ 3,617 คน ตามลำดับ

2. เกณฑ์ในการจัดหางบการเงิน

งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและรับรู้ดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นในงบการเงินของ รฟท. แล้ว

3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

3.1 การรับรู้รายได้

3.1.1 รายได้จากภาระขนส่ง

- รายได้การโดยสารรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตัวโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้วจะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตัวโดยสารนั้น

- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว

- รายได้รถเสบียง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลาการให้สิทธิ

3.1.2 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาจะมีผลบังคับ 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) แสดงตามราคาจัดหามาใหม่ ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคาขายปี ราคาที่จัดหามาใหม่เป็นราคาที่คณะกรรมการพิจารณาสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

3.2.2 สินทรัพย์ที่จัดหาจากเงินที่ได้รับความช่วยเหลือ แสดงคู่กับรายได้จากเงินบริจาคหรือการรับรู้

3.2.3 สินทรัพย์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้เอง แสดงตามราคาทุนของวัตถุดิบ ค่าแรง และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยตรงกับการได้มาซึ่งสินทรัพย์ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น เพื่อสินทรัพย์นั้นอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้งานได้

3.2.4 สินทรัพย์ที่จัดหาที่มีมูลค่าไม่เกิน 30,000 บาท จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดที่จัดหาและจัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์

3.2.5 สินทรัพย์ที่มีมูลค่าเท่ากับค่าเสื่อมราคาสะสมจะบันทึกบัญชี โดยแสดงมูลค่าสุทธิในราคา 1 บาท

3.3 ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร

3.3.1 ทางถาวร ประกอบด้วย ที่ดิน อาคาร สิ่งปลูกสร้างเบ็ดเตล็ด และอุปกรณ์ สินทรัพย์เกี่ยวกับทางรถไฟที่ รพท. มีกรรมสิทธิ์และจัดไว้เพื่อใช้ในการขนส่งโดยเฉพาะ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยใช้ยอดยกมาของราคาทุนสะสมของสินทรัพย์แต่ละกลุ่มคูณด้วยอัตราค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์แต่ละกลุ่ม 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 ที่จัดไว้เพื่อใช้ในการขนส่งและขนพาหนะ คำนวณค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงในอัตราร้อยละ 2.91-20

3.3.3 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการที่ได้นำไปใช้งานบางส่วน

ทางถาวรที่ได้นำไปใช้งานบางส่วนและเครื่องบริภัณฑ์ที่อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาและได้รับมาบางส่วนซึ่งนำไปใช้งานแล้ว 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 และได้โอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อจำหน่าย

3.7 เงินลงทุน แสดงตามราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่าของหลักทรัพย์ในกรณีที่มีการด้อยค่า และรับรู้เป็นผลขาดทุนในงวดที่เกิดการด้อยค่าในงบกำไรขาดทุน

3.8 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่เกิดรายการและปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นงวดบัญชี โดยคำนวณจากอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทยกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้และปรับค่า ณ วันสิ้นงวดบัญชีใดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดรายการ

3.9 เงินกู้ซึ่งรัฐบาลรับภาระชำระหนี้แทน แสดงเป็นทุนเฉพาะที่ได้เบิกถอนแล้ว

3.10 ต้นทุนการกู้ยืม ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดรายการ

3.11 รายได้จากเงินบริจาคหรือการรับรู้ จะบันทึกเป็นรายได้ ความเกณฑ์การคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่จัดหาจากเงินที่ได้รับความช่วยเหลือ

3.12 เงินชดเชยผลขาดทุนที่ได้รับจริงในงวด แสดงเป็นรายการหักผลขาดทุนสะสมยกมาคั่นงวดในงบกำไรสะสม

4. ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีและแก้ไขข้อผิดพลาดที่สำคัญ

ในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 รพท. ได้เปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีให้เป็นไปตามหลักการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป และปรับปรุงข้อผิดพลาดที่สำคัญ จำนวน 7 รายการ ดังนี้

4.1 รพท. ได้บันทึกปรับปรุงรายได้ค่าเช่าที่ดินที่สัญญาไม่มีผลบังคับ ขององค์การตลาดกระทรวงมหาดไทย จำนวนเงิน 14.39 ล้านบาท องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน 7.84 ล้านบาท และบริษัท พงศ์เฮอร์วิธ จำกัด จำนวน 26.26 ล้านบาท ที่บันทึกไว้ตั้งแต่ปี 2542-2548 โดยได้ปรับงบการเงินงวดบัญชีปี 2548 ที่นำมาเปรียบเทียบเสมือนว่า รพท. ไม่ได้บันทึกรับรู้รายได้ค่าเช่าที่ดินที่สัญญาไม่มีผลบังคับ ดังกล่าวมาโดยตลอด เป็นผลให้ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 ลดลง 48.49 ล้านบาท และขาดทุนสะสมคั่นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 เพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 เพิ่มขึ้น 15.44 ล้านบาท

4.2 รพท. ได้บันทึกปรับปรุงรายจ่ายค่าเช่าที่ดินของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยที่บริเวณนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ซึ่งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย คิดกับรพท. ตั้งแต่ปี 2536 - 2548 โดยได้ปรับงบการเงินงวดบัญชีปี 2548 ที่นำมาเปรียบเทียบเสมือนว่า รพท. ได้บันทึกจ่ายค่าเช่าที่ดินของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ดังกล่าวมาโดยตลอดเป็นผลให้ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 เพิ่มขึ้น 45.24 ล้านบาท และขาดทุนสะสมคั่นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 เพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 เพิ่มขึ้น 4.08 ล้านบาท

4.3 รพท. ได้เปลี่ยนแปลงการประมาณหนี้สงสัยจะสูญ จากเดิมใช้จำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์ระยะเวลาที่หนี้ค้างชำระเกินกว่า 6 เดือน - 1 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 50 เกินกว่า 1 ปี - 2 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 75 เกินกว่า 2 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 เป็นการประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 และได้บันทึกหนี้สงสัยจะสูญ ตามวิธีใหม่นี้โดยวิธีเปลี่ยนทันทีในงวดบัญชีปี 2549 โดยมีได้ปรับงบการเงินงวดบัญชีปี 2548 ที่นำมาเปรียบเทียบ เป็นผลให้ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ วันที่ 30 กันยายน 2549 เพิ่มขึ้น 12.21 ล้านบาท และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 ลดลงด้วยจำนวนเดียวกัน

4.4 รพท. ได้บันทึกปรับปรุงค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟ ซึ่งบันทึกค่าไฟฟ้าของปี 2548 ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายจริงจำนวน 0.68 ล้านบาท เนื่องจากบันทึกปรับปรุงประมาณการค่าไฟฟ้าของปี 2547 ในปี 2548 สูงเกินไป 0.18 ล้านบาท และบันทึกเงินเรียกเก็บค่าไฟฟ้าบ้านพักตำรวจรถไฟ ปี 2547 หักลดค่าไฟฟ้าในปี 2548 จำนวน 0.50 ล้านบาท เป็นผลให้ขาดทุนสะสมคั่นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 ลดลง 0.68 ล้านบาท และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 เพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน

0.37

4.5 รฟท.ได้เปลี่ยนแปลงการบันทึกสินทรัพย์ถาวรที่จัดหาจากเงินที่ได้รับการช่วยเหลือจากเดิมที่บันทึกคู่กับ ส่วนเกินทุนจากการบริจาค และสินทรัพย์ถาวรที่นำไปใช้ในการดำเนินงาน ค่าเสื่อมราคาจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่าย หากมิได้นำไปใช้ในการดำเนินงาน ค่าเสื่อมราคาจะไปหักจากส่วนเกินทุนจากการบริจาคมเป็นบันทึกสินทรัพย์ถาวร จากการบริจาคคู่กับรายได้จากเงินบริจาครอการรับรู้ และสินทรัพย์ถาวรที่นำไปใช้ในการดำเนินงาน ค่าเสื่อมราคา จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่าย โดยรับรู้รายได้จากการบริจาคตามเกณฑ์การคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ถาวรนั้น หักจากรายได้จากเงินบริจาครอการรับรู้ในแต่ละงวด และได้ปรับงบการเงินงวดบัญชีปี 2548 ที่นำมาเปรียบเทียบ เสมือนว่า รฟท. ได้บันทึกค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ถาวรที่ได้จากการบริจาคที่นำไปใช้ในการดำเนินงานเป็นค่าใช้จ่าย และรับรู้รายได้ จากการบริจาคตามเกณฑ์การคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ถาวรนั้นมาโดยตลอด เป็นผลให้

4.5.1 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 ลดลง 1,046.56 ล้านบาท ขาดทุนสะสมต้นงวด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 เพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 ลดลง 102.42 ล้านบาท

4.5.2 รายได้จากเงินบริจาครอการรับรู้ ลดลง 1,369.96 ล้านบาท ขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 ลดลงด้วยจำนวนเดียวกัน และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 ลดลง 130.51 ล้านบาท

4.6 รฟท.ได้รับเงินบัญชีสินทรัพย์ที่เป็นทางถาวรระหว่างดำเนินการใช้งานบางส่วน โครงการเปลี่ยนรางในทาง ประธานสายใต้ ช่วงบ้านกรูด-ไชยา ระยะที่ 3 จำนวน 646.30 ล้านบาทซึ่งดำเนินการแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2545 และบันทึก รับรู้ค่าเสื่อมราคาโดยได้ปรับงบการเงินงวดบัญชีปี 2548 ที่นำมาเปรียบเทียบเสมือนว่า รฟท. ได้บันทึกรับรู้ค่าเสื่อมราคา ของสินทรัพย์ถาวรดังกล่าวมาโดยตลอดเป็นผลให้ ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 ลดลง 66.93 ล้านบาท และขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 เพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 เพิ่มขึ้น 21.52 ล้านบาท

รฟท. ได้บันทึกปรับปรุงค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวรที่บันทึกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายสูงกว่าราคาทุนของ สินทรัพย์ถาวร ในงวดปีก่อนจำนวน 622.00 ล้านบาท โดยได้ปรับงบการเงินงวดบัญชีปี 2548 ที่นำมาเปรียบเทียบเสมือนว่า รฟท.มิได้บันทึกรับรู้ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ถาวรดังกล่าวมาโดยตลอด เป็นผลให้ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 เพิ่มขึ้น 622.00 ล้านบาท และขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 ลดลงด้วยจำนวนเดียวกัน และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 ลดลง 249.01 ล้านบาท

ผลสะสมจากการปรับปรุงค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ถาวร เป็นผลให้ ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 เพิ่มขึ้น 555.07 ล้านบาท และขาดทุนสะสมต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 ลดลงด้วยจำนวนเดียวกัน และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 ลดลง 227.49 ล้านบาท

4.7 รฟท. ได้เปลี่ยนแปลงการบันทึกบัญชีสินทรัพย์โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จากเดิมบันทึกสินทรัพย์โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ คู่กับภาระหนี้สินโครงการ ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ตามที่ผู้รับจ้างเบิกเงินจากธนาคารผู้สนับสนุนทางการเงินมาเป็น บันทึกสินทรัพย์โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ คู่กับเจ้าหนี้ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการ ระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ตามค่างานก่อสร้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่มที่แล้วเสร็จในแต่ละงวด ได้ปรับงบการเงินงวดบัญชีปี 2548 ที่นำมาเปรียบเทียบเสมือนว่า รฟท.ได้บันทึกมาโดยตลอด เป็นผลให้สินทรัพย์ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 ลดลง 5,724.88 ล้านบาท และหนี้สินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ลดลงด้วยจำนวนเดียวกัน

ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีและการปรับปรุงข้อผิดพลาดที่สำคัญจนถึงต้นงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 ตามข้อ 4.1 - 4.7 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 549.36 ล้านบาท โดยแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในงบกำไรสะสมและทำให้ รพท. มีผลขาดทุนสุทธิสำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2548 ลดลง 235.39 ล้านบาท

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
เงินสด	18.25	21.68
เงินรองจ่าย	6.78	5.05
รวม	25.03	26.73
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	85.70	25.66
- ออมทรัพย์	141.84	34.70
รวม	227.54	60.36
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	32.51	18.33
รวม	285.08	105.42

5.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
ลูกหนี้จากการขนส่ง		
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	5.10	21.39
- ลูกหนี้ค่าระวาง	145.16	124.68
- ลูกหนี้เดินรถร่วม (มาเลเซีย)	11.06	8.18
- ลูกหนี้ค่าเดินขบวนรถพิเศษ (มาเลเซีย)	21.36	24.85
รวม	182.68	179.10
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	4.34	4.57
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ	178.34	174.53
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์		
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	335.41	327.56
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	43.59	55.92
รวม	379.00	383.48
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	220.20	104.55
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ	158.80	278.93
ลูกหนี้อื่นๆ	12.11	8.09
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	-
ลูกหนี้อื่นๆ-สุทธิ	12.11	8.09
รวม	349.25	461.55

๑๓/๓

ลูกหนี้ค่าโดยสาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 จำนวน 5.10 ล้านบาท และ 21.39 ล้านบาท ตามลำดับ เป็นลูกหนี้ส่วนราชการทั้งจำนวน

ลูกหนี้ค่าระวาง ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 จำนวน 145.16 ล้านบาท และ 124.68 ล้านบาท เป็นของส่วนราชการ จำนวน 4.65 ล้านบาท และ 2.38 ล้านบาท และรัฐวิสาหกิจ จำนวน 29.67 ล้านบาทและ 23.63 ล้านบาท ตามลำดับ

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 ประกอบด้วย

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน จำนวน 335.41 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 159.33 ล้านบาท รวมอยู่ด้วย

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร จำนวน 43.59 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.56 ล้านบาท รวมอยู่ด้วย

ลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดินและลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร ได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้แล้วเต็มจำนวน

ลูกหนี้อื่นๆ-สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 จำนวน 12.11 ล้านบาท และ 8.09 ล้านบาท เป็นของส่วนราชการ จำนวน 0.13 ล้านบาท และ 0.08 ล้านบาท และรัฐวิสาหกิจ จำนวน 0.32 ล้านบาท และ 0.88 ล้านบาท ตามลำดับ

5.3 พัสดुकงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
ไม้และไม้หมอน	39.04	53.44
อะไหล่ต่างๆ	688.28	625.34
อะไหล่ระหว่างตรวจรับ	18.24	79.02
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	54.69	52.86
พัสดुकงคลังอื่นๆ	904.75	814.35
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน	<u>295.73</u>	<u>245.95</u>
	2,000.73	1,870.96
<u>หัก</u> ตำรองเสื่อมสภาพพัสดुकง	<u>23.21</u>	<u>23.24</u>
รวม	<u>1,977.52</u>	<u>1,847.72</u>

อะไหล่ต่างๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 จำนวน 688.28 ล้านบาท และ 625.34 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีพัสดुकงเหลือตามรายงานบัญชีพัสดुकงที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป จำนวน 219.42 ล้านบาท และ 220.89 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย

พัสดुकงคลังอื่นๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 จำนวน 904.75 ล้านบาท และ 814.35 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีพัสดुकงเหลือตามรายงานบัญชีพัสดुकงที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป จำนวน 12.68 ล้านบาท และ 11.49 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย

๑๖๑

5.4 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด (ลงทุนตามมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และ วันที่ 10 มีนาคม 2535)	22.00	22.00
<u>หัก</u> สำรองเพื่อผลขาดทุนจากการด้อยค่า	<u>22.00</u>	<u>22.00</u>
รวม	<u>-</u>	<u>-</u>

5.5 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	ราคาทุน	ค่าเสื่อม ราคาสะสม	ราคาสุทธิตามบัญชี	
			30 ก.ย. 2549	30 ก.ย. 2548 (ปรับปรุงใหม่)
ที่ดิน	2,902.80	-	2,902.80	2,902.80
ทางถาวร				
- ดำเนินการแล้ว	51,282.81	10,709.85	40,572.96	40,284.92
- ระหว่างดำเนินการและใช้งานบางส่วน	1,754.81	1,078.24	676.57	552.35
- ระหว่างดำเนินการ	22,937.81	-	22,937.81	21,530.16
รวมทางถาวร	75,975.43	11,788.09	64,187.34	62,367.43
เครื่องบริภัณฑ์				
- ดำเนินการแล้ว	12,372.09	8,532.39	3,839.70	5,220.29
- ระหว่างดำเนินการและใช้งานบางส่วน	5,918.78	2,683.75	3,235.03	2,446.01
รวมเครื่องบริภัณฑ์	18,290.87	11,216.14	7,074.73	7,666.30
รวมทางถาวรและเครื่องบริภัณฑ์	97,169.10	23,004.23	74,164.87	72,936.53
สินทรัพย์ที่ไม่ใช้การรอดบัญชี	711.75	449.15	262.60	263.78
รวม	97,880.85	23,453.38	74,427.47	73,200.31

ที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท ได้รวมที่ดินส่วนของกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 0.08 ล้านบาท

ทางถาวร-ดำเนินการแล้ว ของ ปี 2549 และ 2548 จำนวน 40,572.96 ล้านบาท และ 40,284.92 ล้านบาท ตามลำดับ สำหรับปี 2548 ได้รวมอุปกรณ์ส่วนของกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 0.01 ล้านบาท

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ ดังกล่าวข้างต้นเป็นยอดคงเหลือตามบัญชี ณ วันสิ้นงวดแต่เพื่อให้ทราบว่า สินทรัพย์ถาวรของ รฟท. ที่มีอยู่ในปัจจุบันมีการบันทึกบัญชีถูกต้องตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด รฟท. จึงแต่งตั้ง คณะทำงานติดตามและประเมินผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผน ตามคำสั่งเฉพาะที่ ก.131/2097 ลงวันที่ 18 พฤษภาคม 2544 โดยให้มีหน้าที่รวบรวมรายงานผลการดำเนินงานตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในแผนและประเมินผลการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องและจัดการระบบคอมพิวเตอร์เพื่อมาใช้งานในระบบสินทรัพย์ถาวร โดยนำข้อมูลจากการสำรวจที่มีอยู่จริงและที่จัดหาเพิ่มในงบลงทุนประจำปี 2545 เป็นฐานในการจัดทำข้อมูลนำเข้าระบบงานบัญชี

สินทรัพย์ถาวรแล้วนำรายงานที่บันทึกในระบบส่งกลับไปให้หน่วยงานที่รับผิดชอบสินทรัพย์นั้นตรวจสอบกับทรัพย์สินที่มีอยู่ เพื่อกระทบยอดกลับมาเป็นสินทรัพย์ถาวร ณ วันที่ 30 กันยายน 2544 ปัจจุบัน รฟท. ได้บันทึกข้อมูลในระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรแล้ว ยกเว้นสินทรัพย์ถาวรประเภทราง หมอนรองราง และเครื่องประกอบรางที่ไม่ได้นำข้อมูลเข้าระบบงาน และ รฟท. ได้มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.189/3841 ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2546 แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบรายการตามบัญชีสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้ดำเนินการตรวจสอบและส่งผลการตรวจสอบให้ฝ่ายการเงินและการบัญชีแก้ไขข้อมูลในระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรเสร็จแล้ว สำหรับปี 2547 คณะกรรมการตรวจสอบสินทรัพย์ถาวรประจำปี ตามคำสั่งเฉพาะที่ ก.138/4039 ลงวันที่ 26 กรกฎาคม 2545 ได้นำรายงานสินทรัพย์ถาวรจากระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรมาใช้ในการตรวจนับสินทรัพย์ถาวรประจำปี 2547 ที่มีอยู่และใช้งานจริง ปรากฏว่ามีความแตกต่างระหว่างรายงานสินทรัพย์ถาวรกับสินทรัพย์ที่มีอยู่และใช้งานจริง รฟท. ได้มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.329/4568 ลงวันที่ 27 กรกฎาคม 2548 แต่งตั้งคณะกรรมการเร่งรัดและแก้ไขปัญหาในภาคปฏิบัติของระบบงานบัญชีสินทรัพย์ถาวรเพื่อให้เกิดสัมฤทธิ์ผลสมบูรณ์โดยเร็ว

5.6 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 จำนวนเงิน 8,325.82 ล้านบาท ประกอบด้วย

5.6.1 รฟท. ได้ลงนามในสัญญาเลขที่ รฟท.ทก1/กส./1/2548 ว่าจ้างก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link) และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (City Air Terminal) เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2548 กับนิติบุคคลที่จะรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน รวม 5 ราย ได้แก่ บริษัท บี กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด บริษัท Siemens Aktiengesellschaft บริษัท ซิเมนส์ จำกัด บริษัท B.Grimm MBM Hong Kong Limited และบริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ดำเนินการก่อสร้างตามแนวเส้นทางรถไฟสายตะวันออกระยะทางประมาณ 28 กิโลเมตรประกอบด้วย 8 สถานี คือ พญาไท ราชปรารภ มัถกะสัน/อโศก รามคำแหง หัวหมาก บ้านทับช้าง ลาดกระบัง และสุวรรณภูมิ ซึ่งผู้รับจ้างเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการและเบิกเงินจากธนาคารผู้สนับสนุนทางการเงินไปก่อน โดยรัฐจะจ่ายค่าก่อสร้างและค่าใช้จ่ายทางการเงินพร้อมดอกเบี้ยคืนทั้งหมดภายหลังการก่อสร้างทั้งโครงการแล้วเสร็จ (กำหนดแล้วเสร็จภายใน 990 วัน นับตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2548) ค่าก่อสร้างทั้งโครงการที่ผู้รับจ้างประกันราคาสูงสุดไว้เป็นเงิน 25,907 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และค่าธรรมเนียมทางการเงินรวมภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นเงิน 1,666.21 ล้านบาท โดยคิดดอกเบี้ยของค่าจ้างก่อสร้างและค่าธรรมเนียมทางการเงินในอัตราร้อยละ MLR-2 ทั้งนี้อัตราดอกเบี้ย MLR ให้ใช้อัตราเฉลี่ยของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) และธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)

มูลค่าโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 จำนวน 8,325.82 ล้านบาท ประกอบด้วย

1.1 ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษา วิเคราะห์ทบทวน ปรับปรุงความเหมาะสมของโครงการฯ เพื่อออกแบบรายละเอียดทางวิศวกรรมของโครงการฯ และเพื่อช่วยประเมินผลข้อเสนอและคัดเลือกผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการฯ เพื่อควบคุมงานก่อสร้างและงานทดสอบระบบ จำนวน 4 สัญญา เป็นเงินรวม 780.98 ล้านบาท ซึ่งเบิกจ่ายจากเงินงบประมาณ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 เป็นจำนวนเงิน 490.64 ล้านบาท

1.2 ค่าจ้างรื้อย้ายอาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวนเงิน 188.91 ล้านบาท

1.3 ค่าก่อสร้างรวมภาษีมูลค่าเพิ่มของงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ งวดที่ 1-17 จำนวนเงิน 7,646.27 ล้านบาท

๑๕๓๖

5.6.2 ค่าก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟและอุโมงค์รถไฟภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Suvarnabhumi Airport Rail Link) และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (City Air Terminal) ซึ่ง บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) จะออกค่าใช้จ่ายดังกล่าวแทนไปก่อนด้วยเงินทุนของ บทม. เป็นเงินโดยรวมประมาณ 4,076.81 ล้านบาท (ยังไม่รวมเงินค่าเบี้ยประกันภัย) โดยที่ รฟท. จะต้องคืนเงินค่าใช้จ่ายทั้งหมดให้แก่ บทม. ในงวดนี้ รฟท. ไม่ได้บันทึกรับรู้ภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นและเบิกจ่ายถึงวันที่ 30 กันยายน 2549 เป็นจำนวนเงิน 3,996.16 ล้านบาท เนื่องจาก รฟท. ยังไม่ได้รับมอบอาคารสถานีรถไฟและอุโมงค์รถไฟภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจาก บทม.

5.7 ค่าตอบแทนโครงการขายเคเบิลใยแก้วนำแสงค้างรับ

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
ยอดยกมา	175.98	260.28
<u>บวก</u> รายได้ค้างรับเพิ่มระหว่างงวด	<u>737.20</u>	<u>797.71</u>
	913.18	1,057.99
<u>หัก</u> เงินรับจาก ทศท.	<u>711.63</u>	<u>882.01</u>
ยอดยกไป	<u>201.55</u>	<u>175.98</u>

ค่าตอบแทนดังกล่าวข้างต้นได้รับชำระแล้วในงวดถัดไป

5.8 เงินจ่ายล่วงหน้า

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

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
ยอดยกมา	352.69	434.65
<u>บวก</u> จ่ายล่วงหน้า	<u>-</u>	<u>206.15</u>
	352.69	640.80
<u>หัก</u> จ่ายคืนตามค่างวดงาน	<u>204.78</u>	<u>288.11</u>
ยอดยกไป	<u>147.91</u>	<u>352.69</u>

5.9 สินทรัพย์อื่น

เป็นสินทรัพย์ถาวรที่มีได้ใช้งานแล้วโอนมาเพื่อรอจำหน่ายและรอการตัดบัญชีบันทึกในราคาประเมินตามสภาพ ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 จำนวน 402.51 ล้านบาท และ 331.77 ล้านบาท ตามลำดับ

0.917

5.10 ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
ค่าพิศดูต่าง ๆ	290.63	301.54
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	237.26	260.90
ค่าบริการขายตัวและสำรองที่นั่ง	101.62	70.31
ภาษีโรงเรือนและภาษีบำรุงท้องที่	37.34	30.39
ภาษีมูลค่าเพิ่ม	20.73	19.83
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย	39.04	17.06
ค่าซื้อสินทรัพย์ถาวร	-	211.99
ค่าจ้างเหมา	118.09	80.90
ค่าใช้สอย	87.90	58.44
ค่าเช่าที่ดินค้างจ่าย	49.32	45.24
ค่าเช่าหัวรถจักร -รฟม.	-	3.21
อื่น ๆ	17.83	12.89
รวม	<u>999.76</u>	<u>1,112.70</u>

สำหรับค่าใช้จ่ายค้างจ่ายดังกล่าวข้างต้นส่วนใหญ่ได้ชำระแล้วในงวดถัดไป

5.11 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
เงินกู้ต่างประเทศ	10,703.28	13,099.88
เงินกู้ภายในประเทศ		
- พันธบัตร	22,166.14	18,166.14
- จากธนาคารออมสิน	1,836.29	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
- จากกองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	-	740.00
	<u>45,390.33</u>	<u>44,526.93</u>
หัก เงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี		
- เงินกู้ต่างประเทศ	909.68	1,016.44
- เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตร	3,227.00	4,000.00
- จากธนาคารออมสิน	836.29	-
- จากกองทุนสะสม ฯ	-	740.00
	<u>4,972.97</u>	<u>5,756.44</u>
รวม	<u>40,417.36</u>	<u>38,770.49</u>

6787

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศ เป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน
เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตร มีรายละเอียดดังนี้

	กำหนด	อัตราดอกเบี้ย	หน่วย : ล้านบาท	
	ไถ่ถอน	ร้อยละ/ต่อปี	2549	2548
ขอยกมา	ปี 2549 - 2556	2.68 - 7.77	18,166.14	21,620.14
บวก เพิ่ม	ปี 2555 - 2559	5.30 - 5.69	8,000.00	-
หัก ไถ่ถอน			4,000.00	3,454.00
ขอยกไป			<u>22,166.14</u>	<u>18,166.14</u>

เงินกู้จากธนาคารออมสิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 จำนวนเงิน 1,836.29 ล้านบาท มี 2 สัญญา กู้เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2540 จำนวนเงิน 836.29 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 9.75 ต่อปี และวันที่ 27 พฤษภาคม 2548 จำนวนเงิน 1,000.00 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.475 ต่อปี โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน กำหนดชำระคืนในวันที่ 24 เมษายน 2550 และ วันที่ 27 พฤษภาคม 2555 ตามลำดับ

5.12 เจ้าหน้าที่กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า ซึ่งเป็นเงินสดและเงินฝากธนาคารที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 จำนวน 22.02 ล้านบาท และ 169.32 ล้านบาท ตามลำดับ

5.13 เจ้าหน้าที่ก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 จำนวนเงิน 7,646.27 ล้านบาท ประกอบด้วย

เจ้าหน้าที่ก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสาร อากาศยานในเมืองรวมภาษีมูลค่าเพิ่มของงานที่ดำเนินการแล้วเสร็จ งวดที่ 1-17 รวมเป็นจำนวนเงิน 7,646.27 ล้านบาท ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.6.1 โดยประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ ดังนี้

5.13.1 บริษัท บี กริม อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด จำนวนเงิน 4,765.51 ล้านบาท

5.13.2 บริษัท ซีเมนส์ จำกัด จำนวนเงิน 113.19 ล้านบาท

5.13.3 บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) จำนวนเงิน 2,767.57 ล้านบาท

5.14 ค่าเช่าที่ดินและอาคารรอโอนเป็นรายได้

ณ วันที่ 30 กันยายน 2548 จำนวน 169.89 ล้านบาท โดยบันทึกคู่กับบัญชีลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน จำนวน 159.33 ล้านบาท และลูกหนี้ค่าเช่าอาคารจำนวน 10.56 ล้านบาท ในงวดปี 2549 ได้ยกเลิกรายการ และได้บันทึกเป็น ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ ภายใต้หัวข้อลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2

๑๓/๑๓

5.15 เงินรับอื่นที่รอการหักโอนเมื่อเสร็จกิจการ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	230.49	108.10
ภาระจำยอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	98.64	79.58
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	1.86	1.95
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก - ส่วนราชการ	59.62	50.34
- เอกชน	12.98	15.57
เงินส่วนแบ่งค่าขนส่งร่วม	0.39	0.60
ส่วนเกินจากการตัดบัญชีสินทรัพย์	342.54	55.33
เงินชดใช้ค่าเสียหายจากผู้รับเหมารอการหักโอน	14.30	0.25
ค่าเช่าที่ดินรับล่วงหน้า	111.41	68.16
ค่าเช่าอาคารรับล่วงหน้า	4.30	4.45
เงินรับล่วงหน้าค่าโดยสาร	65.01	44.62
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาฯ	17.66	26.96
รายได้ค่าเช่าเสาโทรเลขรับล่วงหน้า	0.25	0.25
ค่าปรับผิดสัญญาที่ยังไม่ได้ชดเชย	4.64	4.64
ค่าจ้างที่ปรึกษาหักไว้จากผู้รับเหมารอการจ่าย	5.92	-
อื่น ๆ	8.72	2.83
รวม	<u>978.73</u>	<u>463.63</u>

5.16 รายได้จากเงินบริจากรอการรับรู้ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
ยอดยกมา	3,632.63	3,362.72
<u>บวก</u> รับเพิ่มระหว่างงวด (อาคารและอุปกรณ์)	88.25	400.42
	3,720.88	3,763.14
<u>หัก</u> รับรู้เป็นรายได้	126.26	130.51
ยอดยกไป	<u>3,594.62</u>	<u>3,632.63</u>

5.17 ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด

ในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 ได้บันทึกรับรู้ภาระผูกพันบำเหน็จและบำนาญตกทอดเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน จำนวน 404.30 ล้านบาท และ 386.92 ล้านบาท และได้บันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว-ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
ภาระบำเหน็จ	7,280.95	7,128.56
ภาระบำนาญตกทอด	<u>4,291.37</u>	<u>4,039.46</u>
รวม	<u>11,572.32</u>	<u>11,168.02</u>

5/3/09

5.18 เงินทุนของ รฟท. ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2549	2548
เงินทุน - รับจากงบประมาณ	41,519.31	38,929.36
- รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไขจะชำระคืน - เมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน	306.28	306.28
- เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	10,916.65	10,704.65
รวม	<u>52,742.24</u>	<u>49,940.29</u>

ในงวดบัญชีปี 2549 รฟท. ได้รับเงินงบประมาณแผ่นดิน จำนวน 2,801.95 ล้านบาท ประกอบด้วย ส่วนที่เป็นเงินทุนของรฟท. เพื่อใช้จ่ายในโครงการต่างๆ จำนวน 2,589.95 ล้านบาท และเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระจำนวน 212.00 ล้านบาท

5.19 เงินชดเชยที่ได้รับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

5.19.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

- ลดค่าโดยสารครึ่งราคา หรือการลดค่าโดยสาร ไป-กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น ทหารผ่านศึกฯ สมาชิกครูสภา ภิภษสามเณร ฯลฯ

- ตัวเดือนลดราคา สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารและนักเรียน

- ตัวพิเศษลดราคาคณะนักเรียน คณะลูกเสือ คณะนักกีฬานักเรียน ทั้งเที่ยวเดียวและไป-กลับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 ได้รับเงินชดเชยจำนวน 52.24 ล้านบาท และ 56.61 ล้านบาท ตามลำดับ

5.19.2 เงินชดเชยผลขาดทุน รฟท. ได้รับชดเชยจากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2549 เพื่อชดเชยผลขาดทุนสำหรับปี 2545 - 2546 ดังนี้

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ (ปรับปรุงใหม่)	ผลขาดทุนที่ยัง ไม่ได้รับชดเชย	รับชดเชยแล้ว		คงเหลือ		
			2549	2548	2549	2548	2547
2544	4,773.35	-	-	2,199.85	-	-	2,199.85
2545	5,369.65	-	3,731.12	1,638.53	-	3,731.12	5,369.65
2546	8,461.02	8,322.49	138.53	-	8,322.49	8,461.02	8,461.02
2547	6,620.37	6,620.37	-	-	6,620.37	6,620.37	-
2548	5,215.84	5,215.84	-	-	5,215.84	-	-
รวม	<u>30,440.23</u>	<u>20,158.70</u>	<u>3,869.65</u>	<u>3,838.38</u>	<u>20,158.70</u>	<u>18,812.51</u>	<u>16,030.52</u>

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2524 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากผลต่างของรายได้-รายจ่ายของกองทุนเป็นรายปี ๆ ไป เมื่อ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนแล้วควรกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ให้ รฟท. คำนวณเงินมาลงทุนในพันธบัตรรัฐบาลส่วนหนึ่งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ค่วนมาก ที่ ตร.0202/277 ลงวันที่ 7 มกราคม 2525 ตั้งแต่ปี 2527-2540 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานขาดทุนเป็นยอดสะสมมาจนถึงปี 2540 เป็นเงิน 1,178.48 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลและในปี 2541 งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์

5/13/4

เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินของ รฟท. ซึ่งสำนักงบประมาณได้เริ่มจ่ายเงินชดเชยผลขาดทุนของปี 2541 ของกองทุน สงเคราะห์ฯ โดยรัฐบาลได้จัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นมา

5.20 ผลการดำเนินงาน

ในวงบัญชีปี 2549 รฟท. มีผลขาดทุนสุทธิ 6,402.77 ล้านบาท เป็นของ รฟท. 4,517.43 ล้านบาท และของกองทุน สงเคราะห์ฯ 1,885.34 ล้านบาท ผลการดำเนินงานเปรียบเทียบกับวงก่อนมีดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	2549	2548 (ปรับปรุงใหม่)	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
รายได้จากการดำเนินงาน	8,967.15	8,487.41	479.74	5.65
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	<u>10,542.42</u>	<u>9,430.54</u>	<u>1,111.88</u>	11.79
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	1,575.27	943.13	632.14	67.03
รายได้อื่น	521.02	411.51	109.51	26.61
ค่าใช้จ่ายอื่น	<u>5,348.52</u>	<u>5,620.50</u>	<u>(271.98)</u>	(4.84)
ขาดทุนสุทธิ	<u>6,402.77</u>	<u>6,152.12</u>	<u>250.65</u>	4.07

5.20.1 รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากวงก่อน 479.74 ล้านบาท หรือร้อยละ 5.65 เกิดจากรายได้จาก การขนส่งเพิ่มขึ้น 329.19 ล้านบาท รายได้จากการบริหารทรัพย์สินเพิ่มขึ้น 149.15 ล้านบาท รายได้เงินอุดหนุน งานซ่อมบำรุงทางเพิ่มขึ้น 52.21 ล้านบาท รายได้อื่นๆ เพิ่มขึ้น 10.11 ล้านบาท ค่าตอบแทนโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสง ลดลง 56.55 ล้านบาท และเงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารจากรัฐบาลลดลง 4.37 ล้านบาท

5.20.2 รายได้อื่นเพิ่มขึ้น 109.51 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.61 เกิดจากรายได้เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ ที่รัฐบาลรับภาระเพิ่มขึ้น 30.57 ล้านบาท รายได้เงินทดแทนค่าที่ดินพร้อมดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น 89.63 ล้านบาท กำไรจากการขายทรัพย์สินลดลง 6.44 ล้านบาท และรายได้จากการบริจาคลดลง 4.25 ล้านบาท

5.20.3 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจากวงก่อน 1,111.88 ล้านบาท หรือร้อยละ 11.79 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	2549	2548	เพิ่ม (ลด)	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	5,155.02	4,902.55	252.47	5.15
ค่าวัสดุบำรุงทาง บำรุงเครื่องบริภัณฑ์ และอื่นๆ	2,644.40	2,584.06	60.34	2.33
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	<u>2,743.00</u>	<u>1,943.93</u>	<u>799.07</u>	<u>41.11</u>
รวม	<u>10,542.42</u>	<u>9,430.54</u>	<u>1,111.88</u>	<u>11.79</u>

5.20.4 ค่าใช้จ่ายอื่นลดลง 271.98 ล้านบาท หรือร้อยละ 4.84 เกิดจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศลดลง 1,019.52 ล้านบาท ขาดทุนจากการตัดบัญชีหนี้สูญลดลง 1.59 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายบำรุงและบำรุงยานุ เพิ่มขึ้น 322.48 ล้านบาท ภาระบำเหน็จและบำนาญคอกทอดเพิ่มขึ้น 17.38 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้น 247.00 ล้านบาท คอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น 76.06 ล้านบาท ขาดทุนจากการตัดบัญชีทรัพย์สิน เพิ่มขึ้น 55.64 ล้านบาท และคอกเบี้ยเงินกู้ ที่รัฐบาลรับภาระเพิ่มขึ้น 30.57 ล้านบาท

019/1

5.21 ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว้างงบประมาณที่รับ

คณะกรรมการรถไฟฯ 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 46.68 ล้านบาท ที่ รฟท. ได้บันทึกเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่าย รฟท. ในงวดนี้

5.22 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นในปี 2528 ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ โดยอาศัยความตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และครอบครัว ในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือ ตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รฟท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รฟท.

ในงวดบัญชีนี้ รฟท. ได้รับรู้ดอกผลและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของกองทุนสงเคราะห์ฯ เป็นรายได้ ค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนของ รฟท. และได้รวมสินทรัพย์ หนี้สินและเงินกองทุนไว้ในงบดุลของ รฟท. ซึ่งทำให้สินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 เพิ่มขึ้น 0.08 ล้านบาท และ 0.09 ล้านบาท ตามลำดับ และ หนี้สิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 เพิ่มขึ้นด้วยจำนวนเดียวกัน และขาดทุนสุทธิสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 เพิ่มขึ้น 1,885.34 ล้านบาท และ 1,587.23 ล้านบาท ตามลำดับ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 และ 2548 เงินกองทุนมียอดคงเหลือ (21,396.37) ล้านบาท และ (19,511.03) ล้านบาท ตามลำดับ กองทุนได้บันทึกภาระผูกพันซึ่งต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิหากพนักงานทุกคนรับเป็นเงินบำเหน็จปี 2549 และ 2548 เป็นเงิน 7,280.95 ล้านบาท และ 7,128.56 ล้านบาท ตามลำดับและรับรู้ภาระซึ่งต้องจ่ายให้ออคิดผู้ปฏิบัติงานที่รับเงินสงเคราะห์รายเดือนจากกองทุนหากถึงแก่กรรม จำนวน 30 เดือนและเงินบำเหน็จพิเศษ 1 เดือน เป็นภาระบำนาญตกทอดปี 2549 และ 2548 เป็นเงิน 4,291.37 ล้านบาท และ 4,039.46 ล้านบาท ตามลำดับ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.17 และมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายบำนาญรายเดือนใน ปี 2549 และ 2548 จำนวน 11,755 ราย และ 11,697 ราย ตามลำดับ เป็นค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณเดือนละ 199.90 ล้านบาท และ 173.03 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

5.23 การจัดประเภทบัญชีใหม่

รฟท. ได้จัดประเภทบัญชีใหม่ในปี 2549 เพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบกับรายการในงบการเงินปี 2548 ซึ่งได้จัดประเภทบัญชีใหม่เช่นเดียวกัน

04/9/97

5.24 ภาวะผูกพันที่อาจเกิดขึ้น

รฟท. มีภาวะผูกพันที่อาจเกิดขึ้นจากการผูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2549 ดังนี้

	คดีอยู่ระหว่าง การพิจารณา	ราย	หน่วย : ล้านบาท
คดีเลิกจ้างไม่เป็นธรรม	ศาลแรงงานกลาง	3	10.88
	ศาลฎีกา	3	3.28
คดีชดใช้ค่าเสียหาย ผิดสัญญาและอุบัติเหตุ	ศาลชั้นต้น	24	2,758.61
	ศาลอุทธรณ์	16	939.22
	ศาลฎีกา	3	12.31
รวม		49	3,724.30

5.25 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบการเงิน

5.25.1 สำนักงานเขตจตุจักร ประเมินภาษีโรงเรือนและที่ดิน ประจำปี 2545-2549 สำหรับที่ดิน ของ รฟท. ที่ให้บริษัท เจริญพลลาซ่า จำกัด ทำสัญญาเช่า เป็นเงิน 59.73 ล้านบาท ครบกำหนดชำระในวันที่ 28 กรกฎาคม 2549 ทางบริษัท เจริญพลลาซ่า จำกัด เห็นว่า การประเมินภาษีโรงเรือนฯ ดังกล่าวข้างต้นสูงเกินไป และขอให้ รฟท. ระวังการชำระค่าภาษีโรงเรือนฯ ไว้ก่อน โดยทำบันทึกข้อตกลงว่าหากมีค่าปรับ ค่าเสียหาย เงินเพิ่ม ค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียม ฯลฯ บริษัท เจริญพลลาซ่า จำกัด ยอมรับคิดชอบโดยไม่มีข้อโต้แย้ง และหากทางบริษัทฯ เพิกเฉย ถือว่าทำผิดสัญญาเช่า ยินยอมให้ รฟท. ดำเนินการตามเงื่อนไขสัญญา ต่อมา รฟท. ได้มีหนังสือด่วนที่สุด เลขที่ บส./จส.1/05551/2549 ลงวันที่ 23 พฤศจิกายน 2549 แจ้งให้บริษัท เจริญพลลาซ่า จำกัด นำเงินไปชำระค่าภาษีโรงเรือนฯ ให้กับสำนักงานเขตจตุจักร แต่ทางบริษัทฯ ไม่ได้ดำเนินการดังกล่าว รฟท. ในฐานะเจ้าของที่ดินจึงต้องชำระเงินค่าภาษีโรงเรือนฯ จำนวนเงิน 59.73 ล้านบาทรวมค่าปรับ 10 % จำนวนเงิน 5.97 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 65.70 ล้านบาทให้กับสำนักงานเขตจตุจักร แทนบริษัท เจริญพลลาซ่า จำกัด ไปก่อน เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2549 ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างขั้นตอนการบอกเลิกสัญญาและดำเนินการตามกฎหมายกับทางบริษัทฯ

5.25.2 ในงวดปี 2550 ได้เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ ที่สำคัญ 2 ครั้ง ได้แก่

5.25.2.1 อุบัติเหตุขบวนรถด่วนพิเศษที่ 11 ชนท้ายขบวนรถด่วนพิเศษราชพฤกษ์ที่ 963 เหตุเกิดเวลา 23.50 น. วันที่ 26 พฤศจิกายน 2549 ที่ สทล.323/9-10 ระหว่างสถานีสะพานหิน-หัวเกตุ เป็นเหตุให้รถดีเซลรางทำการขบวน 11 ชำรุดทั้ง 3 คัน รถพ่วง 3 คันท้ายขบวน 963 ชำรุดเสียหาย ทางรถไฟเสียหายประมาณ 200 เมตร ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บจำนวน 81 คน ค่าเสียหายรวมประมาณ 8.50 ล้านบาท

5.25.2.2 อุบัติเหตุขบวนรถเร็วที่ 178 ชนขบวนรถด่วนพิเศษดีเซลรางที่ 41 เหตุเกิดเวลา 02.42 น. วันที่ 14 มกราคม 2550 ที่ทางหลักย่านสถานีหนองแก อำเภอบางบัวดิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นเหตุให้รถจักรดีเซลทำการขบวน 178 จำนวน 1 คัน และรถโดยสารพ่วง 2 คัน ชำรุดเสียหาย รถดีเซลรางขบวนที่ 41 จำนวน 2 คัน ชำรุดเสียหาย มีพนักงานของการรถไฟฯ เสียชีวิต 2 ราย พนักงานบริการอาหารของ บริษัท จิตมาศ จำกัด เสียชีวิต 1 ราย ผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บจำนวน 12 คน ค่าเสียหายรวมประมาณ 28.36 ล้านบาท

5.26 การดำเนินการแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะทางการเงินของ รฟท.

คณะรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2546 เห็นชอบยุทธศาสตร์ของกระทรวงนำร่อง ทั้ง 4 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง และกระทรวงยุติธรรม โดยได้มีข้อสั่งการให้กระทรวงการคลังดำเนินการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานด้านรัฐวิสาหกิจอย่างจริงจัง โดยให้กระทรวงการคลังเป็นกระทรวงหลักในการดำเนินการ และให้กระทรวงเจ้าสังกัดเป็นผู้สนับสนุน

ต่อมา สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้มีหนังสือเลขที่ กค 0804/550 ลงวันที่ 13 มกราคม 2547 แจ้งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการจัดทำแผนเพื่อปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงิน โดยจะต้องให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ

สคร. ได้จ้างบริษัทที่ปรึกษา Tumaround Total Business Solutions จำกัด เพื่อดำเนินการ และ รฟท. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการประสานงานจัดทำแผน ปรับปรุงโครงสร้างฯ ประกอบด้วย CFO เป็นประธาน ผู้บริหาร รฟท. และผู้แทนจากกระทรวงคมนาคมเป็นกรรมการ คณะกรรมการฯ ได้ประชุมร่วมกับผู้แทนจาก สคร. และบริษัทที่ปรึกษาฯ รวม 6 ครั้ง และนำร่างรายงานการจัดทำแผนปรับโครงสร้างเสนอคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (คกร.) เพื่อขอความเห็นชอบเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2547 และ คกร. มีมติให้ความเห็นชอบรายงานดังกล่าว จึงได้นำเสนอรายงานการจัดทำแผนปรับโครงสร้างฯ ต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเพื่อขอทราบความคิดเห็น ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ให้บททวนรายงาน โดยมอบให้หารือคณะกรรมการปรับโครงสร้างเพื่อเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจ ที่มีนายพิชัย ชุณหวชิร เป็นประธาน และ สคร. เป็นเลขานุการ เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2548 ซึ่งได้มีการนำเสนอในที่ประชุมร่วมระหว่างรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล) รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง (นายไชยยศ สะสมทรัพย์) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ประธานคณะกรรมการปรับโครงสร้างเพื่อเพิ่มมูลค่ารัฐวิสาหกิจ (นายพิชัย ชุณหวชิร) และ รฟท. เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2549 และในวันที่ 7 กันยายน 2549 ได้มีการประชุมสรุปเพื่อให้กระทรวงการคลังนำเสนอแผนฟื้นฟูกิจการต่อคณะรัฐมนตรี ต่อมาเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2549 รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (ม.ร.ว.ปรีดิยาธร เทวกุล) ได้เชิญประธานกรรมการรถไฟฯ นายดุสิต นนทะนาคร (กรรมการรถไฟฯ) และผู้ว่าการรถไฟฯ เพื่อหารือ และได้สั่งการให้ รฟท. นำเรื่องแผนฟื้นฟูกิจการฯ ขอรับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ และนำเสนอต่อกระทรวงคมนาคมอย่างเป็นทางการ เพื่อให้สอดคล้องประสานกับการดำเนินการในส่วนที่กระทรวงการคลังจะรับไปดำเนินการนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ซึ่ง รฟท. ได้นำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ ขอรับความเห็นชอบในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 12 เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2549 ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการเพื่อเสนอกระทรวงคมนาคม

.....