บทที่ ๑

ทั่วไป

๑.๑ ประวัติ

แม้ว่ากิจการรถไฟสายแรกของโลกได้กำเนิดขึ้นในประเทศอังกฤษ ระหว่างเมืองดาร์ลิงตัน - สต๊อคตันเป็นระยะทางยาว ๑๒ ไมล์ เมื่อ พ.ศ.๒๓๖๖ และสายที่สองระหว่างเมืองลิเวอร์พูล - แมนเชสเตอร์ เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ.๒๓๗๓ แต่สำหรับประชาชนคนไทยก็ยังไม่มีใครรู้จักรถไฟ จนกระทั่งมิสเตอร์แฮรี่สมิท ปากส์ อุปทูตในคณะของเซอร์ยอห์น เบาว์ริง ได้เข้ามาแลกเปลี่ยนสนธิสัญญากับประเทศไทยที่กรุงเทพฯ เมื่อวันอาทิตย์ที่ ๒๓ มีนาคม พ.ศ.๒๓๙๓ และได้มีโอกาสเข้าเฝ้าพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ณ พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท เมื่อวันอังคารที่ ๓๐ มีนาคม ปีเดียวกัน เครื่องบรรณาการชิ้นหนึ่งจากสมเด็จพระนางเจ้าวิคตอเรียแห่งสหราชอาณาจักรอังกฤษ คือ รถไฟจำลองย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำ และรถพ่วงครบขบวนเดินบนรางด้วยแรงไอน้ำ เช่นเดียวกับขบวนรถของจริงที่เดินอยู่ในประเทศอังกฤษ ซึ่งปรากฏว่าเครื่องราชบรรณาการชิ้นนี้ก่อให้เกิดความสนใจขึ้นในราชสำนักและปวงประชาชนคนไทยเป็นอย่างยิ่ง

ต่อมาใน พ.ศ.๒๔๐๐ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้พระยามนตรีสุริยวงศ์ (ชุ่ม บุนนาค) เป็นราชทูต จมื่นสรรเพ็ชรภักดี (เพ็ง เพ็ญกุล) เป็นอุปทูต จมื่นมณเฑียรพิทักษ์ (ด้วง) เป็นตรีทูต หม่อมราโชทัย (ม.ร.ว.กระต่าย อิศรางกูร ณ อยุธยา) เป็นล่าม เดินทางไปเจริญพระราชไมตรีกับประเทศอังกฤษ เมื่อวันศุกร์ที่ ๒๔ กรกฎาคม พ.ศ.๒๔๐๐ และได้มีโอกาสเดินทางโดยขบวนรถไฟจากลอนดอนไปยังเมืองเบอร์มิงแฮม จากแมนเชสเตอร์ไปยังลิเวอร์พูล ตามเส้นทางรถไฟซึ่ง ยอร์ชสเตเฟนสัน เป็นผู้ให้กำเนิดและในการ

เดินทางครั้งนั้นต้องผ่านภูมิประเทศที่เป็นภูเขา อุโมงค์ และสพานหลายต่อนลายแห่ง คณะราชทูตได้เห็นการเดินขบวนรถไฟด้วยระบบทางคู่ การใช้เครื่องมือสื่อสาร การโดยสารและการขนส่งสินค้าทำให้ตระหนักถึงคุณประโยชน์ของการมีกิจการรถไฟเป็นยานพาหนะ ซึ่งได้ช่วยในการขยายความเจริญในการขนส่ง ทำให้อุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างยิ่ง

ใน พ.ศ.๒๔๐๑ เมื่อคณะราชทูตได้เดินทางกลับมาถึงกรุงเทพฯ แล้ว มิสเตอร์เฮนรี่ ได้มีหนังสือกราบบังคมทูลมายังพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวว่า ตามที่ทรงพระราชดำริให้อังกฤษขุดคลองที่คอคอดกระเพื่อย่นระยะการเดินทางระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับทะเลจีนให้สั้นเข้า โดยไม่ต้องเดินเรืออ้อมแหลมมลายูนั้น ได้พิจารณาเห็นว่าจะต้องลงทุนอย่างมหาศาล สมควรสร้างทางรถไฟข้ามคอคอดกระแทน ซึ่งในขณะนี้ได้มีผู้ก่อตั้งบริษัทรถไฟสยามขึ้น เตรียมที่จะดำเนินการและบริษัทพร้อมที่จะจัดวิศวกรและรางเหล็กให้ ถ้าประเทศไทยปรารถนาที่จะสร้างทางรถไฟใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ เมืองหลวงของประเทศไทยด้วย

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตอบไปว่ารัฐบาลไทยจะยอมรับให้บริษัทรถไฟสยามสร้างทางรถไฟสำหรับกิจการพาณิชย์ได้ แต่บริษัทจะต้องรับเงื่อนไขบางข้อของไทยด้วย จะเนื่องด้วยเหตุขัดข้องอย่างใดไม่ปรากฏ การก่อสร้างทางรถไฟได้ระงับอยู่เป็นการชั่วคราว

ในรัชชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ใน พ.ศ.๒๔๑๓ พระองค์ได้เสด็จประพาสสิงคโปร์และชวาและการอื่น ๆ เป็นอันมาก ต่อมาใน พ.ศ.๒๔๑๔ ได้เสด็จประพาสอินเดีย ได้เสด็จโดยทางรถไฟจากเมืองกัลกัตตา ไปเดลฮี จากเดลฮีไปอักรา สักเนาคอนปุระจนถึงบอมเบย์ เมื่อเสด็จกลับมาประเทศไทย และทรงว่าราชการด้วยพระองค์เอง ได้มีข่าวลือว่า รัฐบาลดำริจะสร้างทางรถไฟ จึงได้มาชาวยุโรปหลายชาติมาเสนอขอสร้างทางรถไฟในประเทศไทย แต่เนื่องจากในขณะนั้นเศรษฐกิจของประเทศยังไม่อำนวยให้ จึงไม่ทรงโปรดให้รับข้อเสนอนั้น

ครั้นเมื่อ พ.ศ.๒๔๒๙ รัฐบาลไทยได้อนุมัติให้บริษัทชาวเดนมาร์ค สร้างทางรถไฟสายแรกขึ้นในประเทศไทย จากกรุงเทพฯ ไปสมุทรปราการ ระยะทางยาวประมาณ ๒๑ กิโลเมตร เพราะได้เล็งเห็นว่า ทางรถไฟสายนี้จะอำนวยคุณประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจและทางด้านยุทธศาสตร์ให้แก่ประเทศไทยในสมัยนั้นเป็นอเนกประการ เพราะการติดต่อระหว่างกรุงเทพฯ เมืองหลวงของประเทศไทยกับปากอ่าวเจ้าพระยาที่เมืองสมุทรปราการ กระทำได้เพียงทางน้ำด้านเดียว เมื่อมีทางรถไฟขึ้นแล้ว การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างเมืองหลวงกับเมืองปากอ่าวซึ่งเป็นประตูติดต่อกับภายนอกประเทศจะกระทำโดยสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น นอกจากนั้นยังทำให้สามารถส่งกำลังทหารออกไปป้องกันปากอ่าวได้ทันท่วงทีในเวลาฉุกเฉินอีกด้วย

แต่เนื่องจากบริษัทชาวเดนมาร์คขาดทุนทรัพย์ในการก่อสร้าง ไม่สามารถดำเนินการได้ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้า ฯ ให้ยืมทุนทรัพย์เพื่อใช้ในการก่อสร้างสมทบด้วยส่วนหนึ่ง ซึ่งเป็นพระปรีชาสามารถลึกซึ้งที่รัฐบาลสนับสนุนให้กู้ยืมเป็นครั้งแรกในโครงการอุตสาหกรรมขนส่งที่เอกชนลงทุน และเป็นประโยชน์มหาศาลแก่ประเทศ

ต่อมาเมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จประพาสแหลมมลายู และขณะประทับอยู่ที่ปีนัง มิสเตอร์กินเนอร์ ผู้สำเร็จราชการเมืองปีนังของอังกฤษได้กราบบังคมทูลขอให้ทรงพิจารณาเรื่องสัมปทานสร้างทางรถไฟสองสายที่ทูตอังกฤษประจำกรุงเทพฯ ได้เสนอต่อกรมหลวงเทววงศ์วโรปการ เสนาบดีกระทรวงต่างประเทศ ขอสัมปทานให้บริษัทอังกฤษและชาวอังกฤษสร้างทางรถไฟสองสาย สายแรกสร้างจากไปรผ่านตำบลกุลิมถึงคลองสเลมาเขตแดนเปร็ด สายที่สองมิสเตอร์ชาลล์ คันลอป ขอสร้างจากเมืองสงขลาไปถึงไทรบุรี

ในวันที่ ๒๕ พฤษภาคม พ.ศ.๒๔๓๓ ได้เสด็จโดยขบวนรถไฟพระที่นั่งซึ่งรัฐบาลมลายูของอังกฤษจัดถวายจากปอร์ทเวลล์ถึงไทรเผ็งระยะทาง ๘ ไมล์ และในวันที่ ๒๘ พฤษภาคม ปีเดียวกันเสด็จจากกลังไปกัวลาสัมเปอร์ระยะทาง ๒๒ ไมล์ ได้หยุดทอดพระเนตรการสร้างสะพานเหล็กข้ามแม่น้ำกวาลากลัง นับเป็นครั้งแรกที่พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จทอดพระเนตรกิจการรถไฟสหรัฐมลายูของอังกฤษ

ชาชนพลเมืองเข้าบุกเบิกพื้นที่ ๆ รกร้างว่างเปล่าให้เป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศและเป็นเส้นทางขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้าไปมาถึงกันได้ ดังนั้นใน พ.ศ. ๒๔๓๐ จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เซอร์แอนดรูคลาค และบริษัทบันชาร์ค แมก-ทักการ์ท โลเธอร์ ทำการสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่ และมีทางแยกตั้งแต่เมืองสระบุรี ถึงเมืองนครราชสีมาสายหนึ่ง จากเมืองอุตรดิตถ์ ถึงตำบลท่าเดื่อริมฝั่งแม่น้ำโขงสายหนึ่ง และจากเมืองเชียงใหม่ไปยังเมืองเชียงรายเชียงแสนหลวงอีกสายหนึ่ง

แม้ว่าจะได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้เซอร์แอนดรู คลาค และบริษัทบันชาร์คทำการสำรวจแนวทางดังกล่าวแล้วก็ตาม แต่เส้นทางติดต่อระหว่างเมือง คือ กรุงเทพมหานครกับเมืองนครราชสีมานั้น ยังมีเส้นทางที่ราษฎรเดินทางติดต่อค้าขายได้สะดวกกว่าทางอื่นอีกทางหนึ่ง คือออกจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองกบินทร์บุรี เมืองนางรอง ถึง เมืองนครราชสีมา ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางแห่งพาณิชยกรรมของภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนั้นเพื่อความแน่ชัดในการสำรวจว่าควรจะเลือกทางใดที่เป็นประโยชน์มากที่สุดและเสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้กระทรวงต่างประเทศติดต่อขอวิศวกรจากประเทศรัสเซีย ผู้ซึ่งเคยทำการก่อสร้างทางรถไฟในประเทศจีนมาแล้ว เข้ามาดำเนินการสำรวจเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ.๒๔๓๑ และเสร็จภายในปลายปีเดียวกัน ผู้สำรวจให้ทำรายงานเสนอต่อเสนาบดีกระทรวงการต่างประเทศในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.๒๔๓๑ สรุปได้ว่าแนวทางรถไฟจากกรุงเทพฯ ผ่านอยุธยา (กรุงเก่า) สระบุรีถึงเมืองนครราชสีมามีความเหมาะสมมากกว่าแนวทางที่ผ่านเมืองกบินทร์บุรี เมืองนางรอง และควรเป็นทางขนาดกว้าง ๑.๔๓๕ เมตรด้วย (ปัจจุบันทางรถไฟกว้าง ๑.๐๐ เมตร)

เซอร์แอนดรู คลาค และบริษัทบันชาร์ค ได้ทำการสำรวจแนวทางรถไฟจากกรุงเทพฯ - กรุงเก่า (อยุธยา) ลพบุรี นครสวรรค์ แพร่ ลำปาง ลำพูน เชียงใหม่ เชียงราย เชียงแสน และนครราชสีมา ระยะทางยาวประมาณ ๑,๐๔๐ ก.ม. ได้ทำแผนผังพร้อมปัญชีประมาณการเสนอต่อรัฐบาลใน พ.ศ.๒๔๓๓ ราคาค่าสำรวจ

เมื่อพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเสด็จกลับจากประพาสแหลมมลายูได้ทรงอนุมัติให้มิสเตอร์ชาลส์ คันลอบ ชาวอังกฤษสร้างทางรถไฟจากเมืองสงขลาถึงไทรบุรีได้ตามที่เสนอขอพระราชทานมา โดยกำหนดให้ลงมือก่อสร้างภายใน ๓ ปี และแล้วเสร็จภายใน ๘ ปี นับแต่วันที่ได้รับสัมปทาน แต่น่าเสียดายที่มิสเตอร์ชาลส์ คันลอบ มิได้ลงมือก่อสร้างให้เสร็จสิ้นไป กลับขอให้รัฐบาลไทยค้ำประกันเงินทุนก่อสร้างทางรถไฟสายนี้อีกด้วย ทรงพระราชดำริเห็นว่า มิสเตอร์ชาลส์ คันลอบ เสนอเงื่อนไขผูกมัดรัฐบาลผิดไปจากเดิมที่กำหนดไว้ในสัมปทานและทางรถไฟดังกล่าวมิได้อำนวยประโยชน์แต่อย่างใดกับกรุงเทพฯ คือเมืองหลวงของประเทศไทย กลับจะชักจูงติดต่อให้ห่างออกไปไม่สมควรแก่การปกครองของรัฐบาลไทย จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ปฏิเสธการค้ำประกันเงินที่กราบบังคมทูลขอมา และในที่สุดก็โปรดเกล้าฯ ให้เลิกสัมปทานทางรถไฟสายสงขลา - ไทรบุรีนั้นเสียเมื่อ พ.ศ.๒๔๔๗

สำหรับทางรถไฟสายกรุงเทพฯ - สมุทรปราการนั้น พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้เสด็จพระราชดำเนินแซะดินเป็นปฐมฤกษ์ เมื่อวันที่ ๑๖ กรกฎาคม พ.ศ.๒๔๓๔ และเมื่อการก่อสร้างเสร็จก็ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ เสด็จพระราชดำเนินทรงเปิดทางรถไฟ ณ สถานีสมุทรปราการ เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน พ.ศ.๒๔๓๖

ต่อมาด้วยเหตุการณ์เป็นผวนทางการเมือง จึงทรงพระราชดำริว่าราชอาณาจักรไทยอุดมสมบูรณ์ เป็นที่ปรารถนาของบรรดาชาติมหาอำนาจต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งขณะนั้นอังกฤษได้อินเดีย พม่า ฝรั่งเศส ได้ดินแดนญวณและเขมรเป็นอาณานิคมโดยสิ้นเชิงแล้ว การคมนาคมของไทยซึ่งมีแต่ทางเกวียน และลำน้ำลำคลองเป็นพื้นนั้นไม่เพียงพอแก่การบำรุงรักษาพระราชอาณาเขต เฉพาะอย่างยิ่งภูมิประเทศทางภาคเหนือ และตะวันออกเฉียงเหนือนั้นเป็นเส้นทางทุรกันดารต้องผ่านป่าเขาที่มีความไข้และสัตว์ร้ายชุกชุม ราษฎรที่อยู่ห่างไกลเมืองหลวงมีจิตใจโน้มเอียงไปทางชาติใกล้เคียง สมควรที่จะสร้างทางรถไฟของรัฐขึ้นในประเทศติดต่อกับมณฑลชายแดนเหล่านี้ก่อนอื่น เพื่อสะดวกแก่การป้องกันการรุกราน เปิดภูมิประเทศให้ประ-

ประมาณกิโลเมตรละ ๓๕ ปอนด์ รวมค่าใช้จ่ายทั้งหมด ๓๘,๒๑๔ ปอนด์ อัตราแลกเปลี่ยนประมาณปอนด์ละ ๑๖.๕๐ บาท เป็นเงินไทยประมาณ ๖๓๐,๐๐๐.- บาท

เมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ.๒๔๓๓ ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมรถไฟขึ้นสังกัดกระทรวงโยธาธิการมีพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัติวงษ์ ทรงดำรงตำแหน่งเสนาบดี และนายเคเบ็ทเก ชาวเยอรมันเป็นเจ้ากรมรถไฟ กับ ให้เปิดประมูลสร้างรถไฟสายกรุงเทพฯ - นครราชสีมา เป็นอันดับแรก เปิดซองประมูลเมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม พ.ศ.๒๔๓๔ มีผู้เสนอราคาสองราย คือ มิสเตอร์เลนส์ แห่งเยอรมัน และมิสเตอร์ยี.มูเร แคมป์เบลล์แห่งอังกฤษ ในการพิจารณาเห็นว่ามิสเตอร์แคมเบลเบลล์ เสนอราคาก่อสร้างเป็นเงิน ๔,๔๕๖,๑๖๕.- บาท ต่ำกว่ามิสเตอร์เลนส์ และมีรายการที่เสนอมาถูกต้องเป็นที่พอใจ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงพระราชทานพระบรมราชานุมัติให้กระทรวงโยธาธิการว่าจ้างมิสเตอร์ยี.มูเร แคมป์เบลล์ สร้างทางรถไฟหลวงจากกรุงเทพฯ ถึงนครราชสีมาเป็นสายแรกเป็นทางขนาดกว้าง ๑.๓๔๕ เมตร และได้เสด็จพระราชดำเนินประกอบพระราชพิธีกระทำพระฤกษ์เริ่มการสร้างทางรถไฟ ณ บริเวณย่านสถานีรถไฟกรุงเทพฯ ปัจจุบันเมื่อวันที่ ๙ มีนาคม พ.ศ.๒๔๓๔

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๑.๒ ลักษณะของการรถไฟ ฯ ในปัจจุบัน

สักษณะทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นของรัฐ ปัจจุบันดำเนินงานในรูปรัฐวิสาหกิจ ตั้งขึ้นในปี พ.ศ.๒๔๓๓ ในรัชชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว และบริหารงานในฐานะเป็นกรมหนึ่งของรัฐบาล จนถึงวันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ.๒๔๙๔ จึงได้เปลี่ยนฐานะเป็นองค์การอิสระตามพระราชบัญญัติการรถไฟ พ.ศ.๒๔๙๔

กิจการรถไฟเป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ และใหญ่ที่สุดในบรรดาผู้ประกอบการขนส่งในประเทศ ดังจะเห็นได้จากตัวเลขสถิติที่สำคัญดังนี้คือ[๑]

	ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๑๔	ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๑๘
๑. ระยะทางเปิดการเดินรถ (กม.)	๓,๗๖๕	๓,๗๖๕
๒. ความยาวของระยะทาง (กม.)	๔,๔๕๐	๔,๔๔๓
๓. จำนวนสถานี	๕๙๑	๕๘๘
๔. จำนวนล้อเลื่อน		
รถจักรไอน้ำ	๗๑	๒๑๘
รถจักรดีเซล	๒๔๓	๒๔๔

---

[๑]การรถไฟแห่งประเทศไทย, สถิติแสดงกิจการ พ.ศ.๒๕๑๔ (โรงพิมพ์การรถไฟ ฯ : ๒๕๑๘), ด้านปกหลัง

	ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๑๙	ปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๑๘
รถดีเซลราง	๔๕	๔๕
รถโดยสาร	๑,๐๐๘	๑,๐๐๑
รถสินค้า	๔,๖๔๑	๔,๖๓๑
๕. กิโลเมตรทำการของขบวนรถ		
ขบวงรถโดยสาร (พัน กม.)	๑๕,๔๔๐	๑๕,๑๔๘
ขบวนรถสินค้า (")	๘,๒๗๔	๗,๔๗๐
ขบวนรถรวม (")	๓,๖๕๓	๔,๐๒๘
๖. กิโลเมตรทำการของรถโดยสาร		
(พัน กม.)	๑๕๔,๒๓๗	๑๕๐,๗๕๔
๗. กิโลเมตรทำการของรถสินค้า		
(พัน กม.)	๓๒๑,๐๐๖	๓๓๘,๖๓๘
๘. ปริมาณการขนส่งโดยทางรถไฟ		
จำนวนผู้โดยสาร (พันคน)	๕๗,๒๐๗	๖๑,๕๖๗
ปริมาณการขนส่งสินค้า (พันตัน)	๕,๓๕๑	๕,๐๕๒
ระยะทางผู้โดยสารเดินทาง (ล้าน กม)	๕,๖๒๘	๕,๖๔๐
ตันกิโลเมตรสุทธิของสินค้า เหมาตัน (ล้านตัน)	๒,๕๐๕	๒,๓๕๓
๙. รายได้ในการเดินรถ	๑,๓๙๕	๑,๑๗๑
๑๐. รายจ่ายในการเดินรถ	๑,๔๘๗	๑,๓๙๘
๑๑. อัตราส่วนร้อยรายจ่ายต่อรายได้	๑๐๘.๖๖	๑๑๙.๔๒
๑๒. จำนวนผู้ปฏิบัติงาน	๓๑,๐๔๑	๒๙,๕๔๙

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การดำเนินงานประจำของการรถไฟดำเนินการภายใต้การบริหารของผู้ว่าการรถไฟ และการกำหนดนโยบายและการควบคุมดูแลทั่วไปในการบริหารงานของการรถไฟ ฯ อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการรถไฟ อันประกอบด้วย ประธานกรรมการหนึ่งนาย และกรรมการอื่นอีก ๔ - ๖ นาย คณะรัฐมนตรีเป็นผู้ตั้งกรรมการชุดดังกล่าว ผู้ว่าการรถไฟ ฯ ในฐานะหัวหน้าบริหารเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไป และมีอำนาจสั่งให้การรถไฟ ฯ แถลงข้อเท็จจริง เสนอความเห็น ทำรายงาน หรือยับยั้งการกระทำใด ๆ ก็ได้

<u>ลักษณะพิเศษ</u>

กิจการรถไฟ ฯ มีลักษณะเหมือนการประกอบกิจการการขนส่งประเภทอื่น แต่กิจการรถไฟ ฯ มีลักษณะที่แตกต่างจากกิจการขนส่งประเภทอื่นที่เห็นได้ชัด ดังนี้ คือ

๑. ด้านการลงทุน มีการลงทุนสูง และต้องลงทุนด้วยตนเองทุกอย่าง
๒. ด้านการใช้แรงงาน ใช้พนักงานจำนวนมาก

๑. <u>ด้านการลงทุน</u>

องค์ประกอบของการขนส่งที่สำคัญ คือตัวรถต่าง ๆ ซึ่งเรียกว่าเครื่องล้อเลื่อนและทาง สองสิ่งที่กล่าวถึงนี้เป็นปัจจัยหรือองค์ประกอบที่สำคัญที่ทำให้เกิดการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง จึงจำเป็นอยู่เองที่การลงทุนส่วนใหญ่จะหนักในด้านล้อเลื่อนและทาง สำหรับเครื่องล้อเลื่อนนั้นได้แก่รถจักร รถโดยสาร และรถสินค้า ล้วนแต่เป็นของที่มีราคาแพงมากเมื่อเทียบกับยานพาหนะที่ใช้ในการประกอบกิจการขนส่งอื่น อันได้แก่ รถยนต์หรือเรือที่เดินในลำน้ำเป็นต้น การ

ลงทุนที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การลงทุนด้านทาง จะเห็นได้ว่า การขนส่งทางรถยนต์หรือทางน้ำ ผู้ประกอบการขนส่งแทบจะไม่ต้องลงทุนเลยในด้านการสร้างทาง ผิดกับด้านการขนส่งทางรถไฟซึ่งจะต้องทำทางเอง ต้องลงทุนซื้ออุปกรณ์ในการทำทาง อันได้แก่ ราง จะต้องว่าจ้างแรงงานในการทำทางและซ่อมทาง ผิดกับ-ทางถนน รัฐจะเป็นผู้ดำเนินการสร้างทางให้ ผู้ใช้ถนนก็เสียค่าบำรุงทางเพียงเล็กน้อย ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางอื่น การขนส่งทางรถไฟจึงต้องลงทุนสูงกว่ามาก และเป็นข้อเสียเปรียบในการแข่งขันอย่างมาก

ในด้านการลงทุนในสินทรัพย์ประจำอื่น เช่น อาคารที่ทำการ สถานี บ้านพักพนักงาน ซึ่งมีเป็นจำนวนมาก สิ่งเหล่านี้ต้องใช้เงินทุนจำนวนมากเช่นกัน

ตารางที่๑ [๒]สถิติแสดงตัวเลขในการลงทุนของกิจการรถไฟ ฯ ที่ผ่านมาพอสรุปได้โดยสังเขปดังนี้

ปีงบประมาณ พ.ศ.	ยอดเงินลงทุนในทางรถไฟและเครื่องบริภัณฑ์รถไฟรวมทั้งเงินสด พัสดุคงคลังและทรัพย์สินอื่นๆที่รอการหักโอน (ล้านบาท)	หลังจากหักเงินที่ได้รับความช่วยเหลือและค่าเสื่อมราคาออกแล้ว (ล้านบาท)	ส่วนเฉลี่ยการลงทุนในระยะทาง ๑ ก.ม. (พันบาท)
๒๕๑๕	๘,๐๕๒	๖,๖๓๗	๑,๗๖๓
๒๕๑๖	๘,๓๘๗	๖,๘๕๙	๑,๘๒๒
๒๕๑๗	๘,๗๐๓	๗,๐๖๐	๑,๘๗๕
๒๕๑๘	๘,๗๙๐	๗,๐๑๙	๑,๘๖๔
๒๕๑๙	๙,๔๔๕	๗,๖๐๓	๒,๐๑๙

[๒]การรถไฟแห่งประเทศไทย "การลงทุน", สถิติแสดงกิจการ พ.ศ. ๒๕๑๙ (โรงพิมพ์การรถไฟ ฯ : ๒๕๑๘), หน้า ๕๐

๒. ด้านจำนวนผู้ปฏิบัติงาน

กิจการรถไฟมีลักษณะที่ใช้แรงงานเป็นจำนวนมาก (Labour Intensive) ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของกิจการรถไฟจะเป็นค่าใช้จ่ายของผู้ปฏิบัติงาน อันได้แก่ เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าครองชีพ เบี้ยเลี้ยงต่าง ๆ ค่าล่วงเวลา ค่าเล่าเรียนบุตร ค่าเช่าบ้าน เงินสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงาน และอื่น ๆ ดังจะเห็นได้จากสถิติข้อมูลที่เก็บมาจากช่วงเวลาที่ผ่านมาแล้วคือปี พ.ศ.๒๕๑๘ - ๒๕๑๙ และข้อมูลที่เกิดจากการคาดคะเนของปี พ.ศ.๒๕๒๐ - ๒๕๒๔ ตามตารางรายจ่ายจริงและรายจ่ายประมาณการ และจากกราฟแสดงส่วนประกอบของค่าใช้จ่ายดำเนินงานของการรถไฟ ฯ

จะเห็นได้ว่า ถ้าเทียบค่าใช้จ่ายของผู้ปฏิบัติงานเป็นส่วนร้อยละของค่าใช้จ่ายดำเนินงานทั้งหมด (ไม่รวมดอกเบี้ย) จะสูงถึง ๕๓.๒๗ % สำหรับปี พ.ศ. ๒๕๑๘, ๕๐.๗๖ % สำหรับปี พ.ศ.๒๕๑๙ และคาดว่าจะเป็น ๕๔.๖๐ %, ๕๓.๗๓% ๕๒.๒๖ %, ๕๑.๙๓ % และ ๕๑.๙๑ % สำหรับปี พ.ศ.๒๕๒๐ - ๒๕๒๔ ตามลำดับ เมื่อเป็นเช่นนี้ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงในอัตราค่าจ้างแรงงานกิจการรถไฟ ฯ จะถูกกระทบกระเทือนมากกว่าอุตสาหกรรมอื่นเนื่องจากมีจำนวนพนักงานมากกว่ากิจการอื่นมาก กิจการรถไฟ ฯ มีจำนวนพนักงานถึงประมาณ ๓๐,๐๐๐ คน ดังนั้น เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับอัตราค่าจ้างแรงงาน หรือเงินอื่นใด ค่าใช้จ่ายจะเพิ่มขึ้นเป็นเงินจำนวนสูงมาก

อาจจะมีผู้สงสัยว่าทำไมกิจการรถไฟ ฯ จึงต้องใช้พนักงานมาก เนื่องมาจากลักษณะพิเศษในด้านการลงทุนซึ่งได้กล่าวมาแล้ว กิจการรถไฟ ฯ ต่างกับกิจการประกอบธุรกิจขนส่งตรงที่ต้องมีทางของตัวเอง การบำรุงรักษาทางจึงต้องใช้แรงงานเป็นจำนวนมาก จำนวนพนักงานที่ใช้มากนี้ส่วนใหญ่จะเป็นพนักงานฝ่ายการช่างโยธา ซึ่งจะรับผิดชอบทางด้านบำรุงรักษาทางนั่นเอง จะเห็นได้จากปี พ.ศ.๒๕๑๙ ในจำนวนพนักงานทั้งหมด ๓๑,๐๔๑ คน จะเป็นพนักงานฝ่ายการช่างโยธาถึง -

๑๒,๗๘๐ คน (ทั้งพนักงานประจำและคนงานชั่วคราว) ซึ่งแสดงให้เห็นได้จากสถิติและกราฟแสดงจำนวนพนักงานดังต่อไปนี้

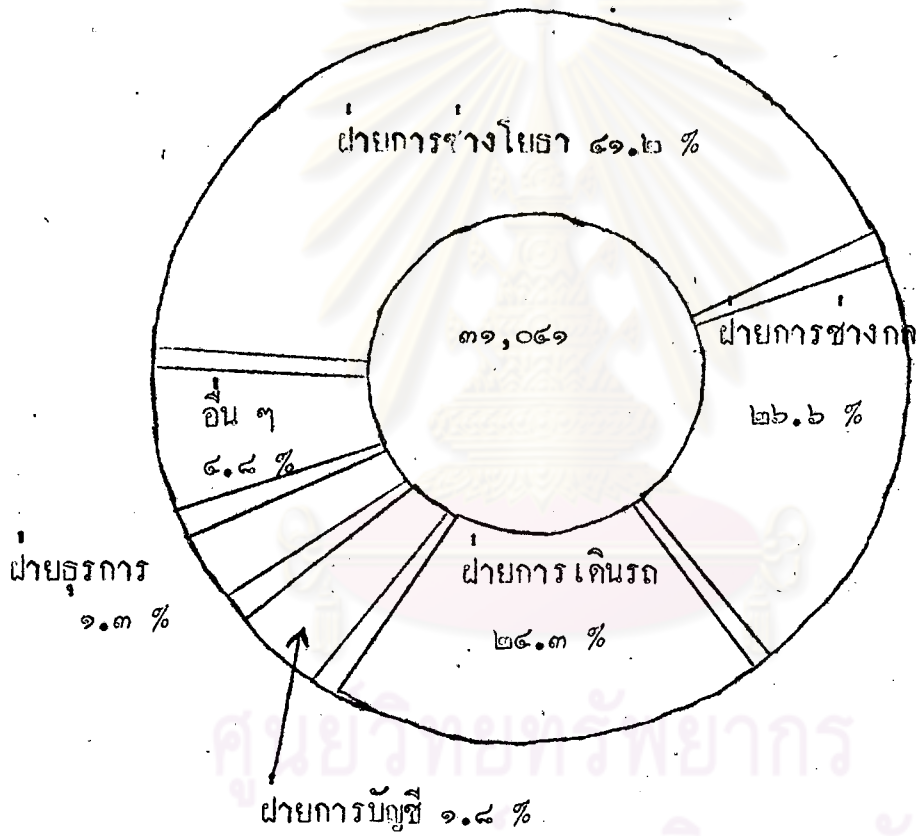
ตารางที่ ๒ จำนวนผู้ปฏิบัติงานแยกเป็นฝ่าย[๓]
เมื่อ ๓๐ กันยายน ๒๕๑๙

	ประจำ		ชั่วคราว	รวม
	พนักงาน	คนงาน		
ฝ่ายธุรการ	๑๙๘	๑๘๕	๔	๓๘๗
ฝ่ายการเดินรถ	๔,๖๑๔	๒,๐๙๗	๘๑๙	๗,๕๓๐
ฝ่ายการพาณิชย์	๖๖	๓	-	๖๙
ฝ่ายการบัญชีและการเงิน	๕๓๔	๓๖	๑	๕๗๑
ฝ่ายการช่างกล	๒,๔๑๙	๕,๑๘๙	๑๖๑	๘,๒๖๙
ฝ่ายการช่างโยธา	๑,๒๒๗	๑๐,๐๕๑	๑,๕๐๒	๑๒,๗๘๐
สำนักงานอาณาบาล	๓๙	๗	-	๔๖
สำนักงานแพทย์	๑๙๒	๗๕	๓	๒๗๐
สำนักงานคลังพัสดุ	๑๗๒	๑๒๘	๔	๓๐๔
สำนักงานศูนย์การฝึก	๓๒	๔๒	๒	๗๖
สำนักงานตำรวจรถไฟ	๗๒๙	๘	๒	๗๓๙
ยอดรวม	๑๐,๗๒๒	๑๗,๘๒๑	๒,๔๙๘	๓๑,๐๔๑

---

[๓]การรถไฟแห่งประเทศไทย "จำนวนผู้ปฏิบัติงานในแต่ละฝ่ายและสำนักงาน", สถิติแสดงกิจการ พ.ศ.๒๕๑๙ (โรงพิมพ์การรถไฟฯ : ๒๕๑๘) หน้า ๖๓

ภาพที่ ๑ กราฟแสดงส่วนประกอบจำนวนคนงานในแต่ละฝ่าย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

แผนภูมิแสดงความสัมพันธ์ระหว่างค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานกับระยะทาง ๓ เพลา

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

00821

ตารางที่ ๓ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายจ่ายจริงและรายจ่ายประมาณการ พ.ศ.๒๕๑๘ - ๒๕๒๔

	รายจ่ายจริง(Actual)				รายจ่ายประมาณการ (Estimated)									
	๒๕๑๘	%	๒๕๑๙	%	๒๕๒๐	%	๒๕๒๑	%	๒๕๒๒	%	๒๕๒๓	%	๒๕๒๔	%
ายจ่าย(แยกตามแผนก)														
ารบำรุงทางและสิ่ง-ลูกสร้าง	๒๘๔,๕๒๘		๒๙๔,๓๑๕		๓๒๐,๐๙๒		๓๓๕,๒๘๑		๓๕๒,๒๓๕		๓๖๗,๓๖๘		๓๘๓,๓๙๐	
ารบำรุงเครื่องบริภัณฑ์ถไฟ	๓๙๒,๐๑๙		๕๑๐,๖๕๖		๔๓๔,๖๓๘		๔๗๗,๐๖๑		๕๔๔,๐๒๖		๕๘๘,๐๗๖		๖๒๔,๒๓๗	
ารหาประโยชน์และการขนส่ง	๕๕๐,๒๔๘		๕๓๗,๙๓๗		๕๖๖,๘๒๒		๖๐๔,๖๗๖		๖๓๓,๓๖๕		๖๗๐,๐๐๒		๗๐๓,๑๕๖	
ารดำเนินกิจการอื่น ๆ	๓๖,๙๐๒		๔๑,๓๗๖		๓๘,๐๗๖		๔๑,๕๑๒		๔๕,๓๑๗		๔๘,๓๕๐		๕๑,๖๐๕	
ายจ่ายส่วนกลาง	๑๕๑,๐๘๕		๑๔๐,๗๑๗		๑๕๓,๘๙๘		๑๖๑,๔๗๒		๑๗๐,๐๐๗		๑๗๘,๘๐๘		๑๘๗,๙๔๐	
ยอดรวม	๑,๔๑๔,๗๘๒		๑,๕๒๕,๐๐๑		๑,๕๑๓,๕๒๖		๑,๖๒๐,๐๐๒		๑,๗๔๔,๙๕๐		๑,๘๕๒,๖๒๔		๑,๙๕๐,๗๒๘	

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๓ (ต่อ)

	รายจ่ายจริง (Actual)				รายจ่ายประมาณการ (Estimated)									
	๒๕๑๘	%	๒๕๑๙	%	๒๕๒๐	%	๒๕๒๑	%	๒๕๒๒	%	๒๕๒๓	%	๒๕๒๔	%
ายจ่าย(แยกตามชนิดของค่าใช้จ่าย														
งินเดือนและค่าแรง	๗๕๓,๗๒๕	๕๓.๒๗	๗๗๔,๐๖๓	๕๐.๗๖	๘๒๖,๔๑๕	๕๔.๖๐	๘๗๐,๔๙๗	๕๓.๗๓	๙๑๑,๘๘๗	๕๒.๒๖	๙๖๒,๐๕๔	๕๑.๙๓	๑,๐๑๒,๓๖๗	๕๑.๙๑
าวัสดุ	๒๙๔,๕๘๔	๒๑.๑๘	๓๙๑,๕๙๓	๒๕.๖๘	๓๑๖,๔๕๙	๒๐.๙๑	๓๔๘,๕๕๖	๒๑.๕๒	๓๘๖,๒๐๗	๒๒.๑๓	๔๑๙,๖๑๓	๒๒.๖๕	๔๕๔,๙๓๙	๒๓.๓๓
าน้ำมัน	๒๒๖,๘๗๖	๑๖.๐๔	๒๐๑,๐๓๒	๑๓.๑๘	๒๑๑,๗๓๗	๑๓.๙๙	๒๒๘,๔๓๙	๑๔.๑๐	๒๓๕,๕๕๙	๑๓.๕๐	๒๔๗,๒๕๕	๑๓.๓๕	๒๕๖,๓๘๒	๑๓.๑๔
าเสื่อมราคา	๑๓๔,๕๙๒	๙.๕๑	๑๕๘,๓๑๓	๑๐.๓๘	๑๕๘,๙๑๕	๑๐.๕๐	๑๗๒,๕๑๐	๑๐.๖๕	๒๑๑,๒๙๗	๑๒.๑๑	๒๒๓,๗๐๒	๑๒.๐๗	๒๒๖,๖๔๐	๑๑.๖๒
ยอดรวม	๑,๔๑๔,๗๘๒	๑๐๐	๑,๕๒๕,๐๐๑	๑๐๐	๑,๕๑๓,๕๒๖	๑๐๐	๑,๖๒๐,๐๐๒	๑๐๐	๑,๗๔๔,๙๕๐	๑๐๐	๑,๘๕๒,๖๒๔	๑๐๐	๑,๙๕๐,๗๒๘	๑๐๐

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๑.๓ สัดส่วนของรายได้จากการสินค้าและการโดยสาร[๔] (จนถึงปี พ.ศ.๒๕๑๙)

รายได้จากการดำเนินงาน (Operating Revenue)

สำหรับปีการเงินใน ๒๕๑๙ นี้มี รายได้จากการดำเนินงานทั้งสิ้น - ๑,๓๙๕.๓ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยรายได้จากค่าโดยสาร ๗๗๓.๖ ล้านบาท หรือ ๕๕.๔๔%, รายได้จากค่าระวาง ๕๔๒.๒ ล้านบาท หรือ ๓๘.๘๖% และรายได้อื่นๆ อีก ๗๙.๕ ล้านบาท (เช่น ค่าขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์, รายได้จากรถเสบียง, โรงแรม เป็นต้น) หรือ ๕.๗๐%

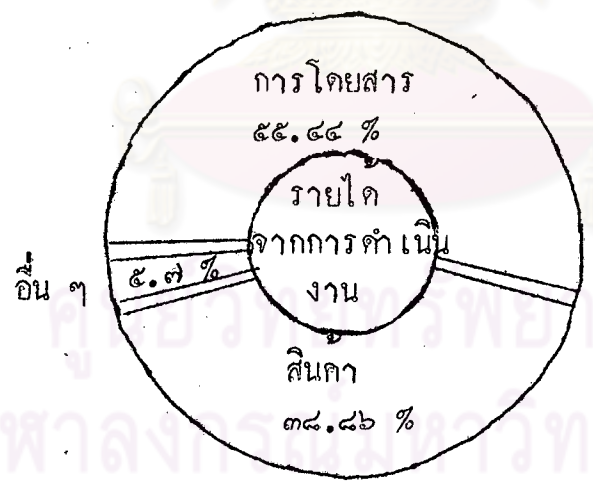
ปีการเงิน	รายได้ค่าโดยสาร	รายได้ค่าระวาง (สินค้า)	อื่น ๆ
	'๐๐๐ บาท	'๐๐๐ บาท	'๐๐๐ บาท
๒๕๑๕	๕๐๕,๒๔๙	๔๓๘,๔๐๘	๔๐,๗๘๔
๒๕๑๖	๕๓๓,๔๖๘	๔๑๑,๑๒๒	๔๘,๖๔๘
๒๕๑๗	๖๒๐,๘๕๗	๔๐๐,๕๑๖	๖๐,๐๔๑
๒๕๑๘	๖๗๒,๖๗๒	๔๒๙,๑๘๕	๖๙,๑๖๕
๒๕๑๙	๗๗๓,๕๘๓	๕๔๒,๒๑๑	๗๙,๕๑๔

[๔]การรถไฟแห่งประเทศไทย "รายได้และรายจ่ายในการเดินรถ" สถิติแสดงกิจการ (โรงพิมพ์การรถไฟ ฯ : ๒๕๑๘) หน้า ๕๒ - ๕๗

รายได้แต่ละชนิดคิดเป็นเปอร์เซนต์ของรายได้จากการดำเนินงานทั้งหมด

ปีการเงิน	จากการโดยสาร (%)	จากการสินค้า (%)	อื่น ๆ (%)
๒๕๑๕	๕๑.๓๒	๔๔.๕๔	๔.๑๔
๒๕๑๖	๕๓.๗๑	๔๑.๓๙	๔.๙๐
๒๕๑๗	๕๗.๔๑	๓๗.๐๔	๕.๕๕
๒๕๑๘	๕๗.๔๔	๓๖.๖๕	๕.๙๑
๒๕๑๙	๕๕.๔๔	๓๘.๘๖	๕.๗๐

ภาพที่ ๓



กราฟวงกลมแสดงถึงรายได้จากการดำเนินงาน สำหรับปี ๒๕๑๙

<u>รายได้จากการสินค้า</u> (Freight Revenue)

ในปี พ.ศ.๒๕๑๙ ประมาณ ๘๙.๑% ของค่าระวางทั้งหมดมาจาก ค่าระวางเหมาหลัง(Carload Freight), ๗.๗% เป็นห่อวัตถุ(Less-than-carload freight), และ ๓.๒% เป็นค่าเช่าขบวนรถพิเศษ และรายได้อื่นจากการสินค้า (Special freight train charge and other revenues from freight service) ดังจะเห็นได้จากตารางดังนี้

<u>ปีการเงิน</u>	<u>ค่าระวางเหมาหลัง</u> (Carload)	<u>ห่อวัตถุ</u> (Less-than-carload)	<u>อื่น ๆ</u> (Other)
	<u>'๐๐๐ บาท</u>	<u>'๐๐๐ บาท</u>	<u>'๐๐๐ บาท</u>
๒๕๑๕	๓๓๓,๘๗๖	๓๕,๕๓๗	๖๘,๙๙๕
๒๕๑๖	๓๑๑,๙๘๒	๓๐,๓๓๖	๖๘,๘๐๔
๒๕๑๗	๓๓๙,๔๑๒	๓๓,๖๙๐	๒๗,๔๑๔
๒๕๑๘	๓๘๐,๐๕๔	๓๓,๒๒๐	๑๕,๙๑๑
๒๕๑๙	๔๘๓,๐๑๔	๔๑,๗๖๗	๑๗,๔๓๐

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายได้โดยเฉลี่ย (Averge Revenue)

ปีการเงิน	ค่าระวางต่อตัน		ตัน / ก.ม.
	ค่าระวางเหมาหลัง	หอวัสดุ	ค่าระวางเหมาหลัง
	(บาท)	(บาท)	(บาท)
๒๕๑๕	๖๖.๔๕	๔๖.๘๑	๐.๑๕
๒๕๑๖	๖๖.๓๓	๔๕.๓๔	๐.๑๕
๒๕๑๗	๗๐.๒๐	๑๑๔.๔๑	๐.๑๕
๒๕๑๘	๗๘.๘๗	๑๔๒.๑๑	๐.๑๖
๒๕๑๙	๘๓.๖๘	๒๑๓.๗๖	๐.๑๙

ค่าโดยสาร (Passage Revenue)

ในปี ๒๕๑๙ ประมาณ ๖๗.๐% ของค่าโดยสารทั้งหมดมาจากค่าโดยสารชั้นที่ ๓, ๑๒.๒% จากค่าโดยสารชั้นที่ ๒ และ ๓.๒% จากค่าโดยสารชั้นที่ ๑ และ ๑๗.๖% จากค่าขนส่งไปรษณียภัณฑ์และอื่น ๆ

ปีการเงิน	ค่าโดยสารชั้น ๑	ค่าโดยสารชั้น ๒	ค่าโดยสารชั้น ๓	อื่น ๆ
	'๐๐๐ บาท	'๐๐๐ บาท	'๐๐๐ บาท	'๐๐๐บาท
๒๕๑๕	๑๘,๒๕๔	๗๕,๑๘๔	๓๒๔,๒๒๕	๘๒,๕๘๑
๒๕๑๕	๒๐,๓๕๐	๗๕,๕๗๐	๓๕๒,๔๔๘	๘๕,๑๐๐
๒๕๑๗	๒๑,๕๓๔	๗๘,๘๕๘	๔๒๗,๑๐๒	๙๓,๓๖๓
๒๕๑๘	๒๔,๙๘๓	๘๑,๔๘๒	๔๔๘,๐๔๔	๑๑๘,๑๖๓
๒๕๑๙	๒๔,๓๕๒	๙๔,๔๙๖	๕๑๘,๔๓๘	๑๓๖,๒๙๗

รายได้โดยเฉลี่ย (Average Revenue)

ปีการเงิน	ต่อคน	คน / กิโลเมตร
	บาท	บาท
๒๕๑๕	๙.๗๓	๐.๑๑
๒๕๑๖	๙.๖๑	๐.๑๑
๒๕๑๗	๑๐.๑๑	๐.๑๒
๒๕๑๘	๑๐.๙๓	๐.๑๒
๒๕๑๙	๑๓.๕๒	๐.๑๔

๑.๔ ฐานะทางการเงินของการรถไฟ ฯ ในปัจจุบัน

การวิเคราะห์งบการเงิน[๕]

๑. วัตถุประสงค์ในการวิเคราะห์งบการเงิน(Financial Statements Analysis)

การวิเคราะห์ข้อมูลที่ปรากฏในงบดุล และบัญชีการค้ากำไรขาดทุน เป็นสิ่งซึ่งผู้ใช้รายงานเหล่านี้ จะกระทำเป็นอันดับแรกเมื่อต้องการจะทราบความมั่นคง และจุดอ่อนของฐานะทางการเงินของกิจการหนึ่ง ๆ ในการวิเคราะห์รายงานเหล่านี้จะกระทำเป็นอัตราส่วน ซึ่งก็ทำกันได้ง่าย ๆ เพียงแต่เอาตัวเลขตัวหนึ่งไปหารตัวเลขอีกตัวหนึ่ง อัตราส่วนนี้อาจจะต้องแสดงเป็นเปอร์เซ็นต์ ซึ่งก็ใช้ตัวเลขที่เป็นตัวส่วนมีค่าเป็น ๑๐๐ แล้วแสดงค่าของเศษเป็นเปอร์เซ็นต์ได้

อัตราส่วนทั้งหมดที่คำนวณจากตัวเลขในรายงานการเงิน หากได้คำนวณอย่างถูกต้อง และสามารถแปลความหมายได้อย่างเหมาะสมแล้ว อัตราส่วนเหล่านั้นจะเป็นเครื่องมือที่มีประโยชน์มากในการวิเคราะห์ฐานะทางการเงินของกิจการ อย่างไรก็ตาม อัตราส่วนนี้เป็นเพียงการแสดงความสัมพันธ์ของตัวเลขที่ปรากฏในรายงานการเงินของกิจการเพียงอย่างเดียว เราไม่สามารถที่จะแปลความหมายไปถึงว่าอัตราส่วนนั้นแสดงฐานะทางการเงินดีหรือไม่ดี ตัวอย่างเช่น ในการคำนวณอัตราส่วนทุนหมุนเวียน ปรากฏว่ากิจการที่กำลังทำการวิเคราะห์อยู่มีอัตราส่วนทุนหมุนเวียน ๒:๑ ก็แสดงแต่เพียงว่ากิจการนี้มีสินทรัพย์ที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้ง่ายเพียงพอสำหรับการชำระหนี้ระยะสั้นได้ถึง ๒ เท่า แต่เราไม่สามารถสรุปได้ว่ากิจการนี้มีความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้นดี เพราะโดยทางปฏิบัติในทางการค้าของกิจการประเภทนี้ อาจเป็นไปได้ว่า จะต้องใช้เงินทุนหมุนเวียนมากกว่ากิจการประเภทอื่น เช่นกิจการขายปลีกอาจต้องใช้อัตราส่วนทุนหมุนเวียนถึง ๓:๑ ส่วนกิจการที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนมีอัตราส่วนนี้ ๑:๑ ก็พอ เป็นต้น

ดังนั้นในการวิเคราะห์อัตราส่วนนี้ หากจะให้เห็นถึงจุดปัญหาได้ชัดเจนยิ่งขึ้น ควรจะได้มีการวิเคราะห์ย้อนหลังไปหลายปี เพราะตัวเลขที่ปรากฏออกมาในอดีตย้อนหลังขึ้นไป อาจแสดงให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพของอุตสาหกรรมทั่วไปในประเทศ หรือการเปลี่ยนแปลงในนโยบายการจัดการของกิจการและอื่น ๆ อีก อันทำให้ผู้ใช้อัตราส่วนสามารถจะแปลความหมายของอัตราส่วนเหล่านี้ได้เหมาะสมยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังจะสามารถทราบถึงแนวโน้มต่าง ๆ ได้ดีอีกด้วย

๒. ระยะเวลาของงบการเงินที่จะนำมาวิเคราะห์

---

[๕]ประยูร ฐินกาประดิษฐ์ "การวิเคราะห์งบการเงิน", การธนาคารพาณิชย์ (โรงพิมพ์การรถไฟ ฯ : ๒๕๑๘) หน้า ๒๔๑ - ๒๕๕

โดยปกติงบแสดงฐานะการเงินของลูกค้าที่จะนำมาวิเคราะห์ ควรประกอบด้วยงบการเงิน ๕ ปี หรืออย่างน้อยไม่ควรจะต่ำกว่า ๓ ปี เว้นแต่เป็นธุรกิจที่เพิ่งเริ่มดำเนินการ เพื่อให้ได้ผลของการวิเคราะห์อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งสำหรับใช้ในการวิเคราะห์แบบเทียบแนวโน้มเป็นร้อยละ

สำหรับการวิเคราะห์งบการเงินของการรถไฟ ฯ นี้ จะวิเคราะห์งบการเงินสำหรับระยะเวลา ๔ ปี คือ ตั้งแต่ปีการเงิน ๒๕๑๖ - ๒๕๑๙ และงบการเงินที่จะนำมาวิเคราะห์นี้เป็นงบการเงินที่พิมพ์แสดงแก่สาธารณชนในหนังสือสถิติแสดงกิจการ (Information Booklet)

๓. <u>วิธีวิเคราะห์</u>

การวิเคราะห์งบการเงินโดยทั่ว ๆ ไป อาจจะกระทำโดย .-

๓.๑ <u>เทียบเป็นอัตราส่วน</u> (Ratio) เป็นการเทียบอัตราส่วนเพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างสินทรัพย์ หนี้สิน ทุน รายได้ และรายจ่ายต่าง ๆ เช่น อัตราส่วนระหว่างทรัพย์สินหมุนเวียนและหนี้สินหมุนเวียน อัตราส่วนระหว่างทรัพย์สินถาวรกับหนี้สินระยะยาว และทรัพย์สินถาวรกับเงินทุน เป็นต้น การวิเคราะห์ตามวิธีนี้จะชี้ให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างรายการต่าง ๆ ว่ามีความเหมาะสมหรือไม่เพียงใด

๓.๒ <u>เทียบแนวโน้มเป็นร้อยละ</u> (Trend Percentage Method) การเทียบแนวโน้มเป็นร้อยละ จะใช้งบการเงินปีแรกเป็นปีมาตรฐาน ในที่นี้จะใช้ตัวเลขของปีการเงิน ๒๕๑๖ เป็นปีมาตรฐาน โดยกำหนดให้จำนวนเงินของแต่ละรายเป็น ๑๐๐ % แล้วเทียบร้อยละของแต่ละรายการชนิดเดียวกันในปีต่อ ๆ มา ถ้าในงบการเงินปีต่อ ๆ มา จำนวนเงินรายการชนิดเดียวกันมีจำนวนน้อยกว่าปีมาตรฐาน อัตราร้อยละจะต่ำกว่า ๑๐๐ % ถ้าจำนวนเงินสูงขึ้นอัตราร้อยละจะสูงกว่า ๑๐๐ %

การวิเคราะห์ตามวิธีนี้จะชี้ให้เห็นการเปลี่ยนแปลงในทางการเงินในระยะที่แล้ว ๆ มา ต่อเนื่องกันตามลำดับอันแสดงให้เห็นว่ารายการหนึ่ง ๆ นั้น ได้เพิ่มขึ้นหรือลดลงเมื่อเทียบเป็นร้อยละแล้วมีจำนวนเพิ่มขึ้นหรือลดลงร้อยละเท่าใด

การวิเคราะห์ที่จะให้ได้ผลอย่างจริงจัง ควรใช้วิธีวิเคราะห์ดังกล่าวทั้งสองประกอบกัน เพราะจะช่วยให้ทราบถึงความสัมพันธ์ของรายการต่าง ๆ คุณภาพของทรัพย์สินและแนวโน้มของแต่ละรายการด้วย

๔. <u>งบการเงินที่จะนำมาวิเคราะห์</u> คือ งบดุล ซึ่งเป็นงบที่แสดงให้เห็นฐานะของการรถไฟ ฯ และงบกำไรขาดทุน อันเป็นงบที่แสดงให้เห็นถึงความสามารถในการหากำไรกิจการ

๕. <u>อัตราส่วนต่าง ๆ และจำนวนร้อยละของรายการต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ในการวิเคราะห์</u>

ในขั้นแรกจะพูดถึงการวิเคราะห์อัตราส่วนต่าง ๆ ในงบดุลเพื่อให้ทราบถึงความมีสภาพคล่อง (Liquidity) ของการรถไฟ ฯ นั่นคือกิจการรถไฟจะมีความสามารถในการชำระหนี้ดีเพียงใด อย่างเช่น ดูว่าปริมาณและคุณภาพของทรัพย์สินหมุนเวียนว่ามีมากน้อยเพียงใด และจะให้ความคุ้มกันแก่เจ้าหนี้ระยะสั้นอย่างไร นั่นคือ ถ้าเกิดจะต้องหยุดดำเนินกิจการ จะมีทรัพย์สินเพียงพอที่จะใช้หนี้ในระยะสั้นได้หรือไม่เพียงใด

ตารางที่ ๔ การรถไฟแห่งประเทศไทย

งบดุล

ณ วันที่ ๓๐ กันยายน

ทรัพย์สิน	หน่วยเป็นล้านบาท			
	๒๕๑๙	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖
ทรัพย์สินหมุนเวียน				
เงินสด	๒๒.๙	๗๕.๙	๒๙๑.๐	๓๗๙.๔
เงินที่นำไปหาผลประโยชน์				
เป็นครั้งคราว	-	-	-	-
เงินฝากไว้ที่กระทรวงการคลัง	๒.๓	๑๐.๓	๙๙.๗	๑๓๐.๐
พัสดุคงคลัง	๘๘๒.๘	๗๐๕.๑	๕๕๔.๗	๕๒๒.๐
ทรัพย์สินหมุนเวียนอื่น ๆ	๑๐๘.๑	๑๑๘.๖	๑๕๐.๑	๑๒๓.๔
รวมทรัพย์สินหมุนเวียน	๑,๐๑๖.๑	๙๐๙.๙	๑.๐๙๕.๕	๑,๑๕๔.๘
เงินทุนสำรองและเงินสะสม	๗๘๙.๘	๗๔๖.๘	๖๘๘.๗	๖๒๖.๒
ทรัพย์สินที่เป็นทางถาวรและเครื่อง				
บริภัณฑ์รถไฟ	๘,๖๑๕.๗	๘,๕๒๔.๗	๗,๙๖๔.๙	๗,๖๒๔.๔
หัก เงินที่ได้รับช่วยเหลือ	(๒๓๑.๓)	(๒๒๙.๘)	(๒๒๙.๐)	(๒๒๖.๘)
หัก ค่าสึกหรอ	(๑,๖๕๔.๑)	(๑,๕๘๐.๓)	(๑,๔๔๘.๙)	(๑,๓๓๓.๖)
	๖,๗๓๐.๓	๖,๗๑๔.๖	๖,๒๘๗.๐	๖,๐๖๔.๐
ทรัพย์สินและเงินจ่ายอื่น ๆ				
ที่รอการหักโอน	๙๑.๘	๑๒๐.๐	๒๒๗.๑	๑๓๐.๓
ทรัพย์สินรวมทั้งสิ้น	๘,๖๒๘.๐	๘,๔๙๑.๓	๘,๒๙๘.๓	๗,๙๗๕.๓

ตารางที่ ๔ (ต่อ)

หนี้สิน	หน่วยเป็นล้านบาท			
	๒๕๑๙	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เหลื่อมจ่าย	๒๐๒.๘	๒๙๒.๕	๑๘๔.๒	๑๑๑.๕
หนี้สินที่ยังไม่ได้รับหลักฐานทวงหนี้	-	-	-	๕.๐
หนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ	๒๖๒.๐	๑๖๔.๗	๑๒๖.๑	๘๕.๔
รวมหนี้สินหมุนเวียน	๔๖๔.๘	๔๕๗.๒	๓๑๐.๓	๒๐๑.๙
หนี้สินมีกำหนดชำระ	๑,๒๐๔.๓	๑,๑๐๕.๔	๙๑๙.๙	๗๔๖.๘
เงินสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานและเงินสำรองชวัสดิการ	๙๔๕.๑	๘๘๖.๒	๘๑๙.๗	๗๔๒.๑
หนี้สินและเงินรับอื่น ๆ ที่รอการหักโอน	๑๗๔.๔	๑๗๐.๑	๒๒๖.๖	๒๓๔.๘
เงินทุน :				
เงินทุน	๕,๗๒๐.๖	๕,๖๘๘.๓	๕,๕๕๑.๐	๕,๔๙๕.๘
รายได้สุทธิ	๑๑๘.๘	๑๘๔.๑	๔๗๐.๘	๕๕๓.๙
	๕,๘๓๙.๔	๕,๘๗๒.๔	๖,๐๒๑.๘	๖,๐๔๙.๗
หนี้สินรวมทั้งสิ้น	๘,๖๒๘.๐	๘,๙๙๑.๓	๘,๒๙๘.๓	๗,๙๗๕.๓

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อัตราส่วนที่แสดงถึงสภาพคล่อง

การวิเคราะห์ทางด้านงบดุลจะใช้อัตราส่วนและการเทียบร้อยละดังต่อไปนี้

๑. เงินทุนหมุนเวียน (Working Capital)
๒. อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio หรือ Working Capital Ratio)
๓. อัตราส่วนทรัพย์สินหมุนเวียนเร็ว (The Acid-Test Ratio)
๔. การเทียบร้อยละของทรัพย์สินหมุนเวียน (Percentage Distribution of Current Assets)
๕. ตารางแสดงอัตราส่วนการสะสมของเงินทุนหมุนเวียน (Accumulation of Working Capital Ratio)
๖. จำนวนความหมุนเวียนและกำไรของทรัพย์สินหมุนเวียน (Number and (rofitability of Current Assets Turnover))
๗. การวิเคราะห์ลูกหนี้
๘. การวิเคราะห์สินค้าคงเหลือ
๙. อัตราส่วนของเจ้าของ (Equity Ratio)
๑๐. อัตราส่วนประกอบของแหล่งที่มาของเงินทุน (Composition of Sources of Funds)
๑๑. อัตราส่วนระหว่างกำไรสุทธิกับดอกเบี้ยจ่าย (Times Interest Earned)

๑. เงินทุนหมุนเวียน (Working Capital)

ความหมายของเงินทุนหมุนเวียน แยกออกเป็น ๒ นัยคือ

ก. หมายถึงจำนวนทรัพย์สินหมุนเวียน (The amount of the Current Assets)

ข. หมายถึงส่วนเกินของทรัพย์สินหมุนเวียนที่มากกว่าหนี้สินหมุนเวียน (The Difference between Current Assets and Current Liabilities)

ทรัพย์สินหมุนเวียน (Current Assets) หมายถึงเงินและทรัพย์สินที่จะเปลี่ยนเป็นเงินสดได้ภายในรอบระยะเวลาการดำเนินธุรกิจตามปกติ ๑ ปี เช่น เงินสด เงินฝากธนาคาร เงินลงทุนในหลักทรัพย์ชั่วคราว ตั๋วเงินรับ ลูกหนี้การค้า สินค้าคงเหลือ และค่าใช้จ่ายล่วงหน้า เป็นต้น

หนี้สินหมุนเวียน (Current Liabilities) หมายถึงหนี้สินที่จะต้องชำระภายใน ๑ ปี คือหนี้ที่คาดหมายว่าจะต้องชำระด้วยทรัพย์สินหมุนเวียน หรือก่อให้เกิดหนี้สินหมุนเวียนอื่น ๆ เช่น เจ้าหนี้การค้า ตั๋วเงินจ่าย เงินเบิกเกินบัญชีธนาคาร ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย รายได้รับล่วงหน้า หนี้สินระยะยามส่วนที่จะถึงกำหนดชำระภายใน ๑ ปี เป็นต้น

เพื่อขจัดปัญหาสับสนในคำจำกัดความ คำว่า เงินทุนหมุนเวียนให้หมายถึงส่วนเกินของทรัพย์สินหมุนเวียนที่สูงกว่าหนี้สินหมุนเวียน

การวิเคราะห์เงินทุนหมุนเวียน(Working Capital) จะช่วยให้เห็นถึงความสมบูรณ์ทางการเงินของธุรกิจที่จะใช้ดำเนินงานประจำวัน และส่วนเหลื่อมที่จะให้ความคุ้มกัน(Margin of Safety) ต่อเจ้าหนี้ระยะสั้นว่ามีมากน้อยเพียงใด

อย่างไรก็ดี แม้ว่าเงินทุนหมุนเวียนจะมีความสำคัญต่อเจ้าหนี้ระยะสั้นมาก แต่การวิเคราะห์เงินทุนหมุนเวียนอย่างเดียว อาจทำให้การวินิจฉัยผิดพลาดได้ เช่น

	บริษัท ก.	บริษัท ข.
ทรัพย์สินหมุนเวียน	๕๐๐,๐๐๐	๕,๐๐๐,๐๐๐
หนี้สินหมุนเวียน	๒๐๐,๐๐๐	๔,๗๐๐,๐๐๐
เงินทุนหมุนเวียน	๓๐๐,๐๐๐	๓๐๐,๐๐๐

ตามตัวอย่างข้างต้น เงินทุนหมุนเวียนของแต่ละบริษัทจะมีจำนวนเท่ากัน ถ้าพิจารณาแต่เพียงผิวเผิน ดูประหนึ่งว่าความคุ้มครองที่เจ้าหนี้ได้รับจากบริษัททั้งสองนี้อยู่ในระดับเดียวกัน คือ มีส่วนเหลื่อมอยู่บริษัทละ ๓๐๐,๐๐๐ บาท แต่ถ้าเทียบเป็นอัตราส่วนจะเห็นได้ว่า ในบริษัท ก. มีเจ้าหนี้หมุนเวียนอยู่ ๒๐๐,๐๐๐ บาท โดยมีทรัพย์สินหมุนเวียน ๕๐๐,๐๐๐ บาท เท่ากับในจำนวนหนี้ ๒ บาท บริษัท ก. มีทรัพย์สินหมุนเวียนถึง ๕ บาท ขณะเดียวกัน บริษัท ข. มีเจ้าหนี้ ๔.๓ บาท แต่มีทรัพย์สินหมุนเวียน ๕ บาท จึงเห็นได้ว่า ส่วนเหลื่อมที่จะให้ความคุ้มกันของบริษัท ก. ย่อมดีกว่าบริษัท ข. แน่ เพราะถ้าทรัพย์สินราคาตกลง เจ้าหนี้ในบริษัท ก. ย่อมได้รับความคุ้มครองดีกว่าเจ้าหนี้ในบริษัท ข. ฉะนั้นเงินทุนหมุนเวียนโดยตัวเองย่อมมีความสำคัญน้อยกว่า แต่จะต้องพิจารณารวมกับอัตราส่วนอื่น ๆ ประกอบด้วย

จากงบดุลของการรถไฟ ฯ สามารถนำมาหาเงินทุนหมุนเวียนได้ดังนี้

	๒๕๑๙	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖
ทรัพย์สินหมุนเวียน	๑,๐๑๖.๑	๙๐๙.๙	๑,๐๙๕.๕	๑,๑๕๔.๘
หนี้สินหมุนเวียน	๔๖๔.๘	๔๕๗.๒	๓๑๐.๓	๒๐๑.๙
เงินทุนหมุนเวียน	๕๕๑.๓	๔๕๒.๗	๗๘๕.๒	๙๕๒.๙

จากตัวเลขเงินทุนหมุนเวียนข้างต้นจะเห็นได้ว่า เงินทุนหมุนเวียนของการรถไฟมีแนวโน้มที่จะลดลงคือลดลงจาก ๙๕๒.๙ ในปี ๒๕๑๖ มาเป็น ๔๕๒.๗ ในปี ๒๕๑๘ และขยับเพิ่มสูงขึ้นเพียงเล็กน้อยคือมาเป็น ๕๕๑.๓ ในปี ๒๕๑๙ แสดงให้เห็นว่าทรัพย์สินหมุนเวียนของการรถไฟ ฯ มีแนวโน้มที่จะลดลงในขณะที่หนี้สินหมุนเวียนมีแนวโน้มที่จะเพิ่มสูงขึ้น

๒. <u>อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน</u> (Working Capital Ratio หรือ Current Ratio)

อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน หมายถึงการเทียบอัตราส่วนระหว่างหนี้สิน

หมุนเวียนต่อทรัพย์สินหมุนเวียนว่าในจำนวนหนี้สินหมุนเวียน ๑ ส่วน จะมีทรัพย์สินหมุนเวียนที่สามารถจะนำมาชดใช้ หรือให้ความคุ้มกันการชำระหนี้ได้กี่ส่วน เช่น

	บริษัท ก.	บริษัท ข.
ทรัพย์สินหมุนเวียน	๕๐๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐
หนี้สินหมุนเวียน	๒๐๐,๐๐๐	๒๕๐,๐๐๐
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน =	ทรัพย์สินหมุนเวียน / หนี้สินหมุนเวียน	
=	๕๐๐,๐๐๐ / ๒๐๐,๐๐๐	๕๐๐,๐๐๐ / ๒๕๐,๐๐๐
=	๒$\frac{๑}{๒}$: ๑	๒ : ๑

อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน เป็นเครื่องแสดงให้เห็นความคุ้มกันของทรัพย์สินหมุนเวียนที่มีต่อหนี้สินหมุนเวียน ธุรกิจที่มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน ๒:๑ คือ มีทรัพย์สินหมุนเวียนเป็นสองเท่าของหนี้สินหมุนเวียน อาจถือได้ว่าธุรกิจนั้นมีฐานะเป็นที่น่าพอใจ เพราะแสดงว่าแม้ทรัพย์สินหมุนเวียนของธุรกิจนั้น มูลค่าจะตกลงไปถึงร้อยละ ๕๐ เจ้าหนี้หมุนเวียนก็ยังมีทางที่จะได้รับชำระหนี้อยู่ อย่างไรก็ดีโดยสภาพของอัตราส่วนแล้วมิได้แสดงถึงคุณภาพของทรัพย์สินที่จะนำไปใช้หนี้ได้เมื่อถึงกำหนด เพราะถ้าคุณภาพของทรัพย์สินหมุนเวียนไม่ดี เช่น ทรัพย์สินหมุนเวียนส่วนใหญ่ประกอบด้วยลูกหนี้ที่ค้างชำระนานและน่าสงสัยว่าจะสูญเป็นจำนวนมาก สินค้าส่วนใหญ่ล้าสมัย คุณภาพไม่ดี ขายยาก การตีราคาสินค้าคงเหลือก็ไม่เข้มงวดและถูกต้องตามหลักวิชา ดังนี้อัตราส่วนของเงินทุนหมุนเวียน ๒:๑ อาจจะไม่เพียงพอ เพื่อให้การวิเคราะห์ฐานะถูกต้องต่อความจริงยิ่งขึ้น จึงจะต้องพิจารณาอัตราส่วนอื่นประกอบด้วย

สำหรับอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียนของการรถไฟก็เช่นเดียวกัน ใช้การพิจารณาในแง่เดียวกันกับที่กล่าวมาแล้วข้างต้นดังนี้ คือ

	๒๕๑๙	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖
ทรัพย์สินหมุนเวียน	๑,๐๑๖.๑	๔๐๙.๙	๑,๐๙๕.๕	๑,๑๕๔.๘
หนี้สินหมุนเวียน	๔๖๔.๘	๔๕๗.๒	๓๑๐.๓	๒๐๑.๙
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน=	$\frac{๑,๐๑๖.๑}{๔๖๔.๘}$	$\frac{๔๐๙.๙}{๔๕๗.๒}$	$\frac{๑,๐๙๕.๕}{๓๑๐.๓}$	$\frac{๑,๑๕๔.๘}{๒๐๑.๙}$
อัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน =	๒.๑๙	๑.๙๙	๓.๕๓	๕.๗๒

จากตัวเลขอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียนของการรถไฟ ฯ จะเห็นได้ว่ามีแนวโน้มที่ลดลงอย่างมากจาก ๕.๗๒ ในปี ๒๕๑๖ ลดลงเป็น ๓.๕๓ ในปี ๒๕๑๗, ๑.๙๙ ในปี ๒๕๑๘ และ ๒.๑๙ ในปี ๒๕๑๙ จะเห็นว่า ในปี ๒๕๑๖ กิจการรถไฟมีสินทรัพย์หมุนเวียนที่จะมาชดใช้หรือคุ้มกันหนี้สินหมุนเวียนได้ถึง ๕ หรือ ๖ เท่า แต่ในปี ๒๕๑๙ ลดลงเหลือเพียงสองเท่าเท่านั้น จริงอยู่ดังได้กล่าวมาแล้วว่าอัตราส่วนนี้ถ้ากิจการมี ๒:๑ ก็นับว่าน่าพอใจได้ แต่ก็ต้องพิจารณาเทียบกับกิจการอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกันด้วยว่าอัตราส่วนที่น่าพอใจควรจะเป็นเท่าใด

๓. <u>อัตราส่วนทรัพย์สินหมุนเวียนเร็ว</u>

อัตราส่วนของทรัพย์สินหมุนเวียนเร็วต่อหนี้สินหมุนเวียน จะคำนวณได้โดยหารจำนวนทรัพย์สินหมุนเวียนเร็วด้วยจำนวนหนี้สินหมุนเวียน

$$\therefore \text{อัตราส่วนทรัพย์สินหมุนเวียนเร็ว} = \frac{\text{ทรัพย์สินหมุนเวียนเร็ว}}{\text{หนี้สินหมุนเวียน}}$$

ทรัพย์สินหมุนเวียนเร็ว ได้แก่เงินสด บัญชีลูกหนี้ (รวมตั๋วแลกเงินรับ) และเงินลงทุนระยะสั้น โดยไม่รวมสินค้าคงเหลือไว้ในทรัพย์สินหมุนเวียนเร็ว เพราะสินค้าจะต้องใช้เวลาในการเปลี่ยนสภาพเป็นเงินสด คือจะต้องขายก่อนจึงจะมีสิทธิเรียกร้อง และอีกประการหนึ่งโดยปกติราคาของสินค้าก็ไม่แน่นอน เปลี่ยนแปลงได้ง่ายตามภาวะของตลาด

ทรัพย์สินหมุนเวียนเร็วของการรถไฟสามารถหาได้ดังนี้

	๒๕๑๙	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖
เงินสด	๒๒.๙	๗๕.๙	๒๙๑.๐	๓๗๙.๔
เงินฝากไว้ที่กระทรวงการคลัง	๒.๓	๑๐.๓	๙๙.๗	๑๓๐.๐
∴ ทรัพย์สนหมุนเวียนเร็ว	๒๕.๒	๘๖.๒	๓๙๐.๗	๕๐๙.๔
อัตราส่วนทรัพย์สินหมุนเวียนเร็ว	$\frac{๒๕.๒}{๔๖๔.๘}$	$\frac{๘๖.๒}{๔๕๗.๒}$	$\frac{๓๙๐.๗}{๓๑๐.๓}$	$\frac{๕๐๙.๔}{๒๐๑.๙}$
	= ๐.๐๕:๑	๐:๑๙:๑	๑.๒๖:๑	๒.๕๒:๑

อัตราส่วนทรัพย์สินหมุนเวียนเร็วนี้ ตามหลักวิชาถือว่ามีอัตราส่วนเพียง ๑ ต่อ ๑ ก็นับว่าเพียงพอแต่สำหรับธุรกิจในประเทศไทยอาจจะใช้ไม่ได้ผล โดยเฉพาะในธุรกิจที่ด้อยความสามารถในการเรียกเก็บหนี้

แต่สำหรับกิจการรถไฟ ฯ สำหรับในปี ๒๕๑๖ และ ๒๕๑๗ มีอัตราส่วนที่ค่อนข้างน่าพอใจ แต่สำหรับในปี ๒๕๑๘ และ ๒๕๑๙ นั้น อัตราส่วนนี้ต่ำกว่าระดับมาตรฐาน คือมีเพียง ๐.๑๙:๑ และ ๐.๐๕:๑ ในปี ๒๕๑๘ และ ๒๕๑๙ ตามลำดับ

๔. <u>การเทียบร้อยละของทรัพย์สินหมุนเวียน</u>

การเทียบร้อยละของทรัพย์สินหมุนเวียน หมายถึงการเทียบทรัพย์สินหมุนเวียนแต่ละรายการเป็นอัตราส่วนร้อยกับยอดรวม จากการเปรียบเทียบนี้ จะแสดงให้เห็นความเปลี่ยนแปลงระหว่างเงินสด เงินลงทุนระยะสั้น ตัวเงินรับ ลูกหนี้ และสินค้าคงเหลือ การเปลี่ยนแปลงของรายการเหล่านี้ จะชี้ให้เห็นความคล่องตัวของทรัพย์สินหมุนเวียนว่าปีใดจะดีกว่ากัน

	๒๕๑๙	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖
เงินสด	๒.๒๕	๘.๓๔	๒๖.๕๖	๓๒.๘๕
เงินฝากไว้ที่กระทรวงการคลัง	๐.๒๓	๑.๑๓	๔.๑๑	๑๑.๒๖
พัสดุคงคลัง	๘๖.๘๘	๗๗.๔๙	๕๐.๖๓	๔๕.๒๐
ทรัพย์สินหมุนเวียนอื่น ๆ	๑๐.๖๔	๑๓.๐๔	๑๓.๗๐	๑๐.๖๙
รวมทรัพย์สินหมุนเวียน	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐	๑๐๐

เมื่อเทียบดูอัตราส่วนร้อยละในปี ๒๕๑๖ จะเห็นได้ว่ามีเงินสดอยู่ถึง ๓๒.๘๕ % ของทรัพย์สินหมุนเวียนอื่นและมีพัสดุคงคลังอยู่ ๔๕.๒๐ % และจะเห็นได้ว่าพัสดุคงคลังได้เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จาก ๔๕.๒๐ % ในปี ๒๕๑๖ เพิ่มเป็น ๕๐.๖๓ % ๗๗.๔๙ % และ ๘๖.๗๘ % ในปี ๒๕๑๗, ๒๕๑๘ และ ๒๕๑๙ ตามลำดับ แต่ทว่าเงินสดกลับลดลงจาก ๓๒.๘๕ % ในปี ๒๕๑๖ เป็น ๒๖.๕๖ %, ๘.๓๔ % และ ๒.๒๕% ในปี ๒๕๑๗, ๒๕๑๘ และ ๒๕๑๙ ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่ามีเงินสดเหลืออยู่น้อย และเงินส่วนใหญ่ไปจมอยู่ในพัสดุคงคลังเสียมาก ทำให้ขาดสภาพคล่อง ความคล่องตัวลดน้อยลง

สำหรับปัญหาที่ว่าสินค้าคงคลังมีเป็นจำนวนมาก และเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ดังแสดงให้เห็นได้ตามอัตราส่วนร้อยละดังกล่าวข้างต้น อาจเนื่องมาจากสาเหตุ ๒ ประการ คือ

๑. มีการซื้อเพิ่มขึ้น

๒. มีการจำหน่ายจากบัญชีน้อย หรือมีการนำไปใช้น้อย

สำหรับประเด็นแรกคือมีการซื้อเพิ่มเนื่องมาจากระเบียบวิธีการจัดซื้อตัวรถของการรถไฟ ฯ ต้องใช้การประกวดราคา เมื่อบริษัทใดประมูลได้ การรถไฟ ฯ จะต้องจัดซื้อจากบริษัทนี้ ดังนั้นอาจจะกลายเป็นยี่ห้อใหม่ซึ่งยังไม่เคยใช้มาก่อนและผู้ขายมักจะแนะนำการรถไฟ ฯ ให้ซื้ออะไหล่ต่าง ๆ มาพร้อมกับตัวรถด้วย ซึ่งการรถไฟ ฯ จำเป็นที่จะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ขาย เนื่องจากไม่มีความรู้ว่าของ

แต่ละอย่างจะมีอายุการใช้งานนานเพียงไร และในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจำเป็นจะต้องมีอะไหล่เหล่านี้เตรียมพร้อมไว้ เพราะอะไหล่เก่าอาจจะนำมาใช้กับตัวรถใหม่ไม่ได้ นอกจากนี้เนื่องจากในระยะหลัง ๆ นี้มีการซื้อรถเพิ่มเป็นจำนวนมาก จึงจำเป็นจะต้องมีอะไหล่ดังกล่าวตุนไว้มากด้วย

สำหรับประเด็นที่สองที่ว่ามีการจำหน่ายจากบัญชีน้อย หรือนำไปใช้น้อยก็เนื่องมาจากว่าอะไหล่ที่ต้องซื้อพร้อมกับตัวรถนั้นมักจะเป็นอะไหล่ที่จะต้องใช้ตามวาระซึ่งตัวรถมักจะไม่เสียหายในช่วงระยะเวลา ๕ - ๑๐ ปี แรก ดังนั้นจึงมักจะไม่ถูกนำไปใช้นอกจากในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ

สาเหตุอีกประการหนึ่งคือ ราคาหรือค่าของอะไหล่มีจำนวนสูงขึ้นด้วยและบางกรณีจำเป็นจะต้องมีเครื่องยนต์สำรองสำหรับสับเปลี่ยนเวลาเครื่องยนต์ชำรุด ซึ่งตัวเครื่องจำเป็นจะต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศ อาจจำเป็นจะต้องสั่งซื้อเข้ามาเตรียมไว้ก่อน

สำหรับปัญหาที่ว่าพัสดุคงคลังมีจำนวนสูงมากนั้น การรถไฟ ฯ กำลังดำเนินการที่จะพยายามลดจำนวนลงอยู่และเป็นปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งของการรถไฟ ฯ โดยได้ตั้งคณะกรรมการขึ้นมา ประกอบด้วยผู้เก็บรักษาพัสดุคงคลังและผู้ใช้พัสดุคงคลัง คือฝ่ายช่างกล ดำเนินการพิจารณาแก้ไขอยู่

๕. <u>ตารางแสดงอัตราส่วนการสะสมของเงินทุนหมุนเวียน</u>

การทำตารางแสดงอัตราส่วนการสะสมของเงินทุนหมุนเวียนนี้ จะช่วยให้เจ้าหนี้ระยะสั้นทราบได้ว่าธุรกิจนั้นจะใช้หนี้ระยะสั้นด้วยเงินสด แต่เพียงอย่างเดียวพอหรือไม่ หรือจะต้องใช้เงินสดรวมกับทรัพย์สินหมุนเวียนอื่นด้วย การหาอัตราส่วนนี้จะคำนวณขึ้นโดยขั้นแรกเอาเงินสดเทียบเป็นส่วนร้อยกับหนี้สินหมุนเวียน อันดับต่อไปจึงเอาเงินสดรวมกับเงินฝากที่กระทรวงการคลังเทียบส่วนร้อยกับหนี้สินหมุนเวียน และต่อ ๆ มาก็เอาทรัพย์สินหมุนเวียนที่อยู่ถัดไปมารวม แล้วเทียบส่วนร้อยกับหนี้สินหมุนเวียนตามลำดับ

	๒๕๑๔		๒๕๑๘		๒๕๑๗		๒๕๑๖	
	ทุนหมุนเวียน (ลบ)	อัตราส่วนสะสมของทุนหมุนเวียน	ทุนหมุนเวียน (ลบ)	อัตราส่วนสะสมของทุนหมุนเวียน	ทุนหมุนเวียน (ลบ)	อัตราส่วนสะสมของทุนหมุนเวียน	ทุนหมุนเวียน (ลบ)	อัตราส่วนสะสมของทุนหมุนเวียน
เงินสด	๒๒.๙	๐.๐๔	๗๕.๙	๐.๑๖	๒๙๑.๐	๐.๙๔	๓๗๙.๔	๑.๓๘
เงินฝากไว้ที่กระทรวงการคลัง	๒.๓	๐.๐๕	๑๐.๓	๐.๑๙	๙๙.๗	๑.๒๖	๑๓๐.๐	๒.๕๒
พัสดุคงคลัง	๘๘๒.๘	๑.๙๕	๗๐๕.๑	๑.๗๓	๕๕๔.๗	๓.๐๕	๕๒๒.๐	๕.๑๑
ทรัพย์สินหมุนเวียนอื่นๆ	๑๐๘.๑	๒.๑๙	๑๑๘.๖	๑.๙๙	๑๕๐.๑	๓.๕๓	๑๒๓.๔	๕.๗๒
รวมทรัพย์สินหมุนเวียน	๑๐๑๖.๑		๙๐๔.๙		๑๐๙๕.๕		๑๑๕๔.๘	

จากอัตราส่วนดังกล่าวข้างต้นทำให้ทราบว่า ถ้าในปี ๒๕๑๖ กิจการรถไฟ ฯ ต้องการชำระหนี้สินระยะสั้น ก็สามารถที่จะใช้เงินสดที่มีอยู่ในมือชำระได้อย่างเพียงพอ โดยไม่ต้องใช้ทรัพย์สินหมุนเวียนอื่น นั่นคือหนี้สินระยะสั้น ๑ บาท จะสามารถเอาเงินสดซึ่งมีอยู่ถึง ๑.๓๘ บาท มาใช้หนี้ได้ แต่ถ้าเป็นปี ๒๕๑๗ การชำระหนี้สินระยะสั้นต้องถอนเงินที่ฝากไว้ที่กระทรวงการคลังบางส่วนมารวมกับเงินสดที่มีอยู่ในมือไปใช้หนี้ ส่วนในปี ๒๕๑๘ และ ๒๕๑๙ นั้น คล้ายคลึงกันคือการชำระหนี้ระยะสั้นจะใช้แต่เงินสดที่มีอยู่ในมือ ชำระหนี้อย่างเดียวไม่เป็นการเพียงพอและถึงแม้จะถอนเงินฝากไว้ที่กระทรวงการคลังมาทั้งหมดก็ยังไม่พอเพียงชำระหนี้สินระยะสั้น (หนี้สินระยะสั้นตามอัตราส่วนนี้เท่ากัน ๑ บาท ในปี ๒๕๑๘ เมื่อเอาเงินสดกับเงินฝากไว้ที่กระทรวงการคลังรวมกันเท่ากับ ๐.๑๖ + ๐.๑๙ = ๐.๓๕ บาทเท่านั้น ไม่เพียงพอ) จะต้องนำสินค้าคงคลังออกจำหน่ายบางส่วนเพื่อเอามารวมกันไปชำระหนี้ระยะสั้น ซึ่งก็ไม่แน่ว่าจะสามารถจำหน่ายพัสดุคงคลังได้ง่ายหรือไม่

I 15743333

นั่นย่อมแสดงให้เห็นว่าความคล่องตัวของสินทรัพย์ใกล้เงินสดมีน้อยลงเมื่อเทียบกับหนี้สินระยะสั้น เพราะจะต้องนำทรัพย์สินหมุนเวียนอื่นออกจำหน่ายเพื่อนำมารวมกับเงินสดจ่ายชำระหนี้ระยะสั้น ผิดกับในปี ๒๕๑๖ สินทรัพย์ของกิจการมีสภาพคล่องมากเมื่อเทียบกับหนี้สินระยะสั้น เพียงแต่เงินสดในมือก็พอชำระหนี้ระยะสั้นได้แล้ว

สำหรับคำกล่าวที่ว่าจะต้องนำสินค้าคงคลังออกจำหน่ายบางส่วนนั้นมาใช้กับการรถไฟ ฯ ไม่ได้ ซึ่งนั่นเป็นแต่เพียงทางทฤษฎี เพราะพัสดุหรือสินค้าคงคลังที่เหลืออยู่เป็นจำนวนมากและไม่เคลื่อนไหวหรือเคลื่อนไหวช้าลงเป็นของที่จะใช้ได้แต่กับรถไฟเท่านั้น คนอื่นจะนำไปใช้ก็ไม่ได้จึงมักจะจำหน่ายออกไม่ได้เพียงแต่รอว่าเมื่อไรจะถึงวาระที่จะใช้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๕

การรถไฟแห่งประเทศไทย

บัญชีกำไรขาดทุน

ประจำปีเพียงวันที่ ๓๐ กันยายน

หน่วยล้านบาท

	๒๕๑๔	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖	๑๕๒๐	๑๕๒๑
รายได้การในการเดินรถ						
การโดยสาร	๗๗๔.๕๗	๖๗๘.๓๔	๖๒๖.๖๗	๕๔๔.๘๔	790.46	852.06
การสินค้า	๕๔๒.๗๘	๔๒๔.๔๖	๔๐๐.๗๔	๔๑๑.๓๔	618.79	588.94
อื่น ๆ	๘๐.๒๑	๖๔.๘๐	๖๐.๖๘	๔๔.๔๒	157.12	175.02
รวมรายได้	๑๔๐๒.๕๖	๑๑๗๗.๖๕	๑๐๘๘.๐๔	๑๐๐๕.๖๕	1566.37	1616.02
รายจ่ายในการเดินรถ	๑๕๐๓.๐๐	๑๔๑๔.๗๘	๑๑๖๒.๖๑	๘๔๕.๒๐	1469.32	1505.63
รายได้ที่หักรายจ่ายแล้ว (ขาดทุน)	(๑๐๐.๔๔)	(๒๓๗.๑๓)	(๗๔.๕๒)	๑๑๐.๔๕	92.05	110.39
ค่าเช่าล้อเลื่อนสุทธิ	๐.๕๒	๐.๖๖	๑.๖๕	๐.๑๖	1.07	7.55
รายได้สุทธิในการเดินรถ (ขาดทุน)	(๔๔.๔๒)	(๒๓๖.๔๗)	(๗๒.๘๗)	๑๑๐.๖๑	98.12	117.94
รายได้และรายจ่ายอื่น ๆ	(๐๐.๑๕)	๔.๓๖	๗.๔๔	๑.๑๔	(1.29)	15.03
รวมรายได้ทั้งสิ้น(ขาดทุน)	(๑๐๐.๐๗)	(๒๒๗.๑๑)	(๖๕.๔๓)	๑๑๑.๘๐	96.83	132.97
หักรายจ่ายตามข้อผูกพัน	๗๕.๔๐	๖๕.๓๐	๓๔.๒๖	๓๖.๒๗	74.48	75.49
รายได้สุทธิ(ขาดทุน)(ก่อน	(๑๗๕.๔๗)	(๒๔๒.๔๑)	(๑๐๔.๖๔)	๗๕.๕๓	22.35	57.48
รวมกำไรจากการขายทรัพย์สิน						
กำไรจากการขายทรัพย์สิน และเงินหัก (ขาดทุน)	๕.๗๐	๕.๘๔	๔๘.๕๐	(๑๒๑.๐๘)	(10.15)	(197.43)
เงินได้สุทธิ(ขาดทุนสุทธิ)	(๑๗๐.๒๗)	(๒๘๖.๕๗)	(๕๖.๑๔)	(๔๕.๕๕)	12.20	(139.95)

๖. จำนวนหมุนเวียนและกำไรของทรัพย์สินหมุนเวียน

การคำนวณหาจำนวนความหมุนเวียนและกำไรของทรัพย์สินหมุนเวียน จะหาได้โดย

(ก) หาความหมุนเวียนของทรัพย์สินหมุนเวียนรวมตัวเฉลี่ย ซึ่งหาได้ดังนี้

$$= \frac{\text{ต้นทุนสินค้าขายและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ}}{\text{ทรัพย์สินหมุนเวียนรวมถัวเฉลี่ย}}$$

ทรัพย์สินหมุนเวียนรวมตัวเฉลี่ยหาได้โดยเฉลี่ยจากทรัพย์สินหมุนเวียนรวมคงเหลือเมื่อสิ้นเดือนแต่ละเดือนของรอบปี หรือเฉลี่ยจากทรัพย์สินหมุนเวียนคงเหลือเมื่อต้นงวดบัญชีกับเมื่อสิ้นงวดบัญชีก็ได้

(ข) หาอัตราส่วนของกำไรสุทธิต่อทรัพย์สินหมุนเวียนรวมถัวเฉลี่ย ซึ่งหาได้ดังนี้

$$= \frac{\text{กำไรสุทธิ}}{\text{ทรัพย์สินหมุนเวียนรวมถัวเฉลี่ย}}$$

(ค) การหาอัตราส่วนกำไรสุทธิต่อการหมุนเวียนของทรัพย์สินหมุนเวียนรวมถัวเฉลี่ยหนึ่งครั้ง ซึ่งหาได้จาก

$$= \frac{\text{ผลลัพธ์ตาม ข.}}{\text{ผลลัพธ์ตาม ก.}}$$

การหาอัตราส่วนที่กล่าวมานี้ ทำให้รู้ว่าในปีหนึ่ง ๆ ทรัพย์สินหมุนเวียนของธุรกิจหมุนออกไป (เมื่อเป็นต้นทุนการซื้อสินค้าและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ) กี่ครั้ง และในการหมุนของทรัพย์สินหมุนเวียนครั้งหนึ่งนั้นทำกำไรเท่าใด

	๒๕๑๙	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖
ต้นทุนสินค้าขายรวมค่าใช้จ่าย	๑๕๗๘.๙	๑๔๘๐.๐๘	๑๑๒๗.๓๕	๙๓๑.๔๗
ทรัพย์สินหมุนเวียนรวมถัวเฉลี่ย	๑๐๑๖.๑	๙๐๙.๙	๑๐๙๕.๕	๑๑๕๔.๘

	๒๕๑๙	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖
กำไรสุทธิ	(๑๗๐.๒๗)	(๒๘๖.๕๗)	(๕๖.๑๙)	(๔๕,๕๕)
๑. จำนวนการหมุนเวียนของทรัพย์สินหมุนเวียนรวมถัวเฉลี่ย	๑.๕๕ ครั้ง	๑.๖๓ ครั้ง	๑.๐๓ ครั้ง	๐.๘๑ ครั้ง
๒. อัตราส่วนของกำไรสุทธิต่อทรัพย์สินหมุนเวียนรวมถัวเฉลี่ย (ในปีนี้เป็นขาดทุน)	---------- (ขาดทุน) ----------			
๓. อัตราส่วนของกำไรสุทธิต่อการหมุนเวียนของทรัพย์สินหมุนเวียนรวมถัวเฉลี่ยหนึ่งครั้ง(ในปีนี้เป็นขาดทุน)	---------- (ขาดทุน) ----------			
๔. จำนวนวันใน ๑ ปี ๓๖๕ วัน จำนวนการหมุนเวียนตาม ๑. คิดเป็นวัน	๒๓๕ วัน	๒๒๔ วัน	๓๕๕ วัน	๔๕๑ วัน

ในที่นี้ใช้ทรัพย์สินหมุนเวียนรวม แต่ไม่ได้ถัวเฉลี่ยเนื่องจากข้อมูลไม่เพียงพอจะหาได้เพียงบางปี จึงตัดปัญหาโดยไม่ถัวเฉลี่ย

ปกติในการวิเคราะห์งบการเงินของธุรกิจที่ขายสินค้า เราจะวิเคราะห์สินค้าคงคลังของกิจการดูว่ามีการเคลื่อนไหวเร็วเพียงใด คือวิเคราะห์ดูว่า สินค้าที่ธุรกิจมีอยู่ในมือจะสามารถขายออกไปได้โดยเฉลี่ยในเวลากี่วัน โดยการหาอัตราความหมุนเวียนของสินค้าคงเหลือ(Inventory Turn Over Rate)ประการหนึ่ง อีกประการหนึ่งจะวิเคราะห์ดูว่า สินค้าคงเหลือที่กิจการมีอยู่นั้นมีจำนวนที่เหมาะสมเพียงใดหรือไม่ เมื่อเทียบกับประมาณขายและเงินทุนหมุนเวียน

สำหรับกิจการรถไฟ ฯ นั้น การที่จะวิเคราะห์ในลักษณะดังกล่าวข้างต้นนี้อาจจะไม่ได้ผลนัก เนื่องจากไม่ได้มีการขายสินค้าเป็นกิจการหลัก แต่เป็นการขายบริการ อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาจากงบดุลแล้วจะเห็นได้ว่า มีพัสดุคงคลังมาก สูงกว่า ๕๐% ของทรัพย์สินหมุนเวียน จึงนับได้ว่าเป็นส่วนประกอบที่สำคัญอย่างหนึ่งของ

ทรัพย์สินหมุนเวียน แต่อย่างไรก็ดีพัสดุคงคลังนี้ก็ย่อมจะก่อให้เกิดรายได้ในทางอ้อม ไม่ใช่เป็นรายได้ทางตรงเหมือนกิจการขายสินค้า นั่นคือพัสดุคงคลังที่มีอยู่ก็เพื่อนำไปหารายได้นั่นเอง จึงอาจจะนำมาวิเคราะห์ในลักษณะคล้ายคลึงกันได้ คือดูว่าพัสดุคงคลังที่มีอยู่มีการเคลื่อนไหวบ่อยเพียงใด หรือไม่มีการเคลื่อนไหวเลย ซึ่งเท่ากับว่าเงินสดส่วนใหญ่ของกิจการจะมาจมอยู่ในรูปของพัสดุคงคลัง การวิเคราะห์จะกระทำได้ดังนี้คือ

๓. อัตราความหมุนเวียนของสินค้าคงเหลือ(Inventory Turn Over Rate)

$$= \frac{\text{ต้นทุนสินค้าขาย (หรือยอดขาย)}}{\text{สินค้าคงเหลือสิ้นปี (หรือถัวเฉลี่ย)}}$$

ในที่นี้จะใช้ยอดรายได้จากการเดินรถแทนยอดขาย และสินค้าคงเหลือจะใช้ยอดสิ้นปี

การหาความหมุนเวียนของสินค้าคงเหลือเป็นการหาจำนวนครั้งของสินค้าคงเหลือสิ้นปีที่จะเปลี่ยนเป็นเงินสดหรือลูกหนี้ในระหว่างปี

จำนวนครั้งของการหมุนเวียนของสินค้าคงเหลือ หมายถึงจำนวนครั้งที่สินค้าขายออกไป (หรือถูกนำไปใช้) และซื้อเข้ามาใหม่แทนที่ในระหว่างงวดบัญชี

เมื่อหาจำนวนครั้งของการหมุนเวียนของสินค้าได้แล้ว ถ้านำจำนวนครั้งไปหารจำนวนวันในรอบปี จะได้ผลลัพธ์ว่าสินค้าที่ธุรกิจมีอยู่ในมือจะสามารถขายออกไปได้ (หรือถูกนำไปใช้) โดยเฉลี่ยในระยะเวลากี่วัน

	๒๕๑๙	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖
รายได้จากการเดินรถ	๑๔๐๒.๕๖	๑๑๗๗.๖๕	๑๐๘๘.๐๙	๑๐๕๕.๖๕
สินค้าคงเหลือสิ้นปี	๘๘๒.๘๐	๗๐๕.๑๐	๕๕๔.๗๐	๕๒๒.๐
อัตราหมุนเวียนของสินค้าคงเหลือ (ครั้ง)	๑.๕๙	๑.๖๗	๑.๙๖	๑.๙๓
จำนวนวันใน ๑ ปี (วัน)	๓๖๕	๓๖๕	๓๖๕	๓๖๕
ระยะเวลาโดยประมาณที่สินค้าคงเหลือจะถูกนำไปใช้ (วัน)	๒๓๐	๒๑๙	๑๘๖	๑๘๙

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากตัวเลขระยะเวลาการหมุนเวียนของสินค้าคงเหลือโดยประมาณจะเห็นได้ว่า สินค้าคงเหลือถูกนำไปใช้ช้าลง เมื่อเทียบระยะเวลาในปี ๒๕๑๖,๒๕๑๗ กับ ๒๕๑๘ และ ๒๕๑๙ คือเดิมโดยเฉลี่ยเมื่อปี ๒๕๑๖ ในเวลา ๑๘๙ วัน จะถูกนำไปใช้ครั้งหนึ่ง แต่ในปี ๒๕๑๙ ในระยะเวลา ๒๓๐ วัน จะถูกนำไปใช้ครั้งหนึ่ง

๔. อัตราส่วนของเจ้าของ (Equity Ratio)

อัตราส่วนของเจ้าของ อัตราส่วนประกอบของแหล่งที่มาของเงินทุนและอัตราส่วนระหว่างกำไรสุทธิกับดอกเบี้ย แสดงให้เห็นว่า กิจการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือไม่ ซึ่งนอกจากจะเป็นเครื่องชี้ให้เห็นถึงความมั่นคงของกิจการในระยะยาวแล้ว ยังสามารถใช้เป็นเครื่องแนะให้แก่ฝ่ายจัดการในการจัดโครงสร้างของเงินทุน (Capital Structure) ให้เหมาะสมอีกด้วย สำหรับการจัดโครงสร้างของเงินทุนนี้ โดยทั่วไปนักการเงินจะถือหลักเกณฑ์เบื้องต้นว่าจะพยายามจัดหาเงินทุนโดยการกู้ให้มากหากว่าเงินกู้นี้จะให้ผลตอบแทนสูงกว่าดอกเบี้ยที่เสียไป ในขณะเดียวกันก็พยายามลดการเสี่ยงภัยที่เกิดจากการมีหนี้สูงด้วย หลักเกณฑ์นี้เรียกว่าTrading on Equity หรือLeaverage เพราะการกระทำตามหลักเกณฑ์นี้จะทำให้กิจการมีผลตอบแทนสูงขึ้น

สำหรับอัตราส่วนของเจ้าของสามารถจะแบ่งได้ ๓ อัตราและแสดงผลต่างกัน ดังนี้

๔.๑ อัตราส่วนระหว่างหนี้สินทั้งหมดต่อสินทรัพย์ทั้งหมด เป็นอัตราส่วนที่แสดงความมีหนี้สินต่อสินทรัพย์ของกิจการ เป็นการวิเคราะห์ว่าหากกิจการจะต้องล้มเลิกไปแล้ว จะมีสินทรัพย์เพียงพอกับการใช้หนี้ทั้งหมดได้หรือไม่เพียงใด

๔.๒ อัตราส่วนระหว่างส่วนของเจ้าของต่อสินทรัพย์ทั้งหมด เป็นอัตราส่วนที่แสดงให้เห็นว่ากิจการดำเนินการตามหลักเกณฑ์ Trading on Equity มากน้อยเพียง

ใด หากกิจการใช้ทุนเพียงเล็กน้อยหรือมีส่วนของเจ้าของน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับสินทรัพย์ที่มีอยู่ทั้งหมด แสดงว่ากิจการย่อมเสี่ยงภัยมาก ถ้ากิจการมีส่วนของเจ้าของมากเกินไปก็แสดงว่ามิได้พยายามใช้เงินทุนที่เหลือให้เป็นประโยชน์เพียงพอ

๔.๓ อัตราส่วนระหว่างส่วนของเจ้าของต่อหนี้สินทั้งหมด เป็นการเปรียบเทียบแหล่งที่มาของเงินทุนระหว่างเงินทุนที่เป็นหนี้กับทุนของกิจการ ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงการเสี่ยงภัยของกิจการหากกิจการมีหนี้มากก็จะยอมเสี่ยงกับการเลิกล้มกิจการมาก

ผลการคำนวณจะได้ดังนี้

	๒๕๑๙	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖
หนี้สินทั้งหมด : สินทรัพย์ทั้งหมด	๐.๓๒	๐.๓๑	๐.๒๗	๐.๒๔
ส่วนของเจ้าของ : สินทรัพย์ทั้งหมด	๐.๖๘	๐.๖๙	๐.๗๓	๐.๗๖
ส่วนของเจ้าของ : หนี้สินทั้งหมด	๒.๐๙	๓.๒๔	๒.๖๔	๓.๑๔

๑๐. ส่วนประกอบของเหล่าที่มาของเงินทุน เป็นการคำนวณเพื่อแสดงรายละเอียดเพิ่มเติมจากข้อ ๔.๓ โดยการแสดงเป็นเปอร์เซ็นต์

	๒๕๑๙	๒๕๑๘	๒๕๑๗	๒๕๑๖
หนี้สินเดินสะพัด	๕.๓๙%	๕.๓๘%	๓.๗๔%	๒.๕๓%
หนี้สินระยะยาว	๒๖.๙๓%	๒๕.๔๖%	๒๓.๖๙%	๒๑.๖๑%
ส่วนของเจ้าของ	๖๗.๖๘%	๖๙.๑๖%	๗๒.๕๗%	๗๕.๘๖%
	๑๐๐.๐๐%	๑๐๐.๐๐%	๑๐๐.๐๐%	๑๐๐.๐๐%

๔. อัตราส่วนระหว่างกำไรสุทธิกับดอกเบี้ยจ่าย เป็นการวิเคราะห์ความสามารถ

ในการชำระหนี้ดอกเบี้ยโดยเฉพาะ โดยดูว่ากิจการจะสามารถหากำไรได้เป็นกี่เท่าของดอกเบี้ยจ่ายกำไรสุทธิควรเป็นกำไรก่อนหักภาษีเงินได้และดอกเบี้ยจ่าย กำไรสุทธิดังกล่าวนี้หากมีจำนวนต่ำหรือเท่ากับ จำนวนดอกเบี้ยจ่าย ก็จะถือว่ากิจการพยายามจะหาเงินทุนโดยการกู้ยืมมา แต่ไม่ได้ดำเนินตามหลักเกณฑ์ของ Trading on Equity จุดที่กำไรสุทธิเท่ากับดอกเบี้ยจ่าย จึงเป็นจุดเสมอตัว (Break-Even Point ที่กิจการไม่ควรกู้ยืมเพิ่มขึ้น แต่สำหรับกิจการรถไฟการคำนวณหาอัตราส่วนกำไรสุทธิ/ดอกเบี้ยจ่ายกระทำไม่ได้ เนื่องจากกิจการขาดทุนอยู่แล้ว ซึ่งก็เท่ากับว่าขณะนี้กิจการรถไฟมีการกู้ยืมมากอยู่แล้ว ซึ่งก็เป็นลักษณะโดยปกติทั่ว ๆ ไปของกิจการประเภทสาธารณูปโภค ซึ่งไม่ได้ดำเนินการเพื่อหวังผลกำไร มักจะประสบกับปัญหาการขาดแคลนเงินทุน ต้องมีการกู้ยืมเป็นของธรรมดา และโดยเฉพาะรถไฟฯ ต้องลงทุนสูงมาก ทั้งในด้านสิ่งก่อสร้างและทางหรือตัวรถ จึงต้องมีการกู้ยืมมาก

<u>อัตราส่วนที่แสดงถึงความสามารถในการหากำไร</u>

ในการวัดฐานะทางการเงินของกิจการหนึ่ง ๆ จะต้องพิจารณาถึงสมรรถภาพในการหากำไรและความสามารถในการชำระหนี้ของกิจการทั้งสองอย่างประกอบกันเสมอ เพราะอาจจะเป็นไปได้ว่ากิจการที่มีความสามารถในการชำระหนี้ไม่ดี อาจมีความสามารถในการหากำไรได้ดี กิจการนั้นก็จะมีความก้าวหน้าในอนาคต แล้วความสามารถในการชำระหนี้ก็จะตามมาภายหลัง ในทางตรงกันข้ามหากว่ากิจการมีความสามารถในการชำระหนี้ดีมาก แต่การดำเนินงานประสบการขาดทุนอยู่เสมอต่อไปฐานะทางการเงินก็ย่อมจะคลอนแคลน

การวัดความสามารถในการหากำไรโดยการวิเคราะห์จากตัวเลขที่ปรากฏในรายงานการเงินจะกระทำได้โดยการคำนวณหาอัตราผลตอบแทน (Rate of Return) สำหรับผู้ลงทุนภายนอกก็จะใช้อัตราผลตอบแทนจากเงินทุน (Rate of Return Capital) เป็นเครื่องวัดความสามารถในการหากำไรของกิจการที่คนจะลงทุน ซึ่งอาจคำนวณ

ได้เป็นเงินปันผลต่อมูลค่าหุ้น (Dividend Yield) หรือกำไรสุทธิต่อมูลค่าหุ้น (Earning Yield) แต่สำหรับการจัดการภายในการวัดความสามารถในการหากำไรจะเพ่งเล็งถึงอัตราผลตอบแทนจากเงินทุนที่กิจการได้ลงไปจริง ๆ ซึ่งจะต่างจากอัตราส่วนที่คำนวณโดยผู้ลงทุนภายนอก เพราะอาจเป็นไปได้ว่า เงินทุนของกิจการจะไม่เท่ากับผลรวมของมูลค่าหุ้นทั้งหมด เนื่องจากมูลค่าหุ้นอาจขึ้นหรือลงไปจากราคาที่ตราไว้ (Par Value) ตามสภาวะของตลาดหุ้นได้

อย่างไร ก็ดี วัตถุประสงค์อันสำคัญของการใช้อัตราผลตอบแทนจากเงินทุนนี้ก็เพื่อจะวัดว่ากิจการได้ใช้เงินทุนและสินทรัพย์ของกิจการได้ประโยชน์มากน้อยเพียงใด

สูตรการคำนวณอัตราผลตอบแทนจากเงินทุน ได้แก่

$$R = \frac{P}{S} / \frac{S}{I}$$

ซึ่งให้ R = อัตราผลตอบแทน

P = กำไรสุทธิ

S = ยอดขาย

I = เงินลงทุนหรือสินทรัพย์ที่ใช้ในการหารายได้ทั้งหมด

แต่สำหรับกิจการรถไฟซึ่งประสบกับการขาดทุนมาตลอดตั้งแต่ปี ๒๕๑๖ ดังนั้นการจะวิเคราะห์จากอัตราผลตอบแทนจากเงินทุนย่อมทำไม่ได้ ซึ่งก็เท่ากับแสดงให้เห็นว่าความสามารถในการหากำไรยิ่งด้อยมาก เพราะกิจการได้ใช้เงินทุนหรือทรัพย์สินของกิจการไปโดยไม่ค่อยได้ประโยชน์เลยนั่นเอง ซึ่งก็เป็นเรื่องจริงเพราะการรถไฟ ฯ ไม่ได้ดำเนินกิจการเพื่อหาผลกำไร แต่ควรจะได้คำนึงถึงความอยู่รอดของการรถไฟ ฯ ไว้บ้างด้วย

๑.๕ ความจำเป็นในการปรับค่าภาระให้สอดคล้องกับค่าใช้จ่าย

กิจการรถไฟก็เหมือนกิจการที่ผลิตสินค้าในแง่ที่ว่าเมื่อค่าใช้จ่ายสูงกว่ารายได้

ได้ก็ย่อมประสบกับการขาดทุนอย่างไม่ต้องสงสัย สาเหตุของการขาดทุนสามารถแยกแยะออกได้ ๒ ประเด็น คือ

๑. รายได้ต่ำ

๒. ค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนในการขนส่งสูง

สำหรับกิจการรถไฟ ฯ เป็นไปได้ทั้งสองประเด็นคือ รายได้ต่ำแต่มีค่าใช้จ่ายสูง อัตราค่าระวางและค่าโดยสารของการรถไฟ ฯ ที่ใช้อยู่ในปี ๒๕๑๘ นี้ได้ใช้มากกว่า ๒๐ ปี โดยไม่มีการปรับเพิ่มเลย เท่าที่การรถไฟ ฯ สามารถเลี้ยงตัวเองได้ในระยะที่ผ่านมา เพราะการรถไฟ ฯ ได้พยายามเพิ่มกำลังการผลิตและประสิทธิภาพในการทำงานอยู่ตลอดเวลา จึงสามารถรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอยู่ตลอดเวลาได้

การรถไฟ ฯ ได้พยายามขอปรับปรุงค่าระวางและค่าโดยสารที่ไม่ได้ปรับปรุงมากว่า ๒๐ ปี ต่อรัฐบาลมาตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๑๗ เพื่อให้อัตราค่าระวางได้สัดส่วนกับภาวะเงินเฟ้อ วิกฤติการณ์น้ำมันและการเพิ่มค่าจ้างแรงงาน และเพื่อให้การรถไฟ ฯ สามารถเลี้ยงตัวเองได้ โดยไม่ต้องพึ่งเงินช่วยเหลือจากรัฐบาลซึ่งจะเป็นภาระแก่ประชาชนผู้เสียภาษีทั้งประเทศ แต่เนื่องจากเหตุผลทางการเมืองจึงทำให้การรถไฟ ฯ เพิ่งได้รับอนุมัติให้ขึ้นค่าระวางสินค้าได้ในปลายปีงบประมาณ ๒๕๑๘ (เริ่มใช้ตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ ๒๕๑๙ คือตุลาคม ๒๕๑๘) การขึ้นค่าภาระครั้งนี้ก็ทำให้การรถไฟ ฯ มีรายได้เพิ่มขึ้นและแม้ว่าจะสามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งได้แต่ก็ยังไม่อาจเพิ่มได้ทันกับค่าใช้จ่ายซึ่งเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเนื่องจากภาวะเงินเฟ้อ วกฤติการณ์น้ำมันและการเพิ่มค่าจ้างแรงงาน

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อลักษณะของกิจการรถไฟ ฯ ในปัจจุบันว่าค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของการรถไฟ ฯ ในการดำเนินงานมากกว่า ๕๐% เป็นค่าใช้จ่ายผู้ปฏิบัติงาน เนื่องจากมีพนักงานเป็นจำนวนมาก กิจการรถไฟ ฯ พยายามที่จะลดค่าใช้จ่ายประเภทนี้โดยการหยุดรับพนักงานใหม่ หรือพยายามรับพนักงานใหม่ให้น้อยที่สุดเท่าที่จะสามารถกระทำได้ เพราะไม่สามารถที่จะลดจำนวนคนงานโดยวิธีปลดออกได้เนื่อง

จากเป็นระบบงานของรัฐ การจะเลิกจ้างจึงไม่อาจทำได้ง่ายนัก เพราะเหตุผลทางการเมือง

การรถไฟ ฯ พยายามลดกำลังคนลงเพื่อที่จะได้ลดค่าใช้จ่ายประเภทเงินเดือนและค่าใช้สอยส่วนบุคคลดังจะเห็นได้จากตารางค่าใช้จ่ายของผู้ปฏิบัติงานรถไฟดังต่อไปนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๖

ค่าใช้จ่ายของผู้ปฏิบัติงานการรถไฟ ฯ ปีงบประมาณ ๒๕๐๕ - ๒๕๑๙

ปีงบประมาณ	จำนวนผู้ปฏิบัติงาน		ค่าใช้จ่ายของผู้ปฏิบัติงาน		เฉลี่ยค่าใช้จ่ายต่อผู้ปฏิบัติงาน ๑ คน		
					ต่อปี	ต่อเดือน	%
๒๕๐๕	๓๐,๐๗๘ คน	= ๑๐๐%	๒๗๕.๖๓ ล้านบาท	= ๑๐๐%	๙,๑๖๔ บาท	๗๖๔ บาท	๑๐๐%
๒๕๐๖	๓๐,๑๘๗ "	= ๑๐๒.๔๖	๒๘๓.๓๒ "	= ๑๐๒.๗๙	๙,๑๙๔ "	๗๖๖ "	๑๐๐.๓๓
๒๕๐๗	๓๐,๖๙๔ "	= ๑๐๒.๐๕	๒๙๓.๔๓ "	= ๑๐๖.๔๖	๙,๕๖๐ "	๗๙๖ "	๑๐๔.๓๒
๒๕๐๘	๓๒,๖๖๓ "	= ๑๐๘.๕๙	๓๐๐.๔๓ "	= ๑๐๙.๐๐	๙,๑๙๘ "	๗๖๗ "	๑๐๐.๓๙
๒๕๐๙	๓๕,๕๐๕ "	= ๑๑๘.๐๔	๓๑๕.๖๐ "	= ๑๑๔.๕๐	๘,๘๘๙ "	๗๔๑ "	๙๗.๐๐
๒๕๑๐	๓๓,๙๗๕ "	= ๑๑๒.๙๖	๓๓๔.๐๕ "	= ๑๒๑.๒๐	๙,๘๓๓ "	๘๒๐ "	๑๐๗.๓๐
๒๕๑๑	๓๕,๓๙๗ "	= ๑๑๗.๖๘	๓๙๘.๖๙ "	= ๑๔๔.๖๕	๑๑,๒๖๓ "	๙๓๙ "	๑๒๒.๙๐
๒๕๑๒	๓๖,๕๐๕ "	= ๑๒๑.๓๗	๔๒๓.๗๖ "	= ๑๕๓.๗๔	๑๑,๖๐๘ "	๙๖๗ "	๑๒๖.๖๗
๒๕๑๓	๓๕,๖๙๔ "	= ๑๑๘.๖๗	๔๓๔.๒๒ "	= ๑๕๗.๕๔	๑๒,๑๖๕ "	๑,๐๑๔ "	๑๓๒.๗๕
๒๕๑๔	๓๕,๔๗๘ "	= ๑๑๗.๙๕	๔๔๔.๐๑ "	= ๑๖๑.๐๙	๑๒,๕๑๕ "	๑,๐๔๓ "	๑๓๖.๕๗
๒๕๑๕	๓๓,๙๗๖ "	= ๑๑๒.๙๖	๔๕๕.๐๖ "	= ๑๖๕.๑๐	๑๓,๓๙๓ "	๑,๑๑๖ "	๑๔๖.๑๕
๒๕๑๖	๓๓,๓๘๘ "	= ๑๑๑.๐๐	๔๗๒.๙๗ "	= ๑๗๑.๖๐	๑๔,๑๖๖ "	๑,๑๘๐ "	๑๕๔.๕๘
๒๕๑๗	๓๒,๙๕๔ "	= ๑๐๙.๕๖	๖๓๐.๙๓ "	= ๒๒๘.๙๐	๑๙,๑๔๖ "	๑,๕๙๕ "	๒๐๘.๙๓
๒๕๑๘	๒๙,๕๔๘ "	= ๙๘.๒๔	๗๕๓.๗๒ "	= ๒๗๓.๔๕	๒๕,๕๐๗ "	๒,๑๒๖ "	๒๗๘.๓๔
๒๕๑๙	๓๑,๐๔๑ "	= ๑๐๓.๒๐	๗๕๒.๐๖ "	= ๒๗๒.๘๕	๒๔,๒๒๘ "	๒,๐๑๙ "	๒๖๔.๓๘

หมายเหตุ ค่าใช้จ่ายของผู้ปฏิบัติงานได้แก่เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าครองชีพ เบี้ยเลี้ยงต่าง ๆ ค่าล่วงเวลา ค่าเล่าเรียน ค่าเช่าบ้าน เงินสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานและอื่น ๆ

จากตารางข้างต้นนี้จะเห็นได้ว่าในปีงบประมาณ ๒๕๑๘ จำนวนผู้ปฏิบัติงานลดลงเหลือ ๙๘.๒๔% เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ ๒๕๑๗ ซึ่งมีจำนวนผู้ปฏิบัติงานถึง ๑๐๔.๕๖% (ปี ๒๕๐๕ เป็นปีฐาน) แต่เมื่อพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายของผู้ปฏิบัติงานแล้วโดยส่วนรวมเพิ่มจาก ๒๒๘.๙๐% ในปีงบประมาณ ๒๕๑๗ เป็น ๒๗๓.๔๕% ในปีงบประมาณ ๒๕๑๘ (ปี ๒๕๐๕ เป็นปีฐาน) และค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อผู้ปฏิบัติงาน ๑ คน เพิ่มจาก ๒๐๘.๙๓% ในปีงบประมาณ ๒๕๑๗ เป็น ๒๗๘.๓๔% ในปีงบประมาณ ๒๕๑๘ (ปี ๒๕๐๕ เป็นปีฐาน)

ในปีงบประมาณ ๒๕๑๙ จำนวนผู้ปฏิบัติงานเพิ่มจาก ๒๙,๕๔๙ คน เป็น ๓๑,๐๔๑ คน คือเพิ่มประมาณ ๕% แต่ค่าใช้จ่ายของผู้ปฏิบัติงานกลับลดลงประมาณ ๒% ซึ่งจะเห็นได้ว่าความพยายามที่จะลดค่าใช้จ่ายของผู้ปฏิบัติงานได้ผล แต่ก็ได้ผลเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

การที่กิจการรถไฟ ฯ มีค่าใช้จ่ายสูง แต่มีรายได้ต่ำ ถึงแม้ว่าการรถไฟฯ จะพยายามปรับค่าภาระให้สูงขึ้นเนื่องจากค่าใช้จ่ายสูง แต่การที่จะปรับค่าภาระก็ไม่สามารถกระทำได้เต็มที่ เนื่องจากมีคู่แข่งขันที่สำคัญคือการขนส่งทางรถยนต์ ถ้าการรถไฟ ฯ เพิ่มค่าระวางสูงมากเกินไป การรถไฟ ฯ จะเสียลูกค้าไปส่วนหนึ่ง การสูญเสียประมาณการขนส่งไปนี้อาจจะถึงจุดหนึ่งที่ทำให้รายได้รวมไม่เพิ่มไปกว่าเดิม หรือลดน้อยลงไปกว่าเดิมก็ได้

หากพิจารณาในด้านรายจ่าย การรถไฟ ฯ ยังมีข้อเสียเปรียบคู่แข่งขันอีกเรื่องหนึ่ง ซึ่งก็จัดว่าเป็นเรื่องที่สำคัญคือ การรถไฟ ฯ ต้องช่วยตัวเองมากกว่าทางด้านคู่แข่งขัน เช่น ในเรื่องทางการขนส่งทางรถยนต์ รัฐบาลเป็นผู้สร้างถนนให้และเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางเอง โดยที่ผู้ใช้ถนนเสียค่าใช้จ่ายให้รัฐบาลเพื่อเป็นค่าบำรุงรักษาแต่เพียงเล็กน้อย ผิดกับการรถไฟ ฯ ซึ่งจะต้องออกค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางเองซึ่งจะสูงมากในแต่ละปี อันเป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้ค่าใช้จ่ายของการรถไฟ ฯ สูงมากกว่าเมื่อเทียบกับคู่แข่งขัน เมื่อคู่แข่งขันเสียค่าใช้จ่ายน้อย

กว่า ก็ย่อมเป็นธรรมดาที่จะสามารถคิดค่าระวางในการขนส่งได้ถูกกว่าการรถไฟ ฯ หากการคิดต้นทุนเป็นไปตามข้อเท็จจริงแล้ว ต้นทุนของการขนส่งทางรถยนต์อาจสูงกว่าทางรถไฟและค่าระวางขนส่งที่ทางรถยนต์รับจ้างขนย่อมจะแพงกว่าค่าระวางของการรถไฟ ฯ หากเป็นเช่นนั้นการรถไฟ ฯ ก็ยังมีโอกาสที่จะขอปรับเพิ่มค่าระวางได้อีก

การที่นำเอาค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางมากล่าวในตอนนี้ก็เพื่อจะชี้ให้เห็นว่า เหตุใดค่าใช้จ่ายหรือต้นทุนของการรถไฟ ฯ จึงได้สูงกว่าคู่แข่งขัน แต่ค่าระวางยังคงอยู่ในระดับใกล้เคียงกันและต่ำกว่าด้วยซ้ำไป ทั้งนี้เพื่อเป็นการรักษาส่วนของตลาด ปัญหาต่อไปก็คือทำอย่างไรการรถไฟ ฯ จึงจะลดค่าใช้จ่ายทางด้านนี้ลงได้บ้างเพื่อจะได้สู้คู่แข่งขันได้ การที่จะลดค่าใช้จ่ายด้านนี้ลงจะต้องมาพิจารณาดูว่าค่าใช้จ่ายด้านนี้สูงเพราะมีค่าใช้จ่ายประเภทใดมาก ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางก็คงจะประกอบด้วยวัสดุและแรงงาน และเมื่อหันมาพิจารณาจากจำนวนผู้ปฏิบัติงานในแต่ละฝ่ายและสำนักงาน.(Employees Classified by Organization) ข้างล่างนี้จะเห็นได้ชัดว่าคงจะหนักไปทางด้านค่าใช้จ่ายผู้ปฏิบัติงานมากกว่าเนื่องจากฝ่ายการช่างโยธา(Civil Engineering Dept.) ใช้พนักงานมากที่สุดคือ มีจำนวนถึง ๑๒,๗๘๐ คน จากพนักงานทั้งหมดของการรถไฟฯ ๓๑,๐๔๑ คน ในปี ๒๕๑๙ และคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ได้ถึง ๔๑.๑๗% ซึ่งแผนกนี้จะเป็นแผนกที่ทำหน้าที่บำรุงรักษาทาง และนี่เองคงจะเป็นสาเหตุที่ทำให้ค่าบำรุงรักษาสูงมาก รองลงมาจากฝ่ายการช่างโยธาก็เป็นฝ่ายช่างกล (Mechanical Engineering Dept.) สำหรับฝ่ายนี้นอกจากจะทำหน้าที่ด้านลากเลื่อนแล้วยังเกี่ยวข้องกับการบำรุงรักษา รถจักร รถพ่วงต่าง ๆ รวมทั้งการสร้างรถโดยสาร รถสินค้าอีกด้วย

จำนวนผู้ปฏิบัติงานในแต่ละฝ่ายและสำนักงาน [๖]

เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๑๙

	ผู้ปฏิบัติงานประจำ		ผู้ปฏิบัติงานชั่วคราว	รวม
	พนักงาน	ลูกจ้าง		
ฝ่ายธุรการ	๑๘๘	๑๘๕	๔	๓๘๗
ฝ่ายการเดินรถ	๔,๖๑๔	๒,๐๙๗	๘๑๙	๗,๕๓๐
ฝ่ายการตลาด	๖๖	๓	-	๖๙
ฝ่ายการบัญชี	๕๓๔	๓๖	๑	๕๗๑
ฝ่ายการช่างกล	๒,๙๑๙	๕,๑๘๙	๑๖๑	๘,๒๖๙
ฝ่ายการช่างโยธา	๑,๒๒๗	๑๐,๐๕๑	๑,๕๐๒	๑๒,๗๘๐
สำนักงานอาญาบาล	๓๙	๗	-	๔๖
สำนักงานแพทย์	๑๙๒	๗๕	๓	๒๗๐
สำนักงานคลังพัสดุ	๑๗๒	๑๒๘	๔	๓๐๔
สำนักงานศูนย์การฝึก	๓๒	๔๒	๒	๗๖
สำนักงานตำรวจรถไฟ ฯ	๗๒๙	๘	๒	๗๓๙
รวม	๑๐,๗๒๒	๑๗,๘๒๑	๒,๔๙๘	๓๑,๐๔๑

ตามที่ได้ชี้ให้เห็นแล้วว่า ค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ประกอบด้วยค่าแรงของการรถไฟ ฯ สูงขึ้นอยู่ตลอดเวลา และมีแนวโน้มที่จะสูงต่อไป ถึงแม้ว่าจะพยายามลดจำนวนพนักงานลงแล้วก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากค่าครองชีพได้เพิ่มสูงขึ้นมากแล้วค่าใช้จ่ายประเภทอื่นก็ได้เพิ่มสูงขึ้นมากเช่นเดียวกัน ดังตัวเลขที่จะปรากฏต่อไปนี้

---

[๖] การรถไฟแห่งประเทศไทย "จำนวนผู้ปฏิบัติงาน", สถิติแสดงกิจการ, หน้า ๖๓

รายจ่าย		การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง	การบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ	การหาประโยชน์และการขนส่ง	การดำเนินกิจการอื่น ๆ	รายจ่ายส่วนกลาง
รายจ่ายจริง	๒๕๑๘	๒๘๔,๕๒๘	๓๙๒,๐๑๙	๕๕๐,๒๔๘	๓๖,๙๐๒	๑๕๑,๐๘๕
	๒๕๑๙	๒๙๔,๓๑๕	๕๑๐,๖๕๖	๕๓๗,๙๓๗	๔๑,๓๗๖	๑๔๐,๗๑๗
รายจ่ายประมาณการ	๒๕๒๐	๓๒๐,๐๙๐	๔๓๔,๖๓๘	๕๖๖,๘๒๒	๓๘,๐๗๖	๑๕๓,๘๙๘
	๒๕๒๑	๓๓๕,๒๘๑	๔๗๗,๐๖๑	๖๐๔,๖๗๖	๔๑,๕๑๒	๑๖๑,๔๗๒
	๒๕๒๒	๓๕๒,๒๓๕	๕๔๔,๐๒๖	๖๓๓,๓๖๕	๔๕,๓๑๗	๑๗๐,๐๐๗
	๒๕๒๓	๓๖๗,๓๖๘	๕๘๘,๐๗๖	๖๗๐,๐๒๒	๔๘,๓๕๐	๑๗๘,๘๐๘
	๒๕๒๔	๓๘๓,๓๙๐	๖๒๔,๒๓๗	๗๐๓,๑๕๖	๕๑,๖๐๕	๑๘๗,๙๔๐

เมื่อค่าใช้จ่ายมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นโดยที่ไม่มีทางที่จะลดให้น้อยลงหรือลดลงได้ยาก อย่างเช่นค่าใช้จ่ายผู้ปฏิบัติงาน ในขณะเดียวกันรายได้ก็ต่ำ ผลที่ปรากฏออกมาก็คือการรถไฟ ฯ ประสบภาวะการขาดทุนอย่างมากมายดังตัวเลขข้างล่างนี้

ผลการขาดทุนจากการดำเนินงาน (Operating Loss)

ปีงบประมาณ	ผลขาดทุน (ล้านบาท)
๒๕๑๗	๑๐๔.๗
๒๕๑๘	๒๙๒.๔
๒๕๑๙	๑๗๕,๙๗

ทางปฏิบัติที่การรถไฟ ฯ จะทำได้ในการลดผลขาดทุน นอกจากจะพยายามลดค่าใช้จ่ายประเภทอื่นที่พอจะลดได้แล้ว ก็คือพยายามเพิ่มทางด้านรายได้ ดังจะเห็นได้จากการรถไฟ ฯ ได้ขอปรับเพิ่มค่าระวางครั้งหลังนี้ก็เนื่องมาจากความจำเป็นดังกล่าว

มาแล้วนั่นเอง ถึงแม้ว่าการรถไฟ ฯ จะพยายามเพิ่มค่าภาระแต่ก็ยังไม่เพียงพอหรือคุ้มกับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอยู่ตลอดเวลา แต่ก็ยังดีกว่าไม่ได้แก้ไขอย่างใดเลย เพราะถึงแม้ว่าจะเพิ่มค่าระวางก็ยังเพิ่มได้ไม่เต็มที่เนื่องจากคู่แข่งขันซึ่งมีต้นทุนต่ำกว่า ทำการรับจ้างขนส่งได้ในราคาต่ำกว่า

การปรับเพิ่มค่าระวางจริงอยู่อาจมีผลทำให้ผู้ใช้บริการลดน้อยลง แต่ถ้าการรถไฟ ฯ ได้พยายามปรับปรุงบริการในด้านขนส่งสินค้าให้เป็นที่เชื่อถือได้ สะดวกทันการณ์ และพยายามเสริมข้อได้เปรียบในประการต่าง ๆ ที่รถไฟมีอยู่เหนือการขนส่งทางอื่น ก็จะสามารถรักษาลูกค้าส่วนใหญ่ไว้ได้ นอกจากนี้ควรพยายามชี้แจงให้ประชาชนทั่วไปทราบถึงเหตุผลหรือสาเหตุที่การรถไฟ ฯ ต้องปรับเพิ่มค่าระวางเช่นเป็นผลเนื่องมาจากการที่น้ำมันขึ้นราคา นอกจากมีผลทำให้ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับน้ำมันซึ่งการรถไฟ ฯ ใช้มากต้องเพิ่มมากแล้ว ยังมีผลกระทบกระเทือนเกี่ยวกับพนักงานเรียกร้องให้เพิ่มค่าครองชีพเพราะการที่น้ำมันขึ้นราคาทำให้สินค้าราคาแพง พนักงานจำเป็นจะต้องมีรายได้เพิ่มเพื่อจะสามารถซื้อสินค้าในราคาที่เพิ่มสูงนั้นได้

อย่างไรก็ตามอาจจะมีข้อสงสัยว่าทำไมการรถไฟ ฯ จึงเพิ่งคิดปรับค่าระวางเพิ่มเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๑๘ นี้เอง โดยยอมใช้อัตราค่าระวางที่กำหนดขึ้นมาใช้เมื่อ ๒๐ ปีก่อน ทั้งนี้ก็มีสาเหตุมาจากที่ว่าการรถไฟ ฯ เพิ่งจะเริ่มขาดทุนในระยะ ๒ - ๓ ปีที่แล้วมานี้เอง คือเริ่มขาดทุนมาตั้งแต่ปี ๒๕๑๖ เรื่อยมาจนถึงปี ๒๕๑๘ ซึ่งขาดทุนมาก และในปี ๒๕๑๙ จึงได้มีการปรับเพิ่มค่าระวางอันเป็นเหตุทำให้ผลขาดทุนสุทธิน้อยลงดังจะเห็นได้จากตารางข้างล่างนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๗ รายได้จากการดำเนินงานและรายจ่ายจากการดำเนินงาน

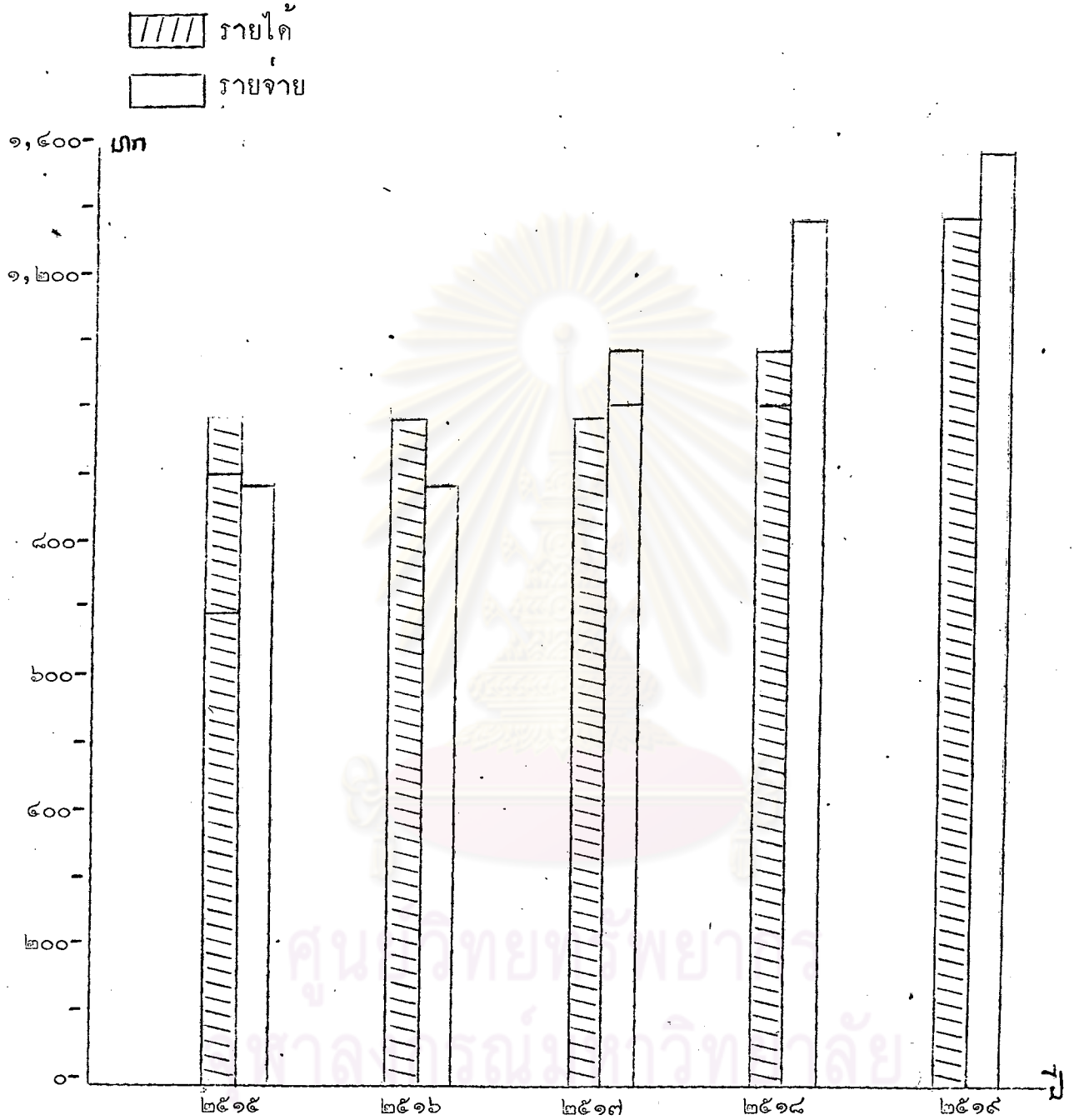
ปีการเงิน	รายได้จากการดำเนินงาน ,๐๐๐ บาท	รายจ่ายจากการดำเนินงาน ,๐๐๐ บาท	อัตราส่วน รายจ่าย:รายได้ (%)
๒๕๑๕	๔๘๔,๔๔๑	๘๗๒,๔๔๑	๘๘.๖๘
๒๕๑๖	๔๙๓,๒๓๘	๘๗๔,๔๑๐	๘๘.๕๔
๒๕๑๗	๑,๐๘๑,๔๑๔	๑,๑๔๖,๘๓๔	๑๐๖.๐๕
๒๕๑๘	๑,๑๗๑,๐๒๒	๑,๓๔๘,๔๑๗	๑๑๔.๔๒
๒๕๑๙	๑,๓๔๕,๓๐๘	๑,๔๘๖,๖๔๑	๑๐๖.๖๕

จากตารางข้างต้นนี้จะทราบได้ง่ายว่าปีใดขาดทุนโดยดูจากอัตราส่วนรายจ่ายในการดำเนินงานต่อรายได้ในการดำเนินงาน ถ้าเกินร้อยแสดงว่าปีนั้นขาดทุน เพราะอัตราส่วนดังกล่าวแสดงว่าถ้าจะให้ได้รายได้ ๑๐๐ บาท จะต้องเสียค่าใช้จ่ายเท่าใด อย่างเช่นในปี ๒๕๑๗ ซึ่งเป็นปีที่เริ่มขาดทุนจะเห็นได้ว่าอัตราส่วนนี้เท่ากับ ๑๐๖.๐๕% นั่นคือถ้าจะให้ได้รายได้ ๑๐๐ บาท ในปีนี้ต้องเสียค่าใช้จ่าย ๑๐๖.๐๕ บาทนั่นเอง

นอกจากจะแสดงผลขาดทุนให้เห็นเป็นตัวเลขข้างต้นแล้ว ยังอาจแสดงให้ดูเป็นแผนภูมิได้อีกแบบหนึ่งดังนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาพที่ ๔



แผนภูมิแสดงการเปรียบเทียบรายได้และรายจ่ายจากการดำเนินงาน

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มีข้อสังเกตว่าการที่การรถไฟ ฯ ไม่ได้ปรับเพิ่มค่าระวางเลยในระยะเวลาถึง ๒๐ กว่าปี คงจะเนื่องมากจากการรถไฟ ฯ เป็นหน่วยงานของรัฐ แม้จะเป็นรัฐวิสาหกิจแต่ก็มีหน้าที่จัดบริการในลักษณะสาธารณูปโภค การหากำไรจึงมิใช่วัตถุประสงค์ของกิจการนี้ กำไรที่จำเป็นคงจะต้องการเพียงเพื่อให้มีทุนที่จะนำไปขยายกิจการให้กว้างขวางยิ่งขึ้นเท่านั้น จนกระทั่งการรถไฟ ฯ ประสบการขาดทุนอย่างมากจึงเล็งเห็นว่าจะยังคงใช้อัตราค่าระวางที่ใช้มาเมื่อ ๒๐ ปีก่อนไม่ได้แล้ว จึงได้ปรับเพิ่มค่าภาระขึ้นอีกครั้งหนึ่งในวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๑๘ เพื่อแก้ไขลดยอดขาดทุนให้น้อยลงดังกล่าว

แต่ถึงแม้ว่าการรถไฟจะมีอำนาจที่จะกำหนดปรับเพิ่มค่าภาระได้เองตาม พ.ร.บ.การรถไฟ ฯ พ.ศ.๒๔๙๔ มาตรา ๙(๓) กล่าวคือสามารถที่จะกำหนดอัตราการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกสบายต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ ฯ ได้ก็ตาม ตราบใดที่อัตรานั้นไม่ต่ำกว่ากึ่งหนึ่งหรือไม่สูงกว่าร้อยละ ๒๕ ของอัตรามาตรฐาน แต่ในทางปฏิบัติการรถไฟก็ยังขออนุมัติต่อรัฐบาลทุกครั้งก่อนที่จะปรับเพิ่มค่าภาระดังกล่าวนั้น

การรถไฟ ฯ ไม่ได้ปรับเพิ่มค่าระวางมานานตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ครั้งหลังสุดที่ปรับเพิ่มค่าระวางคือ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๑๘ การปรับค่าระวางก่อน ๆ นี้ได้ทำเมื่อวันที่ ๑ กันยายน ๒๔๘๖ เมื่อ ๑ สิงหาคม ๒๔๘๗ และเมื่อ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๔๙๕

จะเห็นได้ว่าจากครั้งที่ ๓ จนถึงครั้งสุดท้ายคือครั้งที่ ๔ การรถไฟ ฯ ไม่ได้ปรับเพิ่มค่าภาระเลย คงใช้อัตราค่าระวางที่ปรับมาเมื่อ ๒๓ ปีที่แล้ว ทั้ง ๆ ที่ค่าใช้จ่ายได้เพิ่มขึ้นอย่างมากมาก จะเห็นได้จากตารางตัวเลขแสดงรายได้และรายจ่าย แสดงตัวเลขรายจ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดได้เพิ่มจาก ๘๘๗,๕๒๒,๓๐๑ บาท ในปี ๒๕๑๕ เป็น ๑,๕๐๓,๐๐๐,๕๕๕ บาท ในปี ๒๕๑๘ คือเพิ่มขึ้นประมาณ ๖๑๕,๔๗๘,๒๕๔ บาท หรือคิดเป็นเปอร์เซ็นต์เพิ่มขึ้นถึง ๖๙.๓๕% ในช่วงระยะเวลาเพียง ๕ ปีเท่านั้น แต่ถ้าเปรียบเทียบระหว่างปี พ.ศ.๒๔๙๕ ซึ่งเป็นปีที่ปรับค่าระวางครั้งสุดท้ายมาถึงปี

ปัจจุบันภายหลังที่ได้ปรับค่าระวางอีกครั้งหนึ่งแล้ว ค่าใช้จ่ายจะต้องเพิ่มขึ้นมากกว่าช่วงระยะเวลา ๕ ปีที่เทียบตัวเลขให้ดูอย่างมากมายมหาศาล ซึ่งเหตุนี้เองที่ทำให้การรถไฟ ฯ ต้องขาดทุนอย่างมาก อย่างเช่นในปี ๒๕๑๘ ขาดทุนถึง ๒๘๒.๔ ล้านบาท อันเป็นเหตุให้การรถไฟ ฯ ตัดสินใจปรับเพิ่มค่าระวางเมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๑๘ (ซึ่งเป็นวันเริ่มต้นของปีงบประมาณ ๒๕๑๙) ซึ่งจากการปรับเพิ่มค่าระวางนี้จะเห็นได้ว่าทำให้ผลขาดทุนสุทธิประจำปีลดลงเหลือ ๑๗๕.๙๗ บาท โดยที่ค่าใช้จ่ายทั้งหมดก็ยังเพิ่มขึ้นอย่างมาก แต่เนื่องจากรายได้เพิ่มขึ้นจาก ๑,๐๐๒,๗๖๔ บาท ในปี พ.ศ.๒๕๑๕ เป็น ๑,๔๐๒,๕๖๐,๙๔๘ บาท ในปี พ.ศ.๒๕๑๙ คือเพิ่มขึ้นประมาณ ๓๙.๙๗% จึงทำให้ผลขาดทุนสุทธิลดลงดังได้กล่าวแล้ว รายละเอียดเกี่ยวกับการเพิ่มขึ้นของรายได้ รายจ่าย และการลดลงของผลขาดทุนสุทธิในช่วงระยะเวลา ๕ ปี แสดงเปรียบเทียบให้เห็นดังตารางข้างล่างนี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๘

การรถไฟแห่งประเทศไทย

บัญชีทำการ

สำหรับระยะเวลา ๕ ปี ที่ผ่านมาจากจาก พ.ศ.๒๕๑๕ - ๒๕๑๙

	๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙
รายได้					
การโดยสาร	๕๑๒,๔๗๘,๖๒๕.๙๘	๕๓๔,๗๓๗,๒๙๒.๒๓	๖๑๖,๔๗๑,๐๖๔.๖๖	๖๔๙,๖๙๔,๗๙๗.๘๓	๗๓๙,๐๘๓,๙๒๒.๘๒
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	-	-	-	๑๘,๐๐๐,๐๐๐.-	๓๐,๐๐๐,๐๐๐.-
การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์	๙,๖๖๖,๗๐๓.๘๐	๑๐,๑๕๕,๒๙๓.๘๖	๑๐,๑๙๖,๐๕๐.๕๒	๑๐,๖๙๑,๘๘๓.๐๖	๑๐,๔๘๓,๔๑๙.๐๒
การรถเสบียง	๑๕,๓๓๖,๐๒๘.๓๓	๑๗,๒๙๘,๐๓๙.๒๐	๒๒,๐๐๐,๘๒๖.๕๙	๒๔,๔๗๑,๑๖๒.๑๒	๒๘,๗๕๘,๙๗๔.๙๔
การโรงแรม	๖,๔๗๗,๐๖๒.๕๘	๗,๙๐๓,๕๓๕.๐๓	๙,๒๙๐,๒๐๖.๓๖	๑๑,๐๒๙,๓๙๓.๕๗	๑๑,๔๖๙,๐๘๘.๗๖
การสินค้า	๔๓๔,๙๒๓,๕๖๐.๔๓	๔๐๗,๔๐๓,๘๕๕.๖๖	๓๙๘,๐๓๔,๘๓๐.๒๗	๔๒๗,๓๐๙,๙๗๓.๙๙	๕๔๒,๗๗๘,๖๑๔.๘๐
สัตว์มีชีวิต	๓,๗๖๒,๔๗๘.๕๐	๓,๙๓๗,๐๐๑.-	๒,๗๐๖,๔๖๙.-	๒,๑๕๑,๒๙๐.-	-
รายได้อื่นๆ ในการเดินรถ	๑๙,๓๗๖,๒๙๔.๖๒	๒๔,๒๒๑,๔๑๙.๑๑	๒๙,๓๘๗,๗๙๘.๗๐	๓๔,๒๙๙,๒๔๗.๔๓	๓๙,๙๘๕,๙๒๗.๕๑
รวมยอดรายได้	๑,๐๐๒,๐๒๐,๗๖๔.๒๔	๑,๐๐๕,๖๕๖,๔๓๖.๐๙	๑,๐๘๘,๐๘๗,๒๔๖.๑๐	๑,๑๗๗,๖๔๗,๗๔๘.-	๑,๔๐๒,๕๖๐,๙๔๗.๘๕

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๘ (ต่อ)

กำไร(ขาดทุน)สุทธิก่อนรวม-รายจ่ายอื่น ๆ	๑๑๕,๘๖๐,๗๔๕.๐๑	๑๑๒,๐๒๒,๖๐๑.๓๕	(๖๓,๒๔๔,๔๔๖.๐๒)	(๒๒๗,๑๖๕,๑๐๑.๑๒)	(๔๔,๖๘๔,๑๒๔.๑๐)
รายจ่ายที่ต้องนำไปหักจากรายได้					
รายจ่ายเบ็ดเตล็ดอื่น ๆ	๒,๓๐๓,๐๘๔.๖๔	๒๒๕,๑๗๓.๑๓	๒,๑๘๐,๔๐๖.๔๐	(๖๐,๓๓๐.๐๑)	๓๗๒,๔๕๓.๔๔
กำไร(ขาดทุน)สุทธิก่อนก่อนรวมรายจ่ายตามข้อผูกพัน	๑๑๓,๕๕๗,๖๖๐.๓๗	๑๑๑,๗๔๗,๔๒๘.๒๒	(๖๕,๔๓๐,๘๕๒.๔๒)	(๒๒๗,๑๐๔,๗๗๑.๑๑)	(๑๐๐,๐๗๖,๕๗๘.๐๙)
รายจ่ายอื่น ๆ					
รายจ่ายตามข้อผูกพัน	๓๓,๘๓๓,๙๑๘.๕๘	๓๖,๒๗๓,๒๘๔.๘๖	๓๙,๒๖๓,๐๕๗.๕๙	๖๕,๓๐๒,๔๘๑.๐๗	๗๕,๘๙๖,๘๓๕.๒๓
กำไร(ขาดทุน)สุทธิโอนไปเข้าบัญชีกำไรและขาดทุนสะสม	๗๙,๗๒๓,๗๔๑.๗๙	๗๕,๕๒๔,๑๔๓.๓๖	(๑๐๔,๖๙๓,๙๑๐.๐๑)	(๒๙๒,๔๐๗,๒๕๒.๑๘)	(๑๗๕,๙๗๓,๔๑๓.๓๒)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ ๘ (ต่อ)

รายจ่าย					
การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง	๒๓๐,๑๒๘,๖๗๒.๗๙	๒๒๐,๒๗๖,๓๐๔.๖๙	๒๕๗,๖๑๒,๓๔๓.๓๑	๒๘๔,๕๒๘,๔๒๕.๕๐	๒๙๔,๓๑๔,๗๓๘.๔๒
การบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ	๒๔๗,๐๕๔,๗๒๕.๖๒	๒๕๕,๒๐๓,๖๘๔.๖๕	๒๘๕,๔๒๗,๔๘๔.๙๒	๓๙๒,๐๑๙;๓๕๐.๑๓	๕๑๐,๖๕๕,๖๒๖.๐๕
การหาประโยชน์และการขนส่ง	๓๐๑,๐๐๕,๐๓๒.๗๗	๓๐๒,๘๙๐,๘๗๓.๖๒	๔๕๒,๓๙๐,๓๕๘.๕๗	๕๕๐,๒๔๗,๘๒๙.๙๓	๕๓๗,๙๓๗,๑๙๘.๙๑
การรถเสบียง	๑๔,๕๘๒,๑๕๖.๘๗	๑๕,๘๘๒,๑๔๔.๔๔	๒๐,๕๘๔,๗๕๑.๘๔	๒๓,๒๕๖,๘๓๓.๖๔	๒๗,๐๙๙,๕๘๕.๑๓
การโรงแรม	๖,๘๒๒,๐๑๔.๐๙	๗,๐๗๔,๘๐๖.๖๙	๙,๑๐๙,๗๐๑.๐๓	๑๐,๘๑๗,๕๒๖.๘๔	๑๑,๔๖๗,๙๔๙.๗๖
การดำเนินกิจการอื่น ๆ	๑,๖๘๘,๙๕๖.๕๐	๒,๐๒๙,๖๙๒.๙๔	๒,๙๖๒,๑๔๙.๓๑	๒,๘๒๗,๕๑๖.๕๕	๒,๘๐๘,๔๘๖.๕๙
รายจ่ายส่วนกลาง	๘๖,๒๓๙,๗๑๓.๓๐	๙๑,๘๔๐,๑๓๐.๓๑	๑๓๔,๕๒๔,๗๖๘.๒๕	๑๕๑,๐๘๔,๖๕๘.๘๔	๑๑๘,๗๑๖,๙๖๙.๘๗
รวมยอดรายจ่าย	๘๘๗,๕๒๒,๓๐๑.๙๔	๘๙๕,๑๙๗,๖๓๗.๓๔	๑,๑๖๒,๖๑๒,๐๕๗.๒๓	๑,๔๑๔,๗๘๒,๑๔๑.๔๓	๑,๕๐๓,๐๐๐,๕๕๕.๑๓
กำไร(ขาดทุน)ในการเดินรถ	๑๑๔,๔๙๘,๔๖๒.๓๐	๑๑๐,๔๕๘,๗๙๘.๗๕	(๗๔,๕๒๔,๘๑๑.๑๓)	(๒๓๗,๑๓๔,๓๙๓.๔๓)	(๑๐๐,๔๓๙,๖๐๗.๒๘)
เงินค่าเช่าเครื่องล้อเลื่อนสุทธิ	(๔๘,๗๙๒.๒๙	๑๕๔,๕๒๕.-	๑,๖๕๔,๕๔๗.๓๕	๖๖๔,๔๗๗.๒๕	๕๑๖,๓๐๓.๕๐
กำไร(ขาดทุน)สุทธิในการเดินรถ	๑๑๔,๔๔๘,๖๗๐.๐๑	๑๑๐,๖๑๓,๓๒๓.๗๕	(๗๒,๘๗๐,๒๖๓.๗๘	(๒๓๖,๔๖๘,๙๑๖.๑๘	(๙๙,๙๒๓,๓๐๓.๗๘)
รายได้อื่น ๆ					
รายได้อื่น ๆ	๑,๔๑๑,๐๗๕.-	๑,๔๐๙,๒๗๗.๖๐	๙,๖๒๐,๓๑๗.๗๖	๙,๓๐๔,๘๑๕.๐๖	๒๓๙,๑๗๙.๖๘

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

๑.๖ อำนาจในการกำหนดและปรับเพิ่มค่าภาระ

ก่อนที่จะกล่าวถึงอำนาจในการกำหนดและปรับเพิ่มค่าภาระ จะขอกล่าวถึงพระราชบัญญัติการรถไฟ ฯ ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดอัตราค่าระวางซึ่งควรจะทราบไว้ก่อนดังต่อไปนี้

พ.ร.บ.จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ.๒๔๖๔

มาตรา ๑๕ กรมรถไฟแผ่นดินมีอำนาจที่จะออกกฎข้อบังคับ และตั้งค่าระวางขึ้นไว้ได้เมื่อเห็นว่าเป็นการจำเป็นในข้อต่อไปนี้คือ

(๓) ว่าด้วยอัตราค่าระวางซึ่งผู้โดยสารต้องเสีย

มาตรา ๑๖ กฎข้อบังคับและอัตราค่าระวางที่ว่าด้วยการเดินรถและลักษณะจัดการงานแห่งรถไฟนั้น ให้พิมพ์และติดประจำไว้ให้ประจักษ์แจ้งที่สถานีรถไฟทุกแห่ง เมื่อได้ทำเช่นนี้แล้วท่านให้สันนิษฐานว่าข้อความในกฎข้อบังคับและอัตราค่าระวางนั้น เป็นอันทราบแก่ชนทั้งปวงผู้ซึ่งได้ใช้รถไฟนั้น

พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย ๒๔๙๔

มาตรา ๖ ให้จัดตั้งการรถไฟขึ้นเรียกว่า "การรถไฟแห่งประเทศไทย" มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

(๑) รับโอนกิจการของกรมรถไฟจากกรมรถไฟ กระทรวงคมนาคม

(๒) จัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งรถไฟ และธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ

มาตรา ๙ ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในขอบวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๖ อำนาจเช่นนี้ให้รวมถึง

(๓) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่างๆ ของกิจการรถไฟ ฯ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

มาตรา ๒๒ ให้รัฐมนตรีมีอำนาจหน้าที่กำกับโดยทั่วไป ซึ่งกิจการของรถไฟแห่งประเทศไทย และเพื่อประโยชน์ในการนี้จะสั่งให้การรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงข้อเท็จจริง แสดงความคิดเห็นหรือทำรายงานยื่นได้

มาตรา ๒๕ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๙, ๔๐ และ ๔๑ ให้กรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย อำนาจหน้าที่เช่นว่านี้ให้รวมถึง

(๔) ตั้งอัตรามาตรฐานค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ

(๕) กำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟเป็นครั้งคราว

มาตรา ๓๙ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินกิจการดังต่อไปนี้ได้คือ

(๖) ตั้งอัตรามาตรฐานของค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ ฯ เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุก

(๗) การกำหนดอัตราค่าโดยสารหรือค่าระวางบรรทุกต่ำกว่ากึ่งหนึ่งของอัตรามาตรฐานหรือสูงกว่าอัตรามาตรฐานร้อยละ ๒๕

มาตรา ๔๑ การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้รถไฟ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ

และความสะดวกเช่นว่านั้น อันจะเป็นการชัดนโยบายของคณะรัฐมนตรีในทางเศรษฐกิจและการคลัง

ให้คณะรัฐมนตรีแจ้งนโยบายดังกล่าวในวรรคก่อนให้คณะกรรมการทราบ

เมื่อได้ทราบถึง พ.ร.บ.ต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นแล้วก็พอจะได้ทราบถึงอำนาจและหน้าที่ของการรถไฟ ฯ ที่เกี่ยวกับอำนาจในการกำหนดและปรับเพิ่มค่าภาระได้ พระราชบัญญัติการรถไฟ ฯ ให้อำนาจที่การรถไฟจะกำหนดอัตราค่าภาระได้ตามมาตรา ๑๕ (๓) ตาม พ.ร.บ.จัดวางการรถไฟ ๒๔๖๔ และมาตรา ๙ (๓) แห่ง พ.ร.บ.การรถไฟ ๒๔๙๔ และยังให้อำนาจแก่คณะกรรมการของรถไฟ อันประกอบด้วยประธานกรรมการ ๑ คน คณะกรรมการอีก ๖ คน ผู้ว่าการรถไฟเป็นกรรมการโดยตำแหน่ง ในการตั้งอัตรามาตรฐาน ค่าภาระการใช้รถไฟ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟเป็นครั้งคราวตามมาตรา ๒๕ (๕) และ (๖) แห่ง พ.ร.บ.การรถไฟ ๒๔๙๔ แต่อย่างไรก็ตามกิจการรถไฟเป็นรัฐวิสาหกิจ รัฐบาลย่อมเข้ามามีส่วนในการบริหารงานด้วย ดังนั้นถึงแม้ว่า พ.ร.บ. ๒๔๖๔ และ พ.ร.บ. ๒๔๙๔ จะให้อำนาจการรถไฟไว้ดังกล่าวแล้วก็ตาม แต่มาตรา ๒๒ แห่ง พ.ร.บ. ๒๔๙๔ ก็ยังให้อำนาจแก่รัฐมนตรีให้มีอำนาจหน้าที่กำกับทั่วไป นอกจากนี้ตามมาตรา ๓๙ แห่ง พ.ร.บ.๒๔๙๔ ก็ยังกำหนดไว้อีกเกี่ยวกับการตั้งอัตราค่ามาตรฐานของค่าภาระของการรถไฟ บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับค่าโดยสารและค่าระวางบรรทุก จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการได้

เมื่อได้ตั้งอัตรามาตรฐานไว้แล้ว ถ้าการรถไฟ ฯ จะกำหนดอัตราค่าโดยสารหรือค่าระวางบรรทุกต่ำกว่ากึ่งหนึ่งของอัตรามาตรฐาน หรือจะกำหนดอัตราค่าภาระให้สูงกว่าร้อยละ ๒๕ ก็จะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนเช่นเดียวกัน ตามมาตรา ๓๙ (๗) แห่ง พ.ร.บ.๒๔๙๔ ดังนั้นจากกฎข้อบังคับข้อนี้ย่อม

หมายความ ถ้าการรถไฟจะลดค่าภาระลงแต่ไม่ต่ำกว่าครึ่งหนึ่งของอัตรามาตรฐาน หรือจะเพิ่มค่าภาระขึ้นแต่ไม่สูงกว่าร้อยละ ๒๕ ของอัตรามาตรฐานที่กำหนดไว้ก็ย่อมทำได้โดยไม่ต้องขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน แต่อย่างไรก็ดียังไม่มีครั้งใดเลยที่การรถไฟ ฯ ปรับค่าภาระโดยไม่ขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนถึงแม้จะมีอำนาจที่จะกระทำได้ก็ตาม ทั้งนี้เพราะมาตรา ๔๑ แห่ง พ.ร.บ.การรถไฟ ๒๔๙๔ ยังได้กำหนดต่อไปอีกว่า การกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกเช่นว่านั้น จะต้องไม่ขัดกับนโยบายของคณะรัฐมนตรีในทางเศรษฐกิจและการคลัง ซึ่งจากความในข้อนี้ก็พอจะเห็นได้ว่า ถึงแม้จะให้อำนาจแก่รถไฟในการดำเนินงานหรือการกำหนดค่าภาระแต่ต้องไม่ขัดกับนโยบายของคณะรัฐมนตรี ซึ่งเท่ากับการรถไฟ ฯ มีอิสระในการดำเนินงานน้อยมากในส่วนที่เกี่ยวกับการตั้งค่าภาระ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย