

บทที่ ๔

ระบบบัญชี (ต่อ)



การทำบัญชีช่วยเครื่องจักร

การใช้ครุภัณฑ์ต่าง ๆ ในการทำบัญชีในชั้นแรกก็มีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อลดการทำงานซ้ำ ๆ กันโดยใช้แรงงานคน เช่นช่วยในการบวกเลข หรือคำนวณเลข เป็นต้น แต่ในปัจจุบันนี้ งานการทำบัญชีขององค์การธุรกิจได้ขยายขอบเขตออกไปอย่างกว้างขวาง ครุภัณฑ์การบัญชีจึงมีบทบาทสำคัญมากขึ้นกว่าเดิม โดยเป็นส่วนประกอบส่วนหนึ่งของระบบบัญชี

การรถไฟฯ ได้จัดตั้งแผนกเครื่องจักรทำบัญชีขึ้นในตอนกลางปี พ.ศ. ๒๔๙๗ โดยทำสัญญาเช่าเครื่องจักรทำบัญชีแบบ ๔๐๕ จำนวน ๑๘ เครื่อง จากบริษัท ไอ.บี.เอ็ม. เว็ดเทรค จำกัด คิดตั้งเสร็จและเริ่มใช้เมื่อปลายเดือนกรกฎาคม ๒๔๙๘ ปี ๒๕๐๗ ได้เปลี่ยนเครื่องจักรทำบัญชีเป็นเครื่องแบบใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้นคือแบบ ๕๒๑ ทำให้สามารถลดเครื่องเจาะบัตรและเครื่องทวนสอบบัตรลงเหลือเพียง ๑๓ เครื่อง และเปลี่ยนจากแบบป้อนด้วยมือเป็นแบบป้อนโดยอัตโนมัติ งานที่ทำโดยเครื่องจักรทำบัญชีจากบัตรสรุปได้ดังนี้

๑. ตั้งฎีกาเงินเดือนและค่าใช้จ่ายทั้งหมดของการรถไฟฯ (ยกเว้นค่าตรวจรถไฟ) ซึ่งมีประมาณ ๓๔,๐๐๐ คน จัดทำรายการหักเงินต่าง ๆ พร้อมทั้งบัญชีรายการหัก ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของการรถไฟฯ ของทางราชการและบุคคลภายนอก รวม ๒๔ หน่วยงาน เป็นรายการหักรวม ๒๐ ประเภท คำนวณภาษีเงินได้และจัดทำรายงานส่งกรมสรรพากรสำหรับพนักงานทุก ๓ เดือน สำหรับลูกจ้างรายวันและรายชั่วโมงทุก ๖ เดือน กับสรุปรายการเงินได้และภาษีที่นำส่งของผู้ปฏิบัติงานแต่ละคนให้ฝ่ายสำนักงานเมื่อสิ้นปี

๒. จัดทำประเภทบัญชีเงินเดือนและค่าแรงรายวัน รายชั่วโมง ตามประเภทบัญชีของการรถไฟฯ และเลขที่งานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และสรุปประเภทบัญชีส่งให้หน่วยงานของการรถไฟฯตามความต้องการ

๓. จัดทำสถิติเกี่ยวกับสินค้าเข้ามาคันเดือนละครั้ง รวม ๕ ตาราง มีบัตรเจาะประมาณ ๓,๐๐๐ บัตรต่อเดือน

๔. จัดทำยอดจำนวนสิ่งของและจำนวนเงินคงเหลือของวัสดุสิ่งของคงคลังทุกชนิดของแต่ละเดือนให้กับสำนักงานคลังพัสดุ เพื่อใช้ตรวจสอบกับยอดคงเหลือในการเบิกประเภทวัสดุ

๕. จัดทำสถิติโดยสารให้กับแผนกสถิติ ฝ่ายการบัญชี ปีละเดือน

งานของการรถไฟฯนอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้วยังมีอีกเป็นจำนวนมากที่จะนำมาดำเนินการด้วยเครื่องจักร เช่นการจัดทำบัญชีการเงิน การควบคุมงบประมาณ บัญชีทรัพย์สินถาวร บัญชีรายได้การระวางสินค้าเข้ามาคัน บัญชีสิ่งของคงเหลือ และสถิติต่าง ๆ เป็นต้น จำนวนปริมาณงานดังกล่าวถ้าจะใช้เครื่องแบบเจาะบัตรอย่างเดิมจะต้องเพิ่มทั้งเครื่องจักรกำลังคน และสถานที่ขึ้นอีกมาก เพื่อเป็นการประหยัดและเพื่อให้ผลงานที่ได้รับรวดเร็วและเชื่อถือได้ มีความคล่องตัวในการทำงาน ฝ่ายการบัญชีจึงได้นำเครื่อง computer มาใช้ เพราะสามารถเก็บข้อความต่าง ๆ ที่ป้อนเข้าไปได้มาก คำนวณและถ่ายทอกออกมาในรูปแบบบันทึกและรายงานการเงิน รวมทั้งสถิติต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วและละเอียดมากกว่า เครื่องคอมพิวเตอร์ที่การรถไฟฯนำมาใช้เป็นแบบเดียวกับที่กระทรวงการคลังใช้อยู่ คือ UNIVAC 9400 ซึ่งประกอบด้วย

ส่วนที่ ๑ Input Unit (หน่วยรับงาน) คือส่วนที่เราป้อนข้อมูลที่ต้องการและคำสั่งเข้าไป

ส่วนที่ ๒ Processor เป็นส่วนที่จะอ่านคำสั่ง กำหนดและถ่ายทอข้อมูล (Output) ออกมาในลักษณะที่ต้องการ หรือเก็บข้อมูลไว้ในหน่วยสมองตามคำสั่ง ซึ่งยังแบ่งเป็น ๓ ส่วนคือ

ก. หน่วยควบคุม (Console centre or control unit) จะเป็นส่วนที่บังคับให้ระบบต่าง ๆ ของเครื่องคอมพิวเตอร์ เริ่มหรือหยุดทำงานตามคำสั่ง โดยกดปุ่มหรือเปิดสวิตช์ ซึ่งในการอ่านคำสั่งนั้นถ้าข้อมูลที่ใส่เข้าไปบัตรที่เจาะข้อมูลไว้ (punched-cards) เป็นสื่อกลางก็จะกดปุ่มสั่งให้เครื่องอ่านบัตร อ่านข้อความซึ่งเครื่องอ่านบัตรที่ใช้สามารถอ่านได้ ๖๐๐ บัตรต่อนาที

ข. หน่วยคำนวณ (Arithmetic logical unit) เมื่อเครื่องอ่านคำสั่งแล้ว คำสั่งนั้นอาจจะสั่งให้เครื่องคำนวณโดยอาจจะใ้บวกหรือลบ คูณหรือหาร และเมื่อคำนวณเสร็จแล้วอาจจะสั่งให้พิมพ์ผลลัพธ์ออกมาในรูปรายงาน บันทึก หรือสถิติต่าง ๆ หรืออาจจะสั่งให้เก็บผลลัพธ์ที่ได้นั้นไว้ในหน่วยสมอง

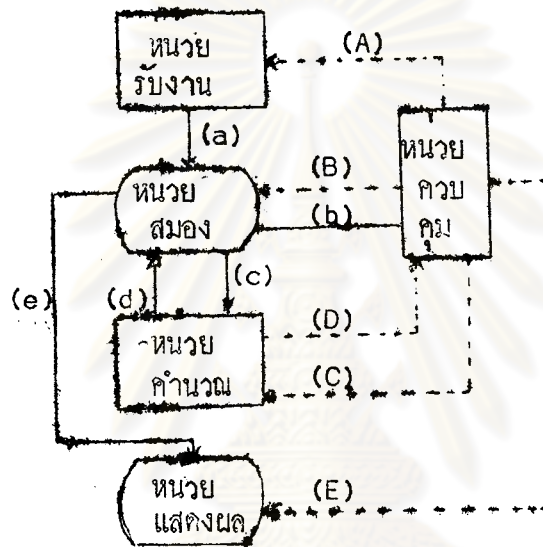
ค. หน่วยสมอง (Memory) เป็นส่วนที่เก็บข้อมูลที่ป้อนเข้าไปหรือผลลัพธ์ที่คำนวณได้จากหน่วยคำนวณ เพื่อนำออกมาใช้ในภายหลัง รวมทั้งคำสั่งต่าง ๆ สำหรับเครื่อง UNIVAC 9400 นี้มี memory หรือ core-storage ขนาด 64 K

ส่วนที่ ๓ หน่วยแสดงผล (Output Unit) เมื่อคอมพิวเตอร์ทำงานต่าง ๆ ตามคำสั่งแล้วจะพิมพ์ผลลัพธ์ที่ได้ออกมาในรูปต่าง ๆ ตามต้องการ ซึ่งจะมีเครื่องสำหรับพิมพ์ (Printer) สามารถพิมพ์ตัวเลขได้ ๑,๖๐๐ หน่วยต่อนาที และถ้าเป็นตัวหนังสือสามารถพิมพ์ได้ ๑,๒๐๐ ตัวต่อนาที

เพื่อความเข้าใจระบบการทำงานของเครื่องคอมพิวเตอร์ จะแสดงให้เห็นตามแผนภาพที่ ๑ เส้นหนักแสดงทางเดินของข้อมูล ส่วนเส้นที่ขาดเป็นช่วง ๆ แสดงทางเดินของคำสั่ง

แผนภาพที่ ๒

แสดงระบบการทำงานของเครื่องคอมพิวเตอร์



- (A), (a) แสดงการส่งข้อมูลและคำสั่งไปที่หน่วยสมอง
- (B), (b) แสดงการส่งคำสั่งไปที่หน่วยควบคุม
- (B), (c) แสดงการส่งข้อมูลไปที่หน่วยคำนวณ
- (C) แสดงการสั่งให้ทำงานตามคำสั่ง
- (D) แจ้งให้ทราบเมื่อทำงานเสร็จ
- (C), (d) แสดงการส่งให้ผลลัพธ์ที่ได้จากหน่วยคำนวณไปเก็บที่หน่วยสมอง
- (B), (e) แสดงการสั่งให้ส่งผลลัพธ์ที่ได้ไปยังหน่วยแสดงผล
- (E) ส่งให้พิมพ์ผลลัพธ์หรือ output ที่ได้ในรูปแบบต่าง ๆ

สำหรับสื่อกลางที่ไซปอนข้อมูลหรือคำสั่ง รวมทั้งเก็บผลลัพธ์ไว้ใช้ในภายหลัง ใช้ Magnetic tape ๔ ตัว และ Disc ๒ ตัว ข้อมูลหรือคำสั่งรวมทั้ง output ที่ใช้ไม้อยันก็จะเก็บ

ยังช่วยให้ media ที่ใช้นั้นใช้ได้นานอีกด้วย เป็นต้นว่า

๑. อย่าแตะต้อง tape ที่ใช้เพราะว่าน้ำมันจากผิวหนังจะทำให้ฝุ่นจับ tape ได้
ง่าย

๒. ควรเก็บไว้ในเครื่องจักรหรือภาชนะสำหรับเก็บ

๓. ควรทำความสะอาดแกน (reel) ของม้วนเทปอาทิตย์ละครั้ง

๔. เก็บม้วนเทปไว้ในที่ที่มีอุณหภูมิพอเหมาะประมาณ ๗๐ องศาฟาเรนไฮท์

๕. ม้วนเทปที่เอาออกจากเครื่องควรวางไว้ในลักษณะตั้ง (Vertical)

๖. เทปที่ยังไม่ได้ใช้ควรจะมีการม้วนใหม่ทุก ๆ ๖ หรือ ๑๒ เดือน เพื่อกระจาย
tension ของม้วนเทป

๗. เพื่อป้องกันมิให้ข้อมูลที่เก็บไว้ในเทปลบเลือนไป ให้เก็บเทปที่บันทึกข้อมูลไว้
แล้วในที่ที่ไม่มีสนามแม่เหล็กบริเวณ คือสูงกว่า ๑๐ เกาส์ (gauss)^{๒/}

งานที่ทำโดยเครื่องคอมพิวเตอร์นอกจากที่กล่าวไว้ในเรื่องการทำบัญชีด้วยเครื่อง
จักรทำบัญชีจากบัตร ซึ่งปัจจุบันใช้คอมพิวเตอร์ทำแล้ว ยังใช้คอมพิวเตอร์ทำงานการเงินของ
กองทุนสงเคราะห์ จัดทำฎีกาการตั้ง เบิกบำเหน็จบำนาญจากกองทุนฯ พร้อมทั้งหักเงินค่า
ฌาปนกิจให้กองทุนฌาปนกิจของการรถไฟฯ

งานที่คาดว่าจะทำในอนาคต

๑. ทำบัญชีโดยสารทั่วประเทศ โดยให้สถานี่ต่าง ๆ ส่งรายละเอียดมาให้ ผล
พลอยได้คือสถิติเกี่ยวกับค่านรายได้โดยสาร จำนวนผู้โดยสาร เป็นต้น

^{๒/} J. Brooks Heckert and Harry D. Kerrigan, Accounting Systems Design and Installation (New York: The Ronald Press Company, 1967),

๒. ทำบัญชีรายได้อื่นๆ ทั้งเหมาคืนและหือหือ ทำให้ได้สติสินค้าเหมาคืนว่ามีรายได้อื่นๆ ค่าใช้จ่ายอื่นๆ คือนี้ เมื่อทำบัญชีรายได้อื่นๆ โดยสารและสินค้าโดยสมบูรณ์แล้วจะไขบัญชีดูหนี้ เพราะการใช้เครื่องคอมพิวเตอร์บันทึกบัญชีสามารถที่จะบันทึกบัญชีต่างๆ ที่เกี่ยวข้องไปพร้อมๆ กัน แต่จะต้องออกแบบแบบฟอร์มต่าง ๆ ให้สอดคล้องกัน

๓. ทำงบการเงินของการรถไฟทั้งหมด ซึ่งขณะนี้ทำโดยใช้กำลังคนซึ่งทำได้ลำบาก เพราะมีกำลังคนน้อย

๔. ทำบัญชีคุมคลังพัสดุย่อยๆ เช่นที่โรงงานมักกะสัน ทำให้ทราบมูลค่าพัสดุที่ใช้ไปจริง เมื่อรวมกับค่าแรงงานของแต่ละงานซึ่งปัจจุบันได้จัดทำอยู่แล้วในรูปบัญชีค่าจ้าง (Master Roll) ก็สามารถจะหาต้นทุนงานได้ทันที เช่นต้นทุนงานการก่อสร้างรถสินค้าและโดยสาร เป็นต้น

เนื่องจากปริมาณงานที่แผนกเครื่องจักรทำบัญชีทำอยู่มากขึ้น และจะยิ่งเพิ่มขึ้นอีกในอนาคต รวมทั้งจำนวนเจ้าหน้าที่ของแผนกก็เพิ่มขึ้นด้วย เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระรับผิดชอบให้กับบุคคลต่าง ๆ ก่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงาน ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับการรถไฟทางแผนกๆ กำลังเสนอขอตั้งเป็นกองขึ้น โดยจะแบ่งออกเป็น ๔ แผนกคือ แผนกวางระบบและเขียนโปรแกรมงาน แผนกเตรียมข้อมูล แผนกเจาะบัตร และแผนกคอมพิวเตอร์

การรวบรวมและการจัดทำรายงานการเงิน

การที่ธุรกิจจะคงอยู่หรือเติบโตขึ้นอยู่กับการบริหารงานของฝ่ายบริหาร ซึ่งโดยมากมักจะมีได้เป็นเจ้าของธุรกิจ เพราะฉะนั้นผู้บริหารจึงมีความรับผิดชอบต่อนานาชาติที่ได้รับมอบหมายคือ

๑. ทำให้ต้องมีกรวางแผน การประสานงาน และการควบคุม เพื่อให้แน่ใจว่า การดำเนินงานได้บรรลุถึงเป้าหมายที่วางไว้ ซึ่งต้องอาศัยข้อมูลส่วนหนึ่งจากรายงานต่าง ๆ ที่

ลักษณะพยากรณ์ (Planning Reports) รายงานเพื่อการควบคุม (Control Reports) และรายงานลักษณะข่าวสารทั่วไป (Informational Reports)^{๓/}

๒. ทำให้ต้องมีกรรายงานเกี่ยวกับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของธุรกิจที่ตนต้องรับผิดชอบ แม้ว่าโดยปกติจะทราบรายได้รายจ่ายที่แน่นอนของธุรกิจได้ก็ต่อเมื่อธุรกิจเลิกลม แต่ตามข้อสมมุติทางการบัญชีเกี่ยวกับการดำเนินการต่อเนื่อง (Continuity of activities or going concern) จะรอนธุรกิจเลิกลมไม่ได้ จะต้องมีกรทำงนทำไรขาดทุนเพื่อคดูความสามารถของฝ่ายบริหารในการใช้ทรัพย์สินที่มีอยู่อย่างจำกัด ในช่วงระยะเวลาหนึ่งของอายุของหน่วยงานนั้น ซึ่งอาจจะเป็น ๖ เดือนหรือ ๑ ปี

สำหรับในงบคุดการแสดงรายการเกี่ยวกับทรัพย์สินต่าง ๆ ตามข้อสมมุตินี้มักจะแสดงควดราคาทุนโดยไม่คำนึงถึงราคาที่จะเปลี่ยนเป็นตัวเงินได้ เช่นทรัพย์สินหมุนเวียนประเภทของคงคลัง (ยกเว้นที่ราคาตามราคาทุนหรือราคาตลาดแล้วแต่อย่างไหนดจะต่ำกว่ากัน) งานระหว่างทำ (work-in-process) เป็นต้น และทรัพย์สินถาวรส่วนใหญ่จะแสดงในราคาทุนหักควดค่าเสื่อมราคาโดยไม่คำนึงถึงราคาที่จะเปลี่ยนเป็นตัวเงินได้ เพราะไม่มีวัตถุประสงค์ที่จะขายทรัพย์สินถาวร เหล่านี้ การคิดควดเสื่อมราคาก็เพื่อเป็นการตัดแ่งต้นทุนออกเป็นรายจ่ายตลอดอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน สำหรับค่าใช้จ่ายรอการตัดจ่าย (deferred charges) แม้ว่าจะไม่มีราคาที่จะเปลี่ยนเป็นตัวเงินได้ แต่ก็มีฐานะเป็นทรัพย์สิน เพราะตามข้อสมมุติธุรกิจคคว่าจะไ้รับประโยชน์จากค่าใช้จ่ายรอการตัดจ่ายในการดำเนินงานในอนาคต

^{๓/} สมาคมนักบัญชีแห่งประเทศไทย, รายงานการประชุมนักบัญชีทั่วประเทศครั้งที่ ๒,

สำหรับรายงานต่าง ๆ ที่การรถไฟจัดทำขึ้นมีทั้งรายงานที่จัดทำขึ้นเป็นรายวัน รายเดือน รายปี และราย ๕ ปี ซึ่งแบ่งเป็นรายงานสำหรับภายในกิจการและรายงานสำหรับภายนอกกิจการ

รายงานสำหรับภายในกิจการ

๑. รายงานที่จัดทำเป็นประจำวัน เช่นรายงานที่แสดงการรับและการจ่ายเงินสด รวมทั้งยอดคงเหลือประจำวัน ซึ่งแสดงตัวอย่างไว้ในตารางที่ ๑ โดยใช้ตัวเลขที่สมมุติขึ้นแสดงให้เห็นยอดยกมา ยอดรับและจ่าย ยอดคงเหลือ ของเงินสด เงินฝากธนาคารแห่งประเทศไทย และธนาคารอื่น ๆ ซึ่งมีรายละเอียดประกอบ สำหรับยอดเงินคงเหลือทั้งหมดจะแสดงว่าเป็นเงินที่สถานีนำส่งเท่าไร และเงินสดในมือประกอบด้วยชนิดต่าง ๆ เป็นจำนวนเงินชนิดละเท่าไร ชนิดที่ชำระเป็นจำนวนเงินเท่าไร เงินเหรียญ เช็ค ใบสำคัญแทนเงิน (คู่มือรับนำเงินฝากธนาคารต่าง ๆ หรือใบรับจากธนาคาร) เป็นจำนวนเงินเท่าไร เป็นเช็คและใบสำคัญแทนเงินก็มบ และรายงานนี้จะแสดงให้เห็นรายการเงินฝากไว้ที่กระทรวงการคลังและเงินฝากธนาคารของกิจการในความควบคุมดูแลของการรถไฟเพื่อใช้ในการต่าง ๆ เช่นเพื่อ งานก่อสร้างทางสายใหม่ ค่าปรับปรุงให้ดีขึ้นซึ่งทรัพย์สินที่เป็นทางถาวร เงินทุนสงเคราะห์ เงินทุนส่วนกลาง เป็นต้น ซึ่งกองคลังเงินเป็นผู้ทำขึ้นเสนอต่อผู้อำนวยการฝ่ายการบัญชี และผู้อำนวยการฯ จะเสนอต่อผู้อำนวยการฯ เพื่อทราบฐานะเงินสดของกิจการ ณ วันนั้น ในที่สุดรายงานนี้จะถูกส่งไปที่แผนกประมวลบัญชีเพื่อการสอบบัญชีในเกี่ยวกับการรับเงินและการจ่ายเงินของกองคลังเงินแต่ละวัน โดยสอบยืนยันกับรายงานที่ได้รับจากแผนกตรวจสอบรายได้ทั่วไปเกี่ยวกับรายได้ที่สถานีนำส่งเป็นเงินสด รายงานจากแผนกเงินค่างซึ่งแสดงจำนวนเงินที่ได้รับชำระหนี้จากลูกหนี้ และเอกสารการรับเงินอื่น ๆ รวมทั้งรายงานต่าง ๆ ทางด้านรายจ่ายจากแผนกที่เกี่ยวข้อง เช่นแผนกค่าใช้จ่าย เป็นต้น ซึ่งจะปรากฏอยู่ในบัญชีคุมยอดที่แผนกประมวลบัญชีว่า ถูกต้องตรงกันหรือไม่

ตารางที่ 1

การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายการเงินสด และเงินฝากธนาคาร

ประจำวันที่ 31 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

	เงินสด	ธนาคารแห่งประเทศไทย บัญชี 217	ธนาคารอื่น ๆ รายละเอียดด้านหลัง	รวมยอด	สถานที่ตั้ง
ยกมา	1000000 -	1000000 -		1100000 -	
รับ	2000000 -	2000000 -	1300000 -	5300000 -	
รวม	2100000 -	3000000 -	1300000 -	6400000 -	
จ่าย	500000 -	1800000 -	600000 -	2900000 -	
คงเหลือ	1600000 -	1200000 -	700000 -	3500000 -	30,000 -

รายการเงินเหลือประจำวัน

ธนบัตร		
100 บาท		2000000 -
20 "		500000 -
10 "		300000 -
5 "		200000 -
1 "		
ชำระ		
เงินเหรียญ		110000 -
เช็ค		790000 -
ใบสำคัญแทนเงิน		500000 -
รวม		1600000

เช็คในมือทั้งหมด.....๕.....ฉบับ
ใบสำคัญแทนเงินทั้งหมด.....3.....ฉบับ

รับรองว่าถูกต้อง

กกง.

ขอประทานเสนอ
เพื่อโปรดทราบ

อกบ.

ตารางที่ 1 (ต่อ)

รายการ	ยกมา	รับ	จ่าย	ยกไป	หมายเหตุ
(4) <u>เงินทุนส่วนกลาง</u> ธนาคารกรุงไทย ฝากประจำ 8 % รายวัน พันธบัตรรัฐบาล	30,000,000 - 22,000,000 -			30,000,000 - 22,000,000 -	
(5) <u>เงินทุนการกุศลส่วนกรมแพทย์</u> ธนาคารกรุงไทย ฝากประจำ 8 % รายวัน	5,000,000 - 1,000,000 -			5,000,000 - 1,000,000 -	
(6) <u>เงินทุนอุปถัมภ์</u> ธนาคารกรุงไทย ฝากประจำ รายวัน พันธบัตรรัฐบาล	1,000,000 - 1,000,000 -			1,000,000 - 1,000,000 -	
(7) <u>เงินฝากในบัญชีการคลัง</u> ธนาคารกรุงไทย ฝากประจำ รายวัน	1,000,000,000 - 1,000,000,000 -	-	-	1,000,000,000 - 1,000,000,000 -	
(8) <u>เงินกู้ยืมของกรมแพทย์</u> พันธบัตรรัฐบาล พันธบัตรออมทรัพย์ของธนาคารกรุงไทย พันธบัตรออมทรัพย์ พันธบัตรออมทรัพย์ 8 % พันธบัตรออมทรัพย์ พันธบัตรออมทรัพย์ 8 %	134,100,000 - 2,000,000 - 1,000,000 - 3,000,000 -	- - - -	- - - -	134,100,000 - 2,000,000 - 1,000,000 - 3,000,000 -	
	1,431,000,000 -	-	-	1,431,000,000 -	

ข่าวสารทั่วไป คือรายงานสถิติต่าง ๆ เช่น

ก. ตารางเปรียบเทียบรายได้-รายจ่ายทำการ (จริง) ประจำเดือน แยกตามประเภทบัญชีที่เกี่ยวข้อง กับรายได้-รายจ่ายทำการ (จริง) ของเดือนเดียวกันในปีที่ผ่านมา และตั้งแต่ต้นงวดจนถึงเดือนปัจจุบัน

ข. ตารางเปรียบเทียบรายได้-รายจ่ายทำการ (จริง) แยกตามประเภทบัญชีที่เกี่ยวข้อง กับรายได้-รายจ่ายทำการ (ตามงบประมาณ) ประจำเดือน และตั้งแต่ต้นงวดจนถึงเดือนปัจจุบัน พร้อมทั้งคำวิจารณ์ว่ารายได้-รายจ่ายต่าง ๆ ที่สูงหรือต่ำกว่างบประมาณนั้น เป็นเพราะเหตุใด

ตามตารางที่ ๒ แสดงตัวอย่างของรายงานเปรียบเทียบรายได้-รายจ่ายทำการ (จริง) กับรายได้-รายจ่ายทำการ (ตามงบประมาณ) ประจำเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๑๖ และตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. ๒๕๑๕ ถึงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๑๖ เฉพาะสายใหญ่โดยไม่รวมสายแมกลอง ซึ่งใช้ตัวเลขที่สมมุติขึ้น โดยสมมุติให้มีลักษณะของความแตกต่าง เช่น เกี่ยวกับตัวเลขจริงแต่ไม่มีข้อวิจารณ์ ซึ่งจะสังเกตเห็นว่ารายได้ส่วนใหญ่ของเดือนกรกฎาคม ๒๕๑๖ สูงกว่าที่ตั้งงบประมาณไว้ และรายจ่ายส่วนใหญ่ต่ำกว่างบประมาณ

โดยปกติการจัดทำรายงานดังกล่าวข้างต้นมักจะลาซาออกไปประมาณ ๒ เดือน เพื่อให้ฝ่ายบริหารทราบผลการดำเนินงานโดยประมาณ จึงมีการจัดทำรายงานสถิติผลการดำเนินงานในด้านการเงินโดยประมาณขึ้น โดยอาศัยตัวเลขรายได้-รายจ่ายที่ประมาณโดยกองตรวจรายได้โดยสาร กองตรวจรายได้สินค้า และแผนกประมวลบัญชี ซึ่งจะทำเสร็จภายในวันที่ ๕ ของเดือนถัดไป ดังแสดงตัวอย่างไว้ในตารางที่ ๓ ซึ่งเป็นผลการดำเนินงานโดยประมาณของเดือนมกราคม ๒๕๑๗ เปรียบเทียบกับผลการดำเนินการจริงเดือนมกราคม ๒๕๑๖

สำหรับสถิติต่าง ๆ ที่ทำขึ้นในแต่ละเดือน ได้แก่สถิติผลการเงินรายประจำเดือน สถิติ

ตารางที่ ๒

การรถไฟแห่งประเทศไทย
 ตารางเปรียบเทียบรายได้-รายจ่ายจริงกับงบประมาณ (เฉพาะสายใหญ่)
 งวดกรกฎาคม ๒๕๑๖ (พันบาท)

รายการ	กรกฎาคม ๒๕๑๖		รายได้- รายจ่าย		งบประมาณ ท.ค.๑๕ - ก.ค.๑๖	+ สูงกว่า - ต่ำกว่า งบประมาณ
	รายได้- รายจ่าย จริง	งบประมาณ	จริง	ท.ค.๑๕- ก.ค.๑๖		

รายได้

ค่าโดยสาร	๑๓.๕๔	๑๖.๒๘	๑๘๘.๑๘	๑๘๓.๔๑	+ ๖.๓๓
รายได้อื่น ๆ เกี่ยวกับ การโดยสาร	๓.๓๖	๓.๓๑	๓๔.๖๖	๓๕.๓๓	- ๐.๓๑
การระวางสินค้า	๑๒.๕๒	๑๕.๕๓	๑๕๕.๓๘	๑๖๒.๒๘	- ๑๖.๕๑
รายได้อื่น ๆ เกี่ยวกับ การสินค้า	๒.๕๘	๑.๖๐	๒๘.๓๕	๑๓.๙๐	+ ๑๑.๔๕
รถเสียบง	๐.๓๑	๐.๕๙	๓.๐๖	๖.๔๔	+ ๐.๖๒
โรงแรม	๑.๔๒	๐.๒๒	๓.๒๑	๒.๕๓	+ ๐.๓๑
รายได้อื่น ๆ	๐.๓๖	๐.๘๘	๘.๘๘	๖.๖๐	+ ๓.๓๘
รวมรายได้	๓๘.๒๘	๓๘.๕๖	๔๑๘.๘๕	๔๑๓.๕๔	+ ๕.๓๑

รายจ่าย

๑. บำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง

ควบคุม	๑.๕๖	๑.๓๘	๑๔.๒๓	๑๓.๘๘	+ ๐.๓๘
บำรุงพื้นทาง	๐.๖๘	๐.๙๑	๖.๙๔	๘.๙๓	- ๑.๙๙

ตารางที่ ๒ (ต่อ)

รายการ	กรกฎาคม ๒๕๑๖		รายใ้- รายจ่าย		งบประมาณ ท.ค.๑๕- ก.ค.๑๖	+ สูงกว่า - ต่ำกว่า งบประมาณ
	รายใ้- รายจ่าย จริง	งบประมาณ จริง	จริง	ท.ค.๑๕- ก.ค.๑๖		
อุโมงค์ สะพาน และ ของน้ำ	๐.๒๔	๐.๒๘	๒.๓๙	๒.๘๐	-	๐.๔๑
หมอนรองราง	๐.๘๐	๐.๘๘	๖.๐๒	๙.๕๘	-	๓.๕๖
รางและเครื่องประกอบราง	๐.๖๗	๐.๖๗	๖.๖๗	๖.๖๗	-	-
หินโรยทาง	๐.๕๙	๐.๔๙	๔.๙๖	๔.๘๕	+	๐.๑๑
วางรางลงหินยกราง	๒.๐๗	๒.๒๘	๑๙.๖๐	๒๒.๓๕	-	๒.๗๕
อาคารที่ทำการและ อาคารรายทาง	๐.๙๐	๐.๙๘	๙.๖๙	๙.๘๘	-	๐.๑๙
การสื่อสารและสัญญาณ						
ประแจกล	๐.๓๐	๐.๒๖	๒.๕๔	๒.๖๐	-	๐.๐๖
รายจ่ายอื่น ๆ	๐.๕๒	๐.๓๗	๕.๔๑	๓.๖๕	+	๑.๘๒
ทรัพย์สินเกี่ยวกับทาง- เลือกราคา	๑.๑๔	๑.๑๓	๑๑.๒๗	๑๑.๒๕	+	๐.๐๒
	๙.๓๘	๙.๖๔	๘๙.๘๒	๙๖.๕๔	-	๖.๖๒
๒. บำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ						
การควบคุม	๑.๓๘	๑.๔๐	๑๒.๕๖	๑๓.๑๑	-	๐.๕๕
ซ่อมรถจักรไอน้ำ	๐.๘๗	๐.๗๒	๖.๙๓	๗.๐๗	-	๐.๑๔

ตารางที่ ๒ (ต่อ)

รายการ	กรกฎาคม ๒๕๑๖		รายใ้-		+ ส่งกว่า - ทำกว่า งบประมาณ
	รายใ้- จริง	งบประมาณ	รายจ่าย จริง	งบประมาณ ก.ค.๑๕- ก.ค.๑๖	
ขอมรดจักรชนิดอื่น ๆ	๑.๑๓	๑.๕๗	๑๔.๕๒	๑๕.๘๑	- ๐.๘๔
ขอมรดคีเขลรวง	๐.๒๐	๐.๒๕	๑.๕๐	๒.๒๘	- ๐.๓๘
ขอมรดสินค้า	๑.๐๖	๑.๓๒	๑๓.๕๖	๑๓.๖๐	- ๐.๑๔
ขอมรดโดยสาร	๑.๑๘	๑.๓๔	๑๒.๔๓	๑๓.๐๒	- ๐.๕๙
รายจ่ายอื่น ๆ	๐.๕๖	๐.๓๘	๔.๖๘	๓.๕๐	+ ๑.๑๘
เครื่องจักรในโรงงานและ โรงกำเนิดกำลัง- เสื่อมราคา	๐.๑๒	๐.๑๐	๐.๕๓	๐.๕๘	- ๐.๐๖
เครื่องบริภัณฑ์ไฟ- เสื่อมราคา	๓.๓๓	๓.๖๕	๓๗.๐๐	๓๖.๔๕	+ ๐.๕๑
	๑๐.๒๔	๑๐.๓๓	๑๐๔.๘๑	๑๐๕.๘๓	- ๑.๐๖
๓. การหาประโยชน์และการขนส่ง					
ค่าตัวแทนภายนอกและ ค่าโฆษณา	๐.๐๓	๐.๐๔	๐.๒๖	๐.๓๔	- ๐.๐๘
ควบคุมและงานควบคุม การเดินรถ	๐.๕๓	๐.๕๐	๘.๕๒	๙.๐๐	- ๐.๐๘
ปฏิบัติการงานค่าใช้สอยและ เครื่องใช้ประจำสถานี	๒.๖๑	๒.๔๕	๒๔.๕๕	๒๔.๕๐	+ ๐.๐๕

ตารางที่ ๒ (ต่อ)

รายการ	กรกฎาคม ๒๕๑๖		รายใ้-		+ สูงกว่า - ทำกว่า งบประมาณ
	รายใ้- รายจ่าย จริง	งบประมาณ	รายจ่าย จริง	งบประมาณ ท.ค.๑๕- ก.ค.๑๖	
ผู้มีปฏิบัติงานค่าใ้สอยและ เครื่องใ้ประจำยาน	๐.๓๖	๐.๓๔	๓.๔๑	๓.๔๑	-
เชื้อเพลิงรถจักรสับเปลี่ยน ในยาน	๐.๑๘	๐.๒๑	๑.๘๘	๒.๐๓	- ๐.๐๘
พนักงานรถจักร	๑.๘๐	๒.๑๑	๑๘.๒๘	๑๘.๖๑	- ๐.๓๓
เชื้อเพลิงรถจักร	๓.๖๓	๔.๒๔	๓๘.๖๔	๔๒.๓๐	- ๓.๖๖
นํ้ารถจักร	๐.๒๕	๐.๒๕	๒.๔๓	๒.๕๘	- ๐.๑๕
เครื่องใ้และค่าใ้สอย สำหรับรถจักร	๐.๖๕	๐.๕๘	๕.๘๔	๕.๘๑	+ ๐.๐๓
พนักงานและเครื่องใ้ ขบวนรถ	๑.๓๐	๑.๓๘	๑๒.๓๕	๑๓.๘๕	- ๑.๑๐
คํานึงงานรถนํ้านอน	๐.๑๕	๐.๒๐	๑.๘๒	๑.๘๘	- ๐.๐๖
รายจ่ายอื่น ๆ	๐.๕๘	๐.๔๓	๕.๐๑	๔.๖๔	+ ๐.๓๗
	๑๒.๖๒	๑๓.๑๘	๑๒๔.๑๕	๑๒๘.๒๐	- ๔.๐๕

๔. คํานึงกิจการเบ็ดเตล็ด

รถเสียบียง	๐.๖๕	๐.๖๑	๖.๔๘	๖.๑๑	+ ๐.๓๗
โรงแรม	๐.๒๘	๐.๒๘	๒.๘๔	๒.๘๐	- ๐.๐๖
จ่ายเพื่อผลิตกระแสไฟ	๐.๐๑	๐.๐๑	๐.๐๓	๐.๐๖	+ ๐.๐๑

ตารางที่ ๒ (ต่อ)

รายการ	กรกฎาคม ๒๕๑๖		รายได้- รายจ่าย		งบประมาณ พ.ศ.๑๕- ก.ศ.๑๖	+ สูงกว่า - ต่ำกว่า งบประมาณ
	รายได้- รายจ่าย จริง	งบประมาณ	จริง พ.ศ.๑๕- ก.ศ.๑๖	งบประมาณ ก.ศ.๑๖		
ดำเนินกิจการ เบ็ดเตล็ด	๐.๐๗	๐.๐๗	๖.๗๔	๐.๖๔	+ ๐.๑๐	
	๑.๐๒	๐.๘๘	๑๐.๑๔	๘.๗๑	+ ๐.๔๓	
๕. รายจ่ายส่วนกลาง						
เงินเดือนและเครื่องใช้ ที่ทำกรส่วนกลาง	๑.๐๓	๑.๐๗	๑๐.๑๑	๑๐.๗๓	- ๐.๖๒	
สำนักงานอาชญากรรม	๐.๐๖	๐.๐๖	๐.๕๕	๐.๕๖	- ๐.๐๑	
เงินส่งกระทรวงยุติธรรม	๑.๒๖	๑.๒๗	๑๒.๒๘	๑๒.๗๑	- ๐.๔๓	
เครื่องเขียนและสิ่งพิมพ์	๐.๐๓	๐.๐๔	๐.๔๕	๐.๔๓	+ ๐.๐๒	
สำนักงานแพทย์	๐.๔๖	๐.๔๑	๔.๓๖	๔.๑๘	+ ๐.๑๗	
สำนักงานตำรวจรถไฟ	๐.๗๕	๐.๗๔	๗.๔๘	๗.๓๔	+ ๐.๑๔	
สำนักงานศูนย์การฝึก	๐.๑๐	๐.๑๑	๑.๐๐	๑.๐๘	- ๐.๐๘	
รายจ่ายอื่น ๆ	๐.๑๐	๐.๑๘	๑.๔๘	๒.๐๒	- ๐.๕๔	
คอกเบี้ยเงินกู้	๓.๗๘	๓.๘๘	๓๗.๗๒	๓๘.๐๖	- ๑.๓๔	
			๘.๘๑	๘.๐๕	+ ๐.๗๖	
	๓.๗๘	๓.๘๘	๔๗.๑๓	๔๘.๑๑	- ๐.๙๘	
รวมรายจ่ายทั้งสิ้น	๓๗.๐๕	๓๘.๔๒	๓๗๖.๐๕	๓๘๘.๓๓	- ๑๑.๒๘	

ตารางที่ ๓

สถิติผลการดำเนินงานในด้านการเดินรถโดยประมาณ

	มกราคม	มกราคม	เพิ่มหรือลด
	๒๕๑๗	๒๕๑๖	(พันบาท)
	(พันบาท)	(พันบาท)	
๑. <u>รายได้สุทธิในการเดินรถ</u>			
รายได้จากการโดยสาร	๘๒,๓๐๐	๕๐,๖๘๔	- ๘,๓๔๔
รายได้จากการสินค้า	๓๐,๑๐๐	๓๓,๖๘๒	- ๓,๕๘๒
รายได้เบ็ดเตล็ด	<u>๕,๑๐๐</u>	<u>๕,๖๗๕</u>	- <u>๕๗๕</u>
รวมรายได้ในการเดินรถ	๑๑๗,๕๐๐	๙๐,๐๔๑	- ๑๗,๕๐๑
<u>หัก</u> รายจ่ายในการเดินรถ	<u>๑๑๖,๒๐๐</u>	<u>๘๗,๑๕๑</u>	+ <u>๒๙,๐๔๙</u>
รายได้สุทธิในการเดินรถ (ขาดทุนสุทธิ)	(๓๘,๗๐๐)	<u>๒,๘๙๐</u>	- <u>๔๑,๕๙๐</u>
Operating Ratio (%)	๑๔๘.๘๔	๘๖.๘๓	+ ๕๓.๐๗
๒. <u>ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร</u>			
จำนวนผู้โดยสาร	(พันคน)	(พันคน)	(พันคน)
ชั้นที่ ๑ - เทียบเดียว	๕	๗	- ๒
- ไปกลับ	๒	๒	-
ชั้นที่ ๒ - เทียบเดียว	๕๔	๗๕	- ๒๑
- ไปกลับ	๗	๑๑	- ๔
- ตัวจำหน่ายบนขบวนรถ	๑	๑	-
ชั้นที่ ๓ - เทียบเดียว	๓,๓๘๒	๔,๐๘๒	- ๗๐๐
- ไปกลับ	๖๕๑	๗๓๑	- ๘๐
- ตัวเคื่อน	๕๗๓	๕๐๓	+ ๑๗๐
- ตัวจำหน่ายบนขบวนรถ	<u>๑๓๘</u>	<u>๑๔๗</u>	- <u>๙</u>
รวมทุกชั้นที่นั่ง	๔,๗๗๘	๕,๔๕๘	- ๖๘๐

ตารางที่ ๓ (ต่อ)

	มกราคม ๒๕๑๗ (พันต้น)	มกราคม ๒๕๑๖ (พันต้น)	เพิ่มหรือลด (พันต้น)
๓. ปริมาณการขนส่งสินค้า นำหนักสินค้า			
- เหมากัน	๓๕๓	๔๑๖	- ๖๓
- ห่อวัตถุ	๑๘	๒๖	- ๘
- สัตว์มีชีวิต	<u>๑</u>	<u>๑</u>	<u>-</u>
รวม	<u>๓๗๒</u>	<u>๔๔๓</u>	<u>- ๗๑</u>
	(พันตัว)	(พันตัว)	(พันตัว)
จำนวนสัตว์มีชีวิต	๔	๖	- ๒

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ขนส่ง จำแนกตามแขวงการ เคนรด ตามชนิดสินค้าที่สำคัญ เป็นต้น

๓. รายงานที่จัดทำเป็นประจำ เช่น

ก. รายงานเพื่อการวางแผน (Planning Report) แบ่งเป็น

(๑) แผนการดำเนินงาน (ในการให้บริการ) เรียกว่างบทำการ และ

(๒) แผนการลงทุน เรียกว่างบลงทุน

ทั้งงบทำการ และงบลงทุนนั้นนอกจากจะจัดทำตามความจำเป็น เช่นเดียวกับธุรกิจอื่นแล้ว ยังเป็นการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๔๘๔ ด้วย

ข. รายงานเพื่อการควบคุม คือรายงานแสดงการ เปรียบเทียบรายได้-

รายจ่ายทำการจริง กับงบประมาณประจำเดือนกันยายน และตั้งแต่เดือนตุลาคมปีที่ผ่านมาถึงเดือนกันยายนปีปัจจุบัน ซึ่งโดยปกติแล้วรายงานนี้เป็นรายงานที่ทำเป็นประจำเดือน แต่สำหรับเดือนกันยายน รายงานนี้จะแสดงการ เปรียบเทียบรายได้-รายจ่ายทำการจริง กับงบประมาณเต็มปีด้วย จึงถือว่าเป็นทั้งรายงานประจำเดือนและประจำปี และในที่นี้จะไม่แสดงตัวอย่างซ้ำอีก เพราะแบบของรายงานนี้ก็ใช้แบบเดิม

รายงานสำหรับภายนอกกิจการ

๑. รายงานแสดงผลการดำเนินงาน คือบัญชีทำการ (งบกำไรขาดทุน) และบัญชีกำไรขาดทุน (งบกำไรสะสม)

๒. รายงานแสดงฐานะการเงิน คืองบดุล

การจัดทำบัญชีทำการ บัญชีกำไรขาดทุน และงบดุลนี้ นอกจากทำเพื่อรายงานผลการดำเนินงานและฐานะของกิจการให้เจ้าของ (รัฐบาล) และผู้สนใจทราบแล้ว ยังเป็นการทำตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๔๘๔ อีกด้วย

งบทำการ หมายถึงรายการที่ประมาณว่าจะจ่ายประจำปีเพื่อการดำเนินงาน ตามขอบเขตแห่งหน้าที่ความรับผิดชอบและวัตถุประสงค์ของกิจการรถไฟฟ้าเกี่ยวกับการจัดบริการขนส่งซึ่งจำแนกเป็นประเภทต่าง ๆ ดังได้กล่าวไว้ในบทก่อนในหัวข้อนี้ และรหัสบัญชี รายการทำการถือเป็นรายจ่ายขาดที่จะใช้จ่ายหมดเปลืองไปภายในปีการเงินงวดหนึ่ง ๆ คือ ๑ ตุลาคม - ๓๐ กันยายน งบทำการนี้หมายรวมถึงประมาณการรายได้ประจำปีด้วย งบทำการที่ประมาณกันนี้จะต้องได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการรถไฟฟ้า

การเสนองบประมาณทำการจะเสนอเป็น ๒ งบ คือ

ก. งบประมาณรายได้ ซึ่งเป็นการประมาณรายได้ซึ่งคาดว่าจะได้รับในปีการเงินงวดหนึ่ง ๆ โดยอาศัยแนวโน้มของจำนวนเงินรายได้ในปีก่อน ๆ พิจารณาประกอบกับแนวโน้มของกิจการขนส่งด้านการโดยสาร การสินค้า ตลอดจนการขยายตัวของตลาด ความนิยมในการท่องเที่ยวของประชาชน อัตราเพิ่มของผลิตภัณฑ์ทั้งในกานสถิติกรรมและอุตสาหกรรม ตลอดจนข้อเท็จจริงอื่น ๆ เป็นหลักในการพิจารณาว่าการรถไฟควรมีรายได้จากการโดยสารเท่าใด รายได้การค้าสินค้าเท่าใด อันเป็นรายได้หลักของการรถไฟ

ข. งบประมาณรายจ่าย เป็นการประมาณรายจ่ายซึ่งคาดว่าจะต้องจ่ายในปีการเงินบัญชีและการเงิน เพื่อดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า แยกจ่ายออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ คือ

๑) รายจ่ายหมวดการบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง ได้แก่รายจ่ายเพื่อการบำรุงรักษาพื้นทาง อุโมงค์ สะพาน และช่องน้ำ จัดหาหมอนรองราง รางเหล็กและเครื่องประกอบรางมาทำการ เปลี่ยนซ่อม จัดหาหินโรยทางมาโรยเข้าในทางให้ได้ตามพิถีพิถันมาตรฐาน การซ่อมแซมบำรุงรักษาสถานีที่ทำการอาคารรายทาง โรงงาน โรงรถจักร โรงเก็บสินค้า เครื่องอำนวยความสะดวกสื่อสาร ค่าเสื่อมราคา-ทรัพย์สินเกี่ยวกับทางและสิ่งปลูกสร้าง รายจ่ายเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเป็นรายจ่ายคงที่ (fixed cost) เพราะว่าทรัพย์สินประเภททางถาวร อาคาร และสิ่งปลูกสร้างแม้จะชำรุดหรือไปถึงก็ต้องมีค่าบำรุงรักษาและค่าเสื่อมราคา การจัดทำงบรายจ่าย

ไม่ทำให้ความบำรุงรักษาและการเสื่อมค่าต่างกันมากนัก จึงถือว่าเป็นรายจ่ายคงที่ (fixed cost)

๒) รายจ่ายหมวดการบำรุงเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ ได้แก่รายจ่ายเพื่อการบำรุงรักษาเครื่องจักรในโรงงาน เครื่องจักรในโรงกำเนิดกำลัง ซ่อมรถจักรไอน้ำ ซ่อมรถจักรชนิดอื่น ๆ (รถจักรดีเซล รถดีเซลราง) ซ่อมรถสินค้า ซ่อมรถโดยสาร ซ่อมเครื่องบริภัณฑ์ทางน้ำ เครื่องบริภัณฑ์เบ็ดเตล็ด และค่าเสื่อมราคาเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ รายจ่ายในหมวดนี้มีทั้งรายจ่ายคงที่ (fixed cost) และรายจ่ายผันแปร (variable cost) คือประเภทค่าเสื่อมราคาและรายจ่ายซ่อมแซมบำรุงรักษา (บางอย่าง) เป็นรายจ่ายคงที่ และค่าซ่อมแซมส่วนที่เป็นรายจ่ายผันแปรจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับการใช้

๓) รายจ่ายหมวดการหาประโยชน์และการขนส่ง รวมทั้งค่าจ้างหรือค่านายหน้าสำหรับตัวแทนภายนอกซึ่งทำหน้าที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารหรือสินค้า ค่าใช้จ่ายในการโฆษณาเพื่อจัดการขนส่ง ซึ่งมีทั้งรายจ่ายคงที่และรายจ่ายผันแปร พวกที่เป็นรายจ่ายคงที่เช่น เงินเดือนผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งมีหน้าที่ควบคุมการขนส่งโดยตรง (เช่นผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถ หัวหน้ากองต่าง ๆ ที่ประจำ ณ สำนักงานส่วนกลาง หัวหน้ากองจัดการเดินรถเขตต่าง ๆ สารวัคเดินรถ สารวัครับส่งสินค้า พนักงานรักษารถ และเงินเดือนค่าจ้างเสมียนและคนการในที่ทำการ) รายจ่ายเกี่ยวกับเงินเดือนค่าจ้างผู้ปฏิบัติงานประจำสถานี (เช่นนายสถานี เสมียนสถานี และคนการ) ค่าใช้สอยและเครื่องใช้ประจำสถานี รายจ่ายที่เป็นเงินเดือนค่าจ้างพนักงานควบคุมการเดินรถประจำเขต แขวง เงินเดือนค่าจ้างผู้ปฏิบัติงานประจำยานสถานี (เช่นนายยาน ผู้ช่วย เสมียนพนักงาน และคนงานประจำยาน) เงินเดือนพนักงานรักษารถ พนักงานห้ามลอร์ด และพนักงานสับเปลี่ยนประจำยาน เครื่องใช้ และค่าใช้สอยประจำยาน (เช่น ธง สัญญาณ ตะเกียงสัญญาณ ค่าเช่าโทรศัพท์ ค่ากระแสไฟฟ้า) ส่วนที่เป็นรายจ่ายผันแปรได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการลากจูงขบวนรถ เช่นเงินเดือนค่าใช้สอยพนักงานรถจักร เงินเดือนค่าใช้สอยพนักงานขบวนรถ (ทั้งสองประเภทนี้ในทางปฏิบัติ

จริงเมื่อไม่ต้องการคนงานก็ไม่สามารถจะไล่หรือปลดคนงานออกได้เนื่องจากนโยบายของการ
 ผลิตไฟฟ้า จึงถือว่าเป็นรายจ่ายคงที่ เชื้อเพลิงโรงจักร น้ำมันโรงจักร น้ำมันหล่อลื่น เครื่องใช้
 โรงจักรขบวนการ ค่าใช้สอยโรงรถจักรขบวนการ (บางส่วนเป็นรายจ่ายคงที่ เช่นพนักงานควบคุม
 ดูแลโรงรถจักรขบวนการ เจ้าหน้าที่ประจำเครื่องกลต่าง ๆ) พนักงานขบวนการ เครื่องใช้ค่าใช้
 สอยขบวนการ ค่าเนิ่นงานรถนั่งนอน เป็นต้น

๔) หมวดการดำเนินกิจการเบ็ดเตล็ด ได้แก่ค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นในการดำเนินงาน
 ขายอาหารและเครื่องดื่มขบวนการ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโรงแรมและภัตตาคาร ค่าใช้
 จ่ายเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าเป็นค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ของโรงงานกำเนิดกำลัง สถานีช่วย การส่ง
 และจำหน่ายกำลังในการผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อจำหน่าย เป็นต้น

๕) หมวดรายจ่ายส่วนกลาง ซึ่งส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมดเป็นรายจ่ายคงที่
 เช่นค่าใช้จ่ายในการทำบัญชีจะไม่เพิ่มมากนักแม้ว่าจะวิ่งขบวนการเพิ่มขึ้นมาก ฯลฯ

วิธีการ เสนอขอตั้งงบประมาณทำการประจำปี ภายในเดือนเมษายน ฝ่ายและสำนัก
 งานต่าง ๆ จะต้องเสนอขอตั้งงบประมาณรายจ่ายทำการที่เห็นว่าจำเป็นจะต้องมีไว้ใช้จ่ายดำเนิน
 งานตามขอบเขตอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในระหว่างปีงบประมาณถัดไป แยกเป็นรายจ่ายหมวด
 ต่าง ๆ ดังกล่าวแล้ว และแยกตามประเภทบัญชีที่การรถไฟกำหนดไว้ โดยจะต้องชี้แจงเหตุผล
 ในการขอตั้งงบประมาณเพื่อประกอบการพิจารณาด้วยว่า มีความจำเป็นจะต้องใช้จ่ายเพื่อกิจการ
 ด้านใดบ้าง อย่างไร จะต้องใช้งบประมาณรายจ่ายทำการตลอดปีเป็นเงินเท่าใด ให้เสนอไป
 ยังฝ่ายการบัญชี เพื่อพิจารณาโดยเปรียบเทียบกับสถิติการใช้จ่ายในปีที่ผ่านมา และคำนึงถึงแผน
 งานที่จะจัดทำในอนาคต อัตราค่าจ้างแรงงาน ค่าวัสดุสิ่งของ รวมทั้งขอรับคำชี้แจงจาก
 เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องด้วย สำหรับงบประมาณรายไคฝ่ายการเดินรถจะเป็นผู้พยากรณ์เสนอ ซึ่ง
 ฝ่ายการบัญชีก็จะตรวจสอบโดยอาศัยสถิติรายไคที่ได้รับในปีที่ผ่านมา พิจารณาประกอบกับข้อ
 เท็จจริงเกี่ยวกับแผนงานของกิจการขนส่งด้านการโดยสาร การสินค้า และสถานการณอื่น ๆ ที่

งบลงทุนไปยังสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณ เพื่อทำความเข้าใจเสนอคณะกรรมการพิจารณาต่อไป ฉะนั้นในการเสนอขอตั้งงบประมาณลงทุนประจำปี การรถไฟฯจะต้องมีโครงการลงทุนระยะยาวอันเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาการเศรษฐกิจของชาติ ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการอยู่ก่อนแล้ว โครงการลงทุนระยะยาวที่กล่าวนี้จะต้องกำหนดโครงการย่อยไว้ว่าแต่ละโครงการย่อยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้นเท่าใด จะดำเนินงานเป็นระยะเวลานานเท่าใด จะใช้จ่ายเงินในปีใดเท่าใด วงเงินงบประมาณที่เสนอขอตั้งแต่ละปีจะต้องเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในโครงการย่อย อย่างไรก็ตาม ถ้ามีความจำเป็นจะขอเปลี่ยนแปลงโครงการหรือรายการงานที่จะจัดทำตามโครงการในปีใด ก็อาจเสนอการเปลี่ยนแปลงนั้นต่อสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และสำนักงบประมาณเพื่อทำความเข้าใจเสนอคณะกรรมการ เพื่อขอรับความเห็นชอบได้

โดยที่คณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกข้อบังคับว่าด้วยระเบียบปฏิบัติ งานของการรถไฟฯกำหนดไว้ว่า การเบิกจ่ายเงินจะต้องเป็นไปตามงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการรถไฟฯ ถ้ามีความจำเป็นจะต้องเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมรายการหรือวงเงินงบประมาณ ให้เสนอคณะกรรมการการรถไฟฯ ฉะนั้นเพื่อให้การเสนอขอตั้งงบประมาณลงทุนประจำปีได้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการฯ สอดคล้องกับระเบียบว่าด้วยงบลงทุนของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. ๒๕๐๓ และเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. ๒๔๙๔ การรถไฟฯ จึงได้ออกระเบียบการเสนอขอตั้งงบประมาณลงทุนให้ฝ่ายและสำนักงานต่าง ๆ ในสังกัดถือปฏิบัติ เรียกว่า "ระเบียบว่าด้วยงานลงทุนแบบทางเปิด"

งานลงทุนแบบทางเปิดหรือเรียกโดยย่อว่า "งทป." หมายความว่าบรรดางานลงทุนก่อสร้างและการจัดทำที่กระทำในทางที่เปิดการเดินรถและขนส่งแล้ว หรือทำการโดยใช้เงินจากงบลงทุนดำเนินการ ไม่ว่าที่มาของเงินจะเป็นเงินรายได้ของการรถไฟฯ หรือเงินสำรองที่การรถไฟฯจัดสรรไว้ หรือเงินงบประมาณลงทุนที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาล ซึ่งงานลงทุนแบบทางเปิดนี้อาจแบ่งออกเป็นประเภทใหญ่ ๆ คือ

๑. อาคาร กิจการ รถไฟ และ บ้านพัก
๒. ทางถาวร (ราง เครื่องประกอบราง ประแจทางหลัก การผลิตหรือจัดหา หมอนรองราง การปรับปรุงพื้นทาง ขยายและเพิ่มทางหลัก ปรับปรุงและขยายยานสถานี ฯลฯ)
๓. สะพานและร่องน้ำ
๔. การสื่อสารและสัญญาณประแจกล (เครื่องโทรคมนาคม เครื่องสัญญาณประจำที่ ประแจกล เครื่องทางสะดวก ฯลฯ)
๕. การจัดหาวัสดุและบริภัณฑ์ รถไฟจากต่างประเทศ (รถจักรดีเซล รถจักรสับเปลี่ยน รถจักรดีเซลราง การผลิตหรือการจัดหารถสินค้าและรถโดยสาร)
๖. โครงการพิเศษ
๗. เมื่อก็คัด

วิธีการเสนอขอตั้งงบประมาณลงทุนประจำปี ซึ่งกำหนดไว้ตามระเบียบการว่าด้วยงานลงทุนบนทางเปิด สรุปได้ดังนี้

๑. ในวันที่ ๑ พฤศจิกายนของทุกปี ฝ่ายการบัญชีจะต้องเสนอวงเงินงบประมาณลงทุนบนทางเปิดตามที่กำหนดไว้ในโครงการขอยกต่อผู้ว่าการฯ และสำเนาแจ้งให้ฝ่ายและสำนักงานต่าง ๆ ทราบ เมื่อฝ่ายและสำนักงานต่าง ๆ ได้รับแจ้งก็จะเสนอขอตั้งงบประมาณลงทุนบนทางเปิดตามแผนการที่กำหนดไว้ในโครงการขอยกต่อผู้ว่าการฯ ภายในสิ้นเดือนธันวาคม โดยเสนอประมาณการค่าใช้จ่ายที่จะต้องใช้สำหรับงานลงทุนแต่ละงาน

๒. เมื่อฝ่ายและสำนักงานต่าง ๆ จัดทำประมาณการเพื่อเสนอขอตั้งงบประมาณประจำปีเสร็จแล้ว ผู้ว่าการฯ จะสั่งให้ฝ่ายการบัญชีนัดประชุมฝ่ายและสำนักงานตั้งแต่เดือนมกราคมเป็นต้นไป โดยผู้ว่าการฯ ทำหน้าที่ประธานในการประชุม เพื่อพิจารณาการเสนอขอตั้งงบประมาณเป็นครั้งแรก ซึ่งจะกระทำให้เสร็จภายในวันที่ ๑๕ มกราคม และให้รวบรวมผลการพิจารณานี้เสนอผู้ว่าการฯ พิจารณาตัดทอนหรือเพิ่มเติมอีกชั้นหนึ่ง แล้วมอบให้ฝ่ายการช่างโยธา

จะให้ฝ่ายการบัญชีนัดประชุมฝ่ายและสำนักงานที่เกี่ยวข้องทันที เพื่อวินิจฉัยการขอตั้งงบประมาณลงทุนทางเปิดเป็นครั้งสุดท้ายให้เสร็จสิ้นไป

๓. เมื่อการพิจารณาขั้นสุดท้ายเสร็จสิ้น ฝ่ายการบัญชีจะเป็นผู้รวบรวมจัดทำบัญชีงบประมาณอันถูกต้องเสนอผู้ว่าราชการฯ เสนอคณะกรรมการการรถไฟฟ้าภายในวันที่ ๑๕ พฤษภาคม เพื่อกองเลขาธิการคณะกรรมการการรถไฟฟ้าจัดเข้าระเบียบวาระ และเสนอที่ประชุมคณะกรรมการการรถไฟฟ้าในวันแรกของเดือนมิถุนายนที่มีการประชุมคณะกรรมการการรถไฟฟ้า

๔. เมื่อคณะกรรมการการรถไฟฟ้าได้ให้ความเห็นชอบงบประมาณลงทุนทางเปิดแล้ว การรถไฟฟ้าจะรายงานกระทรวงคมนาคมภายในวันที่ ๒๐ มิถุนายน เพื่อพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรี ในเวลาเดียวกันการรถไฟฟ้าจะส่งสำเนางบประมาณลงทุนให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและสำนักงานประมาณ เพื่อเตรียมพิจารณาทำความเข้าใจเสนอคณะรัฐมนตรี

สำหรับแหล่งที่มาของเงินสำหรับลงทุนตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจของการรถไฟฟ้า นั้น ทางรถไฟกำหนดหลักการไว้ดังนี้

๑. โครงการที่มีลักษณะเป็นการจัดหาทรัพย์สินใหม่มาเปลี่ยนแทนของเก่า (Replacement) ให้ใช้เงินสำรองค่าเสื่อมราคาของการรถไฟฟ้าสะสมไว้ ถ้าเงินค่าเสื่อมราคาที่ดินไว้ไม่เพียงพอ ให้ใช้เงินรายได้ของการรถไฟฟ้าสมทบ

๒. โครงการที่มีลักษณะเป็นการปรับปรุงให้ดีขึ้นซึ่งทรัพย์สินที่มีอยู่แล้ว (Betterment) ให้ใช้จากเงินรายได้สุทธิของการรถไฟฟ้า

๓. โครงการประเภทก่อให้เกิดทรัพย์สินถาวรของชาติ มีลักษณะเป็นการลงทุนที่ยัง

ผลโดยตรงให้เพิ่มกำลังการผลิตของการผลิตไฟฟ้า จะต้องได้รับงบประมาณสมทบจากรัฐบาล^{๕/}

งบลงทุนของการผลิตไฟฟ้าส่วนใหญ่ทำตามโครงการพัฒนาการผลิตไฟฟ้าที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระยะของแผนพัฒนา ฉบับที่ ๓ โดยพิจารณาถึงกำลังเงินที่สามารถจัดหามาใช้ตามแผนดำเนินงานด้วย โดยคาดว่าจะอาจจะหาจากต่างประเทศ ใช้เงินของการผลิตไฟฟ้าเอง และเงินงบประมาณรายจ่ายประจำปีที่กำลังจะจัดสรรสมทบโครงการลงทุนในแต่ละปีในระยะเวลา ๕ ปี สำหรับงบประมาณลงทุนในช่วง ๕ ปีที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีแล้ว ประกอบด้วย

(พันบาท)

๑. การลงทุนในโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ พ.ศ. ๒๕๑๐-๒๕๑๔	
๒๕๑๔ ที่ผูกพันงบประมาณไปถึงระยะโครงการ ๒๕๑๕-๒๕๑๘	๕๑๐,๘๕๘
๒. งานลงทุนตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ พ.ศ. ๒๕๑๕-๒๕๑๘	
๒.๑ การปรับปรุงและขยายงานถนนทางที่เปิดการเดินรถแล้ว และการปรับปรุงรถไฟสายแมกดอน	๑,๕๕๕,๘๓๕
๒.๒ การสำรวจและก่อสร้างทางสายใหม่	<u>๖๐๗,๕๕๐</u>
รวม	<u>๒,๕๖๔,๒๔๔</u>

ซึ่งจะแยกเป็นรายละเอียดการลงทุนตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ พ.ศ. ๒๕๑๐-๒๕๑๔ โดยแยกให้เห็นงบประมาณของแต่ละปีด้วย ดังแสดงในตารางที่ ๔ และตารางที่ ๕ แสดงรายละเอียดงบประมาณลงทุนตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ พ.ศ. ๒๕๑๕-๒๕๑๘ ประเภทการปรับปรุงและขยายงานถนนทางที่เปิดการเดินรถแล้ว และประเภทการสำรวจและก่อสร้างทางสายใหม่ โครงการลงทุนที่ตั้งงบประมาณไว้โดยแยกเป็นงบประมาณของแต่ละปีนี้อาจมีการเสนอขอแก้ไข

ตารางที่ ๔

โครงการลงทุนในโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ พ.ศ. ๒๕๑๐-๒๕๑๔ ที่ผูกพันงบประมาณไปถึงระยะโครงการ ๒๕๑๕-๒๕๑๙

(พันบาท)

ลำดับ ที่	รายการ	จำนวน	งบประมาณแยกเป็นรายปี					
			๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	รวม
๑	การจัดการจัดซื้อเครื่อง ๕๘ คันและ เครื่องอะไหล่	-	-	๓๐๒, ๙๕๔	๔๖, ๘๔๕	-	-	๓๔๙, ๗๙๙
๒	การจัดการจัดซื้อเครื่อง ๒๕ ชุด สำหรับสายใหญ่	-	๘, ๖๗๔	-	-	-	-	๘, ๖๗๔
๓	การจัดการจัดซื้อสาย ๓๖ คัน	-	๓, ๒๐๘	๖, ๓๓๕	๕๘๗	-	-	๑๐, ๑๓๐
๔	การขยายงานสถานีโอนกำลังใหญ่ และขนาดกลาง	-	๒๔, ๐๐๐	๑๖, ๒๐๐	-	-	-	๔๐, ๒๐๐
๕	การจัดการจัดซื้อเครื่อง ๔ ชุด - สายแมกกรอง	-	๑, ๙๕๖	-	-	-	-	๑, ๙๕๖
รวม			๓๓, ๘๓๘	๓๒, ๕๘๙	๔๗, ๔๓๒	-	-	๑๑๓, ๘๕๙

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย.

ตารางที่ ๕

โครงการพัฒนาเศรษฐกิจ พ.ศ. ๒๕๑๕-๒๕๑๙ ประเภทการปรับปรุงและขยายงาน
บนทางที่เปิดการเดินรถแล้วและประเภทการสำรวจและก่อสร้างทางสายใหม่

(พันบาท)

ลำดับ ที่	รายการ	จำนวน	งบประมาณแยกเป็นรายปี					รวม
			๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	
๑	การจัดการรถจักรดีเซล ๑๐๐ คันและเครื่องอะไหล่	๑๐๐	๑๐๐	—	๒๒๘, ๐๖๒	๓๘๖, ๒๓๐	๖๘, ๑๐๘	๖๘๒, ๕๐๐
๒	การสร้างรถดีเซลราง ๑๐ ชุด	๑๐	—	—	๘, ๙๒๐	๘, ๘๘๐	๘, ๘๘๐	๒๕, ๖๐๐
๓	การสร้างรถโดยสาร ๒๑๐ คัน	๒๑๐	๑๘, ๙๙๒	๕๕, ๑๑๐	๕๒, ๓๕๐	๓๙, ๕๙๙	๘๑, ๖๑๑	๑๙๕, ๓๖๐
๔	การสร้างรถสินค้า ๙๖๒ คัน	๙๖๒	๑๙, ๐๐๘	๓๘, ๙๙๙	๓๕, ๐๕๘	๓๙, ๓๓๐	๒๓, ๙๖๒	๑๕๓, ๙๕๓
๕	การจัดการรถโบกี้ปั้นจั่นกล ๒ คันและ เครื่องอะไหล่	๒	๑๐	—	๘, ๓๖๖	๘๕๕	—	๑๐, ๒๓๑
๖	การจัดการและติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้าให้ขบวน โดยสารที่ยังไม่มีไฟฟ้าใช้ในตัวเอง ๑๐๐ คัน	๑๐๐	๑๐	๕, ๒๘๐	๒๕๐	๒๕๐	๒๕๐	๖, ๐๐๐
๗	การเปลี่ยนสะพานไม้เป็นชนิดรับน้ำหนัก มาตรฐาน ๑๕ คัน	—	๘, ๕๓๓	๑๘, ๖๙๓	๘, ๔๓๒	๘, ๒๖๕	๘, ๕๙๕	๕๒, ๕๑๘
๘	การผลิตหรือจัดหาหมอนรองราง	๑๕๐, ๐๐๐	๓, ๕๐๐	๖, ๙๕๐	๖, ๙๕๐	๖, ๙๕๐	๓, ๒๕๐	๒๗, ๐๐๐
๙	เครื่องสัญญาณประจำที่และประจำกล	—	๖, ๓๘๖	๖, ๘๖๕	๖, ๘๕๒	๖, ๕๒๓	๓, ๖๙๘	๒๙, ๘๕๐

ตารางที่ ๕ (ต่อ)

ปี	รายการ	จำนวน	งบประมาณแยกเป็นรายปี					รวม
			๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	
	เครื่องโทรคมนาคม	—	๓,๒๘๓	๑,๓๔๓	๓๒๑	๑๙๓	๑๖๕	๕,๓๐๕
	เครื่องทางสะดวกทางเกี่ยว	—	๓๓๕	๑,๒๕๖	๒๐๓	๒๐๓	—	๒,๔๓๗
	การเปลี่ยนระบบไฟฟ้าแรงสูงและติดตั้งไฟฟ้า สำหรับบริเวณโรงงานมาบ๊ากและยานสถานี	—	๑,๐๐๐	๙๙๔	๑,๐๒๒	๑,๐๒๒	๑,๐๒๒	๕,๐๖๐
	การเปลี่ยนรางและเชื่อมราง	—	๘,๓๕๐	๒๓,๘๘๙	๙,๓๓๒	๒,๓๓๔	๙๓๐	๔๙,๘๕๕
	เครื่องมือบำรุงทางต้นสมัยและ เครื่องมือซ่อมสะพาน	—	๒,๐๙๓	๒,๐๓๔	๓,๑๕๑	๓,๐๓๗	๓,๐๘๐	๑๓,๔๓๕
	การจัดหาเครื่องมือทดสอบต่าง ๆ	—	—	๑,๕๐๐	—	—	—	๑,๕๐๐
	ประจำห้องทดลองวิศวกรรมโยธา	—	—	๑,๕๐๐	—	—	—	๑,๕๐๐
	การปรับปรุงและขยายโรงงานบำรุงทาง	—	๓,๘๘๐	๓๓	๕๖๐	๑๘๙	๕๑	๔,๖๑๓
	การขยายและสร้างทางหลัก	—	๓,๐๓๐	๓,๐๙๔	๓,๐๖๒	๓,๐๖๒	๓,๐๖๒	๑๕,๓๑๐
	การขยายยานสถานีขนาดใหญ่และขนาดกลาง	๓	๓,๑๓๐	๕,๐๑๓	๙,๓๒๓	๘๕๓	—	๒๒,๓๒๓
	การปรับปรุงและขยายโรงงานมักกะสันและการ ไขบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อนที่ส่วนกลาง	—	๒๑,๒๖๘	๒๙,๐๖๓	๙๔๐	—	—	๕๑,๒๗๑

ตารางที่ ๕ (ต่อ)

ปี	รายการ	จำนวน	งบประมาณแยกเป็นรายปี					รวม
			๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	
	อาคารบ้านพัก	—	๘,๐๗๓	๑๘,๗๘๐	๖,๐๐๐	๖,๐๐๐	๖,๐๐๐	๕๑,๘๕๓
	อาคารที่ทำการ	—	๕,๕๖๑	๑๖,๕๖๑	๔,๑๕๖	๔,๑๓๑	๔,๑๓๑	๓๘,๕๕๐
	สถานีบริการน้ำมัน เชื้อเพลิงและหล่อลื่น	—	—	๑,๕๘๘	๒๕๘	—	—	๑,๘๔๖
	การจัดหาเครื่องจักรและเครื่องมือสำหรับ	—	—	—	—	—	—	—
	โรงงานคานการช่างกลในส่วนภูมิภาค	—	๑,๐๘๘	๑,๓๘๐	๘๗	—	—	๒,๕๕๕
	การปรับปรุงรถไฟสามแยกคลอง	—	๑,๕๐๗	๑,๕๘๗	๕๘๐	—	—	๓,๖๗๔
	สำรองเพื่อใช้ในกรณีจำเป็นและเบ็ดเตล็ด	—	๗,๐๐๐	๗,๐๐๐	๗,๐๐๐	๗,๐๐๐	๗,๐๐๐	๓๕,๐๐๐
			๑๓๐,๒๓๓	๒๔๑,๕๘๐	๓๘๘,๕๗๖	๕๒๔,๘๕๔	๑๘๕,๕๕๑	๑,๕๗๕,๒๙๔
	สำรองเผื่อขาด ๕%		๖,๕๑๘	๑๒,๐๘๘	๑๘,๕๗๔	๒๖,๒๕๗	๘,๒๓๗	๗๑,๖๑๑
			๑๓๖,๗๕๑	๒๕๓,๖๖๘	๔๐๗,๑๕๐	๕๕๑,๑๑๑	๑๙๓,๗๘๘	๑,๖๔๖,๘๐๕
	<u>ประเภทการสำรวจและก่อสร้างทางสายใหม่</u>							
	การสำรวจทางสายคลองสีแก-มูทางบ้านภาชี	—	—	๘๕๐	—	—	—	๘๕๐
	การสำรวจเพื่อสร้างทางรถไฟสายบัวใหญ่- รอยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม	—	๒,๗๐๐	—	—	—	—	๒,๗๐๐

ตารางที่ ๕ (ต่อ)

ปี	รายการ	จำนวน	งบประมาณแยกเป็นรายปี						
			๒๕๑๕	๒๕๑๖	๒๕๑๗	๒๕๑๘	๒๕๑๙	รวม	
	การสำรวจเพื่อปรับปรุงและเปลี่ยนแนวทางการไฟสายเหนือถนนถนนชัย-เชียงใหม่	-	-	๒,๐๐๐	๒,๐๐๐	-	-	-	๔,๐๐๐
	การก่อสร้างทางรถไฟสายละโว้-เชียงใหม่-แหลมฉะบั้ง-สัทธิษ	-	๕๓,๑๓๐	๑๒๓,๘๓๐	๓๐๖,๕๐๐	๑๑๒,๕๐๐	-	-	๖๐๐,๐๐๐
	รวมการสำรวจและก่อสร้างทางสายใหม่	-	๕๕,๘๓๐	๑๓๐,๘๓๐	๓๐๘,๕๐๐	๑๑๒,๕๐๐	-	-	๖๐๗,๕๕๐
	รวมทั้งสิ้น	-	๒๓๐,๕๕๕	๓๑๐,๕๕๕	๓๖๕,๘๘๒	๖๖๓,๕๕๑	๑๕๕,๘๘๘	-	๒,๕๖๕,๒๕๕

า: การรถไฟแห่งประเทศไทย.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปรับปรุง เป้าหมายและวงเงินให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง เป็นต้นว่าถ้าปรากฏว่ายอดเงินลงทุนที่
ตั้งงบประมาณไว้รวมทั้งสิ้นเกินกำลังเงินที่จะสามารถหามาได้ ก็จะพิจารณาเลื่อนโครงการลง
ทุนที่พอจะรอได้ออกไป และบางโครงการก็ปรับปรุง เสียใหม่ให้เหลือเท่าที่เห็นว่าควรจะเป็น
การในระยะปี พ.ศ. ๒๕๑๕-๒๕๑๘ สำหรับวิธีการก็เช่นเดียวกับวิธีการเสนอขอตั้งงบประมาณ
ลงทุนดังกล่าวไว้ในตอนแรก

นอกจากโครงการลงทุนตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๑๐-๒๕๑๔ บาง
ส่วน และ พ.ศ. ๒๕๑๕-๒๕๑๘ แล้ว ในแต่ละปีการรถไฟแห่งประเทศไทยจะตั้งงบประมาณเพื่อ
การลงทุนนอกโครงการอีกด้วย เช่นในปี พ.ศ. ๒๕๑๔ การรถไฟฯ ได้ตั้งงบประมาณเพื่อติดตั้ง
เครื่องกั้นถนน การจัดหารถยนต์ และสร้างรถโบกี้ขึ้น ๓ รวมทั้งสิ้น ๒๑,๕๗๕,๐๐๐ บาท

ในการดำเนินงานตามโครงการลงทุนที่แล้วมา โดยที่การรถไฟฯ มีเงินลงทุนเหลือใช้
จากใช้จ่ายตามโครงการประเภทเปลี่ยนแปลงและปรับปรุงทรัพย์สินที่มีอยู่แล้ว จึงได้เสนอทาง
การนำมาจ่ายทดรองแทนรัฐบาลไปก่อน ถ้าค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการลงทุนไม่เป็นไปตามที่ประมาณ
ไว้ หรือรายได้และรายจ่ายของการรถไฟฯ แตกต่างไปจากที่พยากรณ์ไว้ การรถไฟฯ ต้องการ
เงินปีใดเท่าใด ก็จะเสนอของขงบประมาณแผ่นดินสมทบโครงการ เท่าจำนวนเงินที่ขาด

งบลงทุนที่ประมาณขึ้นโดยแยกเป็นโครงการย่อย ๆ นั้น ในทางปฏิบัติจริงการรถไฟฯ
ได้มีการประเมินผลโครงการแต่ละโครงการโดยใช้อัตราส่วนลดกระแสเงินสด (Discounted
Cash Flow หรือ Internal Rate of Return) แต่ข้อสังเกตคือมิใช่เป็นการประเมินผล
เพื่อเลือกว่าควรลงทุนในโครงการไหน เพราะว่าได้มีการเลือกโครงการไว้ก่อนแล้วแต่เป็น
การประเมินเพื่อทราบว่าเมื่อลงทุนในโครงการนั้น ๆ แล้วจะได้รับผลตอบแทนพอสมควรหรือไม่

บัญชีทำการ บัญชีกำไรขาดทุน และงบดุล เป็นรายงานที่แสดงผลการดำเนินงาน
ประจำงวดการบัญชี (ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคมของปีหนึ่ง และสิ้นสุดในวันที่ ๓๐ กันยายน
ของปีถัดไป) และแสดงฐานะการเงินของการรถไฟฯ ณ วันสิ้นงวดบัญชี

ตามตารางที่ ๖, ๗ และ ๘ แสดงฐานะการเงินของการรถไฟฟ้า ๗ วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๑๗ และผลการดำเนินงานประจำปีสิ้นสุดเพียงวันเดียวกัน มีลักษณะ เป็นรายงานรวม (Combined Statement) เพราะโดยปกติการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าแยกเป็นการดำเนินงานสายใหญ่และสายแม็กดอง ฉะนั้นในการทำรายงานจะนำรายการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับสายใหญ่และสายแม็กดองมารวมกัน

บัญชีทำการ และงบดุลตามที่แสดงข้างต้นนั้น เป็นรายงานที่ทำขึ้นเพื่อแสดง ต่อบุคคลภายนอก จึงแสดงรายการต่าง ๆ ด้วยรายการใหญ่ ๆ ซึ่งบางรายการก็ใช้ยอดรวมจากบัญชีคุมยอด บางรายการก็เป็นการรวมหลาย ๆ บัญชีเข้าด้วยกัน เพื่อให้ใหญ่บุคคลภายนอกเข้าใจได้ง่ายขึ้น แต่ถาเสนอฝ่ายบริหารของการรถไฟฟ้าเองจะมีรายละเอียดประกอบทั้งบัญชีทำการ และงบดุล โดยแสดงให้เห็นรายได้-รายจ่าย หนี้สินต่าง ๆ ว่าประกอบด้วยรายการใดบ้าง ส่วนทรัพย์สิน ก็จะแสดงให้เห็นชนิดของทรัพย์สินในแต่ละกลุ่มที่ได้มีการจำแนกประเภทไว้

สำหรับบัญชีกำไรขาดทุนนั้นมีลักษณะ เหมือนบัญชีกำไรสะสมนั่นเอง ซึ่งจะแสดงให้เห็น ผลกำไรหรือขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานและกำไรหรือขาดทุนจากการอื่น แต่ไม่มีการแสดง ยอดสะสมยกมา เพราะวาทตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้า พ.ศ. ๒๕๑๔ มาตรา ๔๓ กำหนดไว้ว่า "รายได้ที่ไ้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงานค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่นค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาที่ตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินทุน ตามที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฟ้าหรือคณะรัฐมนตรีแล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่ง เป็นรายได้ของรัฐ..." แต่ทางปฏิบัติจริงการรถไฟฟ้าไม่มีรายได้นำส่งรัฐเนื่องจากการรถไฟฟ้ามีความจำเป็นที่จะต้องลงทุนเพื่อการขยายงานและเพื่อการอื่นที่จำเป็น จึงได้จัดสรรรายได้ส่วนที่เหลือนี้เป็นเงินสำรองขยายงานและเงินลงทุนทั้งหมด

การวัดต้นทุนประเทศไทย

สรุป

ณ วันที่ 30 กันยายน 2517

บัญชีและรายการ	บาท		บัญชีและรายการ	บาท	
<u>เงิน</u>			<u>ทรัพย์สิน</u>		
<u>เงินกู้</u>			<u>ทรัพย์สินหมุนเวียน</u>		
สหกรณ์จำนอง ฯ คลังราย	88,494,457	70	เงินสดและเงินฝากธนาคาร		
ธนาคาร	124,177,467	14	เงินฝากไว้ที่กระทรวงการคลัง		
เงินกู้ยืมยังไม่ถึงกำหนดชำระ	25,809,443	76	เงินค้างรับจากสถานีและพนักงานรักษาการ		
ดอกเบี้ย	11,214,823	69	ลูกหนี้เบ็ดเตล็ด		
ดอกเบี้ย	617,405	23	ลูกหนี้ยังไม่ถึงถึงใบทอง		
ยอดหนี้สินหมุนเวียน	310,313,722	54	เงินทรงรอจ่ายในกิจการ		
<u>งบ</u>			วัสดุคงคลัง		
งบ	919,914,736	21	ทรัพย์สินหมุนเวียนอื่น ๆ		
งบ			ยอดทรัพย์สินหมุนเวียน		
งบ			1,025,528,181	20	
งบ			<u>เงินทุนสำรองและเงินสะสม</u>		
งบ			เงินฝากเก็บ ทศ.		
งบ			เงินฝากเก็บอื่น ๆ		
งบ			ยอด เงินทุนสำรองและเงินสะสม		
งบ			669,584,133	53	
งบ			<u>ทรัพย์สินถาวร</u>		
งบ			ทรัพย์สินที่เป็นทางถาวรและเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ		
งบ			ทางถาวร		
งบ			เครื่องบริภัณฑ์รถไฟ		
งบ			รายจ่ายทั่วไปเกี่ยวกับการลงทุน		
งบ			เงินที่ไว้ช่วยเหลือต่าง ๆ		
งบ			ยอดทรัพย์สินถาวร		
งบ			5,427,592,622	24	
งบ			สำรองค่าเสื่อมราคาสำหรับทางถาวรและเครื่องบริภัณฑ์รถไฟ		
งบ			2,528,566,970	61	
งบ			8,728,434	15	
งบ			ยอดทรัพย์สินถาวรเป็นค่าของสิ่งหักค่าเสื่อมราคา		
งบ			7,964,888,027	00	
งบ			<u>ทรัพย์สินและเงินอื่น ๆ ที่จัดการมิได้เมื่อเสร็จกิจการ</u>		
งบ			ทรัพย์สินอื่น ๆ		
งบ			เงินสำรองอื่น ๆ ที่จัดการมิได้เมื่อเสร็จกิจการ		
งบ			7,735,805,351	85	
งบ			ยอดทรัพย์สินและเงินอื่น ๆ ที่จัดการมิได้เมื่อเสร็จกิจการ		
งบ			-1,448,905,880	12	
งบ			6,286,979,471	73	
งบ			ทรัพย์สินอื่น ๆ		
งบ			เงินสำรองอื่น ๆ ที่จัดการมิได้เมื่อเสร็จกิจการ		
งบ			19,421,559	53	
งบ			ยอดทรัพย์สินและเงินอื่น ๆ ที่จัดการมิได้เมื่อเสร็จกิจการ		
งบ			207,699,300	97	
งบ			227,120,910	50	
งบ			8,278,310,815	50	

ตารางที่ 7

การรถไฟแห่งประเทศไทย

บัญชีรายการ

สำหรับปีสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายน 2517

	สายใหญ่	สายขนาดเล็ก	รวมทุกสาย
รายได้			
การโดยสาร	610,660,421 36	5,810,643 30	616,471,064 66
การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์	10,196,050 52	-	10,196,050 52
การรถเสียบียง	22,000,826 59	-	22,000,826 59
การโรงแรม	9,290,206 36	-	9,290,206 36
การสินค้า	397,809,879 77	224,950 50	398,034,830 27
สัตว์มีชีวิต	2,706,469 00	-	2,706,469 00
รายได้อื่น ๆ ในการเดินรถ	26,750,314 46	637,484 24	29,387,798 70
รวมยอดรายได้	1,081,414,168 06	6,673,078 04	1,088,087,246 10
รายจ่าย			
การบำรุงทางและสิ่งปลูกสร้าง	254,849,122 48	2,763,220 83	257,612,343 31
การบำรุงเครื่องมือวิดิเดินรถไฟ	278,528,970 68	6,899,014 24	285,427,984 92
การหาประโยชน์และการขนส่ง	447,720,294 57	4,670,064 00	452,390,358 57
การรถเสียบียง	20,584,751 84	-	20,584,751 84
การโรงแรม	9,109,701 03	-	9,109,701 03
การค่าเนื่อกิจการอื่น ๆ	2,962,149 31	-	2,962,149 31
รายจ่ายส่วนกลาง	133,078,600 35	1,446,167 90	134,524,768 25
รวมยอดรายจ่าย	1,146,833,590 26	15,778,466 97	1,162,612,057 23
ซากทุนในการเดินรถ	- 65,419,422 20	- 9,105,388 93	- 74,524,811 13
เงินค่าเช่าเครื่องมือเดินรถ	1,654,547 35	-	1,654,547 35
ซากทุนสุทธิในการเดินรถ	- 63,764,874 85	- 9,105,388 93	- 72,870,263 78
รายได้สิ้น ๆ			
รายได้อื่น ๆ	9,550,652 01	69,665 75	9,620,317 76
ซากทุนสุทธิก่อนรวมรายจ่ายสิ้น ๆ	- 54,214,222 84	- 9,035,723 18	- 63,249,946 02
รายการที่ลงนามไปให้รัฐบาลรายได้			
รายจ่ายเบ็ดเตล็ดสิ้น ๆ	2,180,906 40	-	2,180,906 40
ซากทุนสุทธิก่อนรวมรายจ่ายตามข้อผูกพัน	- 56,395,129 24	- 9,035,723 18	- 65,430,852 42
รายจ่ายอื่น ๆ			
รายจ่ายตามข้อผูกพัน	38,281,211 88	981,845 71	39,263,057 59

ตารางที่ ๔

การรถไฟแห่งประเทศไทย
บัญชีกำไรและขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดเพียงวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๑๓

	จำนวนเงิน	
	บาท	สต.
ขาดทุนสุทธิโอนมาจากบัญชีทำการ	- ๑๐๘,๖๕๓,๕๑๐	๐๐
หัก กำไรจากการขายทรัพย์สิน	๘๕๖,๔๒๕	๕๓
กำไรจากผลต่างอัตราแลกเปลี่ยน	๔๓,๖๑๑,๑๔๐	๒๕
รวมยอดหัก	๔๘,๕๐๓,๕๓๐	๑๘
ขาดทุนสุทธิประจำปี ๒๕๑๓ โอนไปงบดุล	- ๕๖,๑๔๖,๓๗๕	๘๓

ศูนย์วิจัยทรัพย์สิน
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

นอกจากรายงานประจำปีแล้ว ยังมีรายงานประจำ ๕ ปีด้วย ซึ่งเป็นรายงานแผนการเกี่ยวกับการเงิน แสดงให้เห็นเงินสดที่คาดว่าจะได้รับและคาดว่าจะจ่าย (งบประมาณเงินสด) ในแต่ละปีตลอดช่วงระยะเวลา ๕ ปี ซึ่งทำให้ทราบว่าปีใดบ้างที่การรถไฟจะขาดแคลนเงินทุน แต่จำเป็นต้องใช้เงินทุน จะได้เตรียมจัดหาเงินทุนมาไว้ได้เพียงพอ และเนื่องจากการรถไฟไม่สามารถก่อกองหนี้ระยะยาวขึ้นใหม่ได้ เว้นแต่จะมีเงินรายได้สุทธิ (net earnings) ของปีงบประมาณก่อนหน้าที่จะก่อกองหนี้ใหม่ต่ำกว่า ๑.๕ เท่าของภาระหนี้สินที่มีอยู่ก่อนแล้ว อันเป็นเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้จากรัฐบาลโลกที่การรถไฟผูกพันไว้ ในเมื่อผลการดำเนินงานปัจจุบันของการรถไฟประสมการขาดทุน เงินส่วนที่ขาดนี้จึงเป็นส่วนที่รัฐบาลจะจัดสรรงบประมาณมาให้ ตัวอย่างรายงานแผนการเกี่ยวกับการเงินแสดงไว้ในตารางที่ ๕ (โดยใช้ตัวเลขสมมุติ) แสดงเงินที่จะต้องใช้และเงินที่จะได้มาสำหรับปี ๒๕๑๘-๒๕๒๒ เมื่อปรับเพิ่มภาระใหม่ผลกำไรประจำปีไม่ต่ำกว่า ๒% ของทรัพย์สินสุทธิใช้ค่าเงินบาท

ในทางปฏิบัติจริง ได้มีการแก้ไขงบประมาณเงินสดที่เสนอไว้แล้วนั้น คืองบประมาณเงินสดในช่วงระยะเวลา ๕ ปี เพื่อแสดงฐานะเงินสดของกิจการให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานในปีถัดไป แต่ไม่ได้แยกแสดงให้เห็นเป็นรายเดือน

ความคลาดคลึงและความแตกต่างของหลักการบัญชีที่ใช้เปรียบเทียบกับหลักการบัญชีที่ยอมรับกันทั่วไป และส่วนราชการต่าง ๆ

จากการศึกษาหลักการบัญชีที่การรถไฟใช้อยู่ สามารถสรุปความคลาดคลึงและความแตกต่างของหลักการบัญชีที่ใช้เปรียบเทียบกับหลักการบัญชีที่ยอมรับกันทั่วไป และหลักการบัญชีของส่วนราชการได้ ดังนี้

ความคลาดคลึงของหลักการบัญชีของการรถไฟกับของส่วนราชการ

๑. ทั้งการบัญชีของการรถไฟและของส่วนราชการใช้หลักการบัญชีคู่ ซึ่งระควักใน

การตัดลดหนี้สินและหนี้สินที่สูญหาย และหนี้สินที่สูญหายที่เกิดขึ้น

ตารางที่ ๕

การรถไฟแห่งประเทศไทย

งบแสดงเงินที่จะต้องใช้และเงินที่จะได้มาสำหรับปี ๒๕๑๘-๒๕๒๒

เมื่อปรับเพิ่มค่าภาระให้เพิ่มค่ารถไฟประจำปีไม่ต่ำกว่า ๒% ของทรัพย์สินสุทธิใช้ดำเนินงาน

(พันบาท)

รายการ	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๒๒	รวม
๑. เงินที่จะต้องใช้						
๑.๑ เงินทุนหมุนเวียน	๒๕,๐๐๐	—	—	—	—	๒๕,๐๐๐
๑.๒ เงินกำไรสุทธิจัดสรรบางส่วนเป็นรายได้อของรัฐบาลและเงินโบนัส	—	—	๗,๒๐๐	๘,๒๐๐	๙,๔๐๐	๒๔,๘๐๐
๑.๓ ข้าราชการเงินกู้	๒๓,๔๐๐	๒๖,๘๐๐	๒๙,๘๐๐	๓๑,๙๐๐	๓๒,๖๐๐	๑๔๔,๕๐๐
๑.๔ เพิ่มมูลค่าสิ่งของกองคลังและทรัพย์สินหมุนเวียนอื่น ๆ	๙,๘๐๐	—	—	—	—	๙,๘๐๐
๑.๕ ค่าใช้จ่ายลงทุนตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ	๑๓๕,๒๐๐	๙๔,๑๐๐	๗๑,๒๐๐	๖๒,๕๐๐	๖๒,๕๐๐	๔๖๕,๕๐๐
๑.๖ เงินสูญเสียไปในการดำเนินงานโดยหักค่าเสื่อมราคาและสำรองเปลี่ยนรางแล้ว	๑๖,๑๐๐	—	—	—	—	๑๖,๑๐๐
รวมเงินที่จะต้องใช้	๒๔๙,๕๐๐	๑๒๐,๙๐๐	๑๐๘,๒๐๐	๑๐๒,๖๐๐	๑๐๔,๕๐๐	๖๘๕,๗๐๐

ตารางที่ ๕ (ต่อ)

รายการ	๒๕๑๘	๒๕๑๙	๒๕๒๐	๒๕๒๑	๒๕๒๒	รวม
๒. เงินที่จะได้มา						
๒.๑ เงินที่ได้จากการดำเนินงาน	—	๒๘,๒๐๐	๒๙,๐๐๐	๓๕,๕๐๐	๓๙,๘๐๐	๒๘๓,๑๐๐
๒.๒ สกมูลค่าสิ่งของคงคลังและทรัพย์สินหมุนเวียนอื่น ๆ	—	๓,๘๐๐	—	—	—	๓,๘๐๐
๒.๓ เงินที่จะถอนจากเงินกู้	๙๑,๐๐๐	๒๙,๓๐๐	๕,๘๐๐	—	—	๑๒๖,๕๐๐
๒.๔ เงินงบประมาณแผ่นดิน	๓๐,๙๐๐	—	—	—	—	๓๐,๙๐๐
รวมเงินที่จะได้มา	๑๒๑,๙๐๐	๖๑,๓๐๐	๓๓,๘๐๐	๓๕,๕๐๐	๓๙,๘๐๐	๔๕๓,๓๐๐
เงินที่จะต้องใช้สูงกว่าเงินที่ได้มา	๑๒๓,๖๐๐	๒๓,๒๐๐	๓๕,๕๐๐	๒๘,๕๐๐	๒๘,๓๐๐	๒๓๕,๑๐๐
เงินสดและเงินฝากธนาคารคงเหลือยกมา	๙๕,๖๐๐	—	—	—	—	๙๕,๖๐๐
เงินซากที่จะคงอยู่ให้รัฐบาลจัดสรรเงินงบประมาณให้	๓๒,๐๐๐	๒๓,๒๐๐	๓๕,๕๐๐	๒๘,๕๐๐	๒๘,๓๐๐	๑๔๓,๕๐๐

หมายเหตุ ทั้งในปี ๒๕๒๐-๒๕๒๒ ประมาณว่าจะต้องใช้เงินลงทุนปรับปรุงการดำเนินงานตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ พ.ศ. ๒๕๒๐-๒๕๒๔ เป็นเงินปีละ ๒๒,๕๐๐,๐๐๐ บาท.

รายรับ รายจ่าย ทรัพย์สิน และหนี้สินไว้โดยครบถ้วน

๒. วิธีการบันทึกรายการในบัญชี การบัญชีส่วนราชการอาจใช้เกณฑ์เงินค่างหรือเกณฑ์ผสม^{๗/} ในกรณีที่ใช้เกณฑ์เงินค่าง เช่น เกี่ยวกับการรถไฟฟ้า จะถือหลักที่ว่ารายได้รายจ่ายได้เกิดขึ้นแล้ว เป็นสำคัญ ไม่คำนึงว่าจะได้รับหรือชำระ เงินแล้วหรือยัง

ในทางปฏิบัติจริง การบัญชีส่วนราชการได้มีการผ่อนผันสำหรับรายการการเงินบางอย่างที่มีจำนวนเล็กน้อย หรือรายการที่กฎหมายบังคับให้ลงบัญชีตามเกณฑ์เงินสด เช่น รายรับเบ็ดเตล็ดจำนวนเล็กน้อยอาจไม่ลงบัญชีจนกว่าจะได้รับตัวเงินสดจริง หรือรายจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่กู้มาใช้ในปัจจุบัน แต่รัฐบาลตั้งงบประมาณไว้จ่ายในปีต่อไป การตั้งค่าดอกเบี้ยดังกล่าวเป็นรายจ่ายปีปัจจุบันค้างจ่ายไปจ่ายในปีต่อไป แม้ว่าจะถูกหลักการลงบัญชีตามเกณฑ์เงินค่างแต่ก็ถือกฎหมายว่าค่างงบประมาณรายจ่าย ในกรณีเช่นนี้จะบันทึกรายจ่ายต่อเมื่อได้จ่ายตัวเงินสดออกไปในปีงบประมาณใหม่^{๘/} จึงอาจกล่าวได้ว่าส่วนราชการทำบัญชีตามเกณฑ์เงินค่างเฉพาะรายการ รายรับ รายจ่ายที่สำคัญ ๆ เท่านั้น

สำหรับการรถไฟฟ้า ในทางปฏิบัติจริงได้ให้อำนาจฝ่ายต่าง ๆ ในการจัดซื้อวัสดุเองได้ในกรณีเร่งด่วน หรือให้เงินรองจ่ายเพื่อจ่ายค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ดในวงเงินไม่เกิน ๕,๐๐๐ บาท เพราะฉะนั้นอาจจะยังไม่มี การบันทึกหนี้สินหรือรายจ่ายในทันทีที่หนี้สินหรือรายจ่ายได้เกิดขึ้น แต่จะลงบันทึกเมื่อได้จ่ายชำระหนี้หรือเมื่อได้รับหลักฐานแสดงการจ่ายเงินจากเงินทดรองจ่าย

^{๗/} ประพันธ์ ศิริวิรัตน์ธำรง, การบัญชีรัฐบาล, (พระนคร: โรงพิมพ์อักษรสาสน์, ๒๕๑๓), หน้า ๑๓.

^{๘/} พันธุ์ สิมะเสถียร, การบัญชีรัฐบาล, (ธนบุรี: เจริญสินการพิมพ์, ๒๕๐๘),

ความคล้ายคลึงของหลักการบัญชีของการรถไฟกับหลักการบัญชีที่ยอมรับกันโดยทั่วไป

หลักการบัญชีส่วนใหญ่เกี่ยวกับการบันทึกรายการต่าง ๆ ของการรถไฟก็เหมือนกับหลักการบัญชีที่ยอมรับกันทั่วไป (ยกเว้นที่จะกล่าวในส่วนของความแตกต่าง) เป็นต้นว่าใช้หลักการบัญชีคู่ ใช้เกณฑ์เงินค้างในการบันทึกรายการในบัญชี ฯลฯ

ความแตกต่างของหลักการบัญชีของการรถไฟกับของส่วนราชการ

โดยปกติส่วนราชการนั้นย่อมแตกต่างกับรัฐวิสาหกิจในแง่จุดมุ่งหมายของกรดำเนินงาน คือการดำเนินงานของส่วนราชการมิได้หวังกำไร แต่การรถไฟมุ่งให้กำไรกำไรที่พอเพียง แต่ในที่นี้จะกล่าวเฉพาะความแตกต่างในด้านหลักการบัญชีเท่านั้น

๑. การบัญชีส่วนราชการแยกบัญชีเป็นกองทุน (Fund Accounting) เพราะส่วนราชการไม่อาจที่จะใช้จ่ายเงินหรือทรัพย์สินอื่น ๆ ที่ได้จัดเก็บมาตามความพอใจได้ การใช้จ่ายเงินของส่วนราชการจะต้อง เป็นไปตามตัวบทกฎหมายหรือระเบียบข้อบังคับ และตามวัตถุประสงค์ที่ได้รับอนุมัติจากฝ่ายนิติบัญญัติ เพื่อป้องกันการใช้เงินผิดกฎหมายหรือผิดวัตถุประสงค์ในการบริหารการเงิน จึงได้มีการจัดตั้งกองทุนต่าง ๆ ขึ้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการประกันว่าเงินหรือทรัพย์สินที่ได้จัดเก็บมาจากแหล่งใดแหล่งหนึ่งจะนำไปใช้จ่ายเฉพาะในกิจกรรมหรือวัตถุประสงค์อย่างใดอย่างหนึ่งที่กำหนดไว้เท่านั้น เช่นกองทุนหมุนเวียนซึ่งรัฐสภาอนุญาตให้ส่วนราชการบางแห่ง เก็บเงินรายรับจากการดำเนินงานบางอย่างไว้ใช้จ่ายหมุนเวียนเพื่อหาผลประโยชน์ต่อไปโดยไม่ต้องนำส่งคลัง โดยอนุญาตให้เก็บเงินส่วนนี้ออกจากการรับ-จ่ายเงินในงบประมาณและตั้งขึ้นเป็นเงินทุนหมุนเวียน เช่นกรมทางหลวงมีเงินทุนหมุนเวียนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ซึ่งเก็บไว้ใช้จ่ายเป็นค่าบำรุงรักษาและบูรณะทางสายที่มีการเก็บค่าธรรมเนียม ฯลฯ ซึ่งกองทุนแต่ละกองทุนนี้มีลักษณะ เป็นหน่วยอิสระทางการเงินและการบัญชี ฉะนั้นกองทุนแต่ละกองทุนจึงมีบัญชีชุดหนึ่งของตนเอง เพื่อแสดงทรัพย์สิน หนี้สิน รายได้ รายจ่าย และทุนแผ่นดินของกองทุนนั้น ๆ ซึ่งแตกต่างกับของการรถไฟ แม้ว่าจะมีการจัดตั้งกองทุนขึ้นมาเพื่อวัตถุประสงค์อย่างใดอย่าง

หนึ่ง แต่โดยปกติมิได้มีการแยกบัญชีแต่ละกองทุนออกต่างหาก คงรวมอยู่ในบัญชีแยกประเภททั่วไปทั้งหมดของการรถไฟไฟฟ้านั้นเอง ยกเว้นกองทุนสงเคราะห์ปฏิบัติงานของการรถไฟ

๒. การบันทึกบัญชีเกี่ยวกับทรัพย์สินถาวร การบัญชีของส่วนราชการต่าง ๆ ไม่มีการจดบันทึกเกี่ยวกับทรัพย์สินถาวร

๓. การคิดค่าเสื่อมราคา แม้ว่าทรัพย์สินถาวรบางประเภทของการรถไฟไฟฟ้านี้จะไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคา เช่น เกี่ยวกับทรัพย์สินถาวรของส่วนราชการ แต่ด้วยเหตุผลที่ต่างกัน

เหตุผลที่ส่วนราชการไม่คิดค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินถาวรมีดังนี้

ก. ทรัพย์สินถาวรทั่วไปของส่วนราชการไม่ได้มีไว้เพื่อใช้เป็นหลักประกันในการกู้เงินหรือการขอเครดิตของรัฐบาล จึงไม่ค่อยมีผู้สนใจในมูลค่าสุทธิของทรัพย์สินถาวรหลังจากหักค่าเสื่อมราคาแล้ว

ข. โดยปกติการบัญชีของส่วนราชการไม่มีการคำนวณค่าหรือขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงาน การคำนวณค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินถาวรจึงเป็นสิ่งไม่จำเป็น

ค. ถ้ามีการคิดค่าเสื่อมราคาประจำปีจะต้องถือเป็นรายจ่ายของรัฐบาล และต้องตั้งประมาณการรายได้ไว้เพื่อการนี้ด้วย เพื่อให้งบประมาณประจำปีได้คู่กัน ทำให้ประชาชนผู้เสียภาษีซึ่งได้รับประโยชน์จากทรัพย์สินถาวรถูกเก็บภาษีสองครั้งซ้อน คือภาษีที่ถูกจัดเก็บเพื่อหาเงินไปใช้ในการก่อสร้างหรือจัดหาทรัพย์สินถาวรนั้น และภาษีที่ถูกจัดเก็บเพื่อตั้งงบประมาณรายจ่ายเป็นค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินถาวร หรือถ้าจะตั้งงบประมาณรายได้ไว้โดยไม่ต้องเก็บภาษีซ้อนจากประชาชนดังกล่าว ก็เท่ากับเป็นการเพิ่มตัวเลขในงบประมาณทั้งด้านรายรับและรายจ่ายโดยเปล่าประโยชน์

ส่วนทรัพย์สินถาวรประเภทใช้คงรูปของการรถไฟฯ ไม่คิดค่าเสื่อมราคาก็เพราะ เดิมกรมรถไฟมีฐานะ เป็นส่วนราชการอยู่แล้ว จึงไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคา และเมื่อเปลี่ยนมา เป็นการรถไฟฯ ให้นำเอาระบบบัญชีของการรถไฟฯ ของประเทศสหรัฐอเมริกามาใช้โดยอนุโลม ซึ่งถือว่าทรัพย์สินประเภททาง เป็นทรัพย์สินใช้คงรูป ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคา

๔. การทำบัญชีงบประมาณ ในการบัญชีส่วนราชการมีการจัดทำบัญชีงบประมาณเพื่อ ความคุมการปฏิบัติทางการเงินของส่วนราชการ แสดงความเคลื่อนไหวและสถานะของงบประมาณ แต่สำหรับการรถไฟฯ แม้ว่าจะได้มีการตั้งงบประมาณประจำวงไว้เพื่อควบคุมการใช้จ่ายในการ ดำเนินงาน แต่ไม่มีการบันทึกงบประมาณที่ค้างขึ้นไว้ในบัญชีแต่อย่างใด

ความแตกต่างของหลักการบัญชีของการรถไฟฯ กับหลักการบัญชีที่ยอมรับกันโดยทั่วไป

๑. วิธีคิดค่าเสื่อมราคาทรัพย์สินถาวรของการรถไฟฯ ใช้วิธีเส้นตรงแต่แตกต่างกับของ ธุรกิจทั่วไป คือหาอัตราถัวเฉลี่ยสำหรับทรัพย์สินแต่ละกลุ่มโดยถืออายุเฉลี่ยของทรัพย์สินทั้งหมด ในกลุ่มเป็นหลัก การคิดค่าเสื่อมราคาโดยวิธีใช้ composite rate จะไม่แสดงให้เห็นค่า เสื่อมราคาสะสมของทรัพย์สินแต่ละชิ้น ฉะนั้นจะไม่มีกรคำนวณกำไรหรือขาดทุนเมื่อเลิกใช้ ทรัพย์สินชิ้นใดชิ้นหนึ่ง^{๒๐/} นอกจากนั้นการคิดค่าเสื่อมราคาจะคิดตลอดไปทราบเท่าที่ทรัพย์สินนั้น ยังอยู่ในระหว่างใช้การ แม้จะกำหนดอายุไว้เพียง ๑๐ ปีถ้าปีที่ ๑๑ ยังใช้การได้อยู่ก็ยังคงหักค่า เสื่อมราคา ถ้าทรัพย์สินนั้นเสื่อมสลายไปก่อนครบอายุใช้การ เช่นกำหนดอายุใช้การไว้ ๑๐ ปี แต่เมื่อใช้ไปได้ ๘ ปีก็ใช้การไม่ได้ การรถไฟฯ จะไม่มีการปรับปรุงกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้น เนื่องจากการคิดค่าเสื่อมราคาผิดไปนี้ แต่หลักการบัญชีที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปจะมีการปรับปรุง เกี่ยวกับกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นเนื่องจากการคิดค่าเสื่อมราคาผิดไปนี้ คือถ้าคิดค่าเสื่อมราคา

^{๒๐/} Rufus Wixon, Accountants' Handbook (4th ed.; New York:

ไว้น้อยไป (คือทรัพย์สินใช้การไม่ไคก่อนอายุที่ประมาณไว้) จะลงรายการปรับปรุงค่าเสื่อมราคาส่วนที่ผิดไปนั้นโดย

เดบิตกำไรขาดทุน

เครดิตสำรองค่าเสื่อมราคา

และถ้าคิดค่าเสื่อมราคาไว้มากไป (คือเมื่อครบกำหนดอายุการใช้งานที่ประมาณไว้แล้ว แต่ทรัพย์สินยังใช้ได้อยู่) ก็จะมีบัญชีด้วยค่าเสื่อมราคาที่ดีคิดไปนั้นโดย

เดบิตสำรองค่าเสื่อมราคา

เครดิตกำไรขาดทุน

การแก้ไขจะทำเมื่อพบข้อผิดพลาดและให้แสดงรายการแก้ไขค่าเสื่อมราคานี้ในงบกำไรขาดทุน เช่นเดียวกับการแก้ไขค่าใช้จ่ายที่สูงหรือต่ำไปของปีก่อน^{๑๑/} แสดงว่าใช้วิธี All-inclusive concept of income

๒. รายจ่ายเฉพาะที่เกี่ยวกับการเปลี่ยนทรัพย์สินประเภทวางได้แก่ ราง หมอนไม้ เครื่องประกอบราง หิน ให้อือเป็นรายจ่ายทำการ ไม่ถือเป็นการปลดระวางทรัพย์สินส่วนเก่า ทั้งนี้เพื่อช่วยป้องกันมิให้มูลค่าของทรัพย์สินประเภทนี้ในบัญชีพองตัวหรือเพ้อเกินไป เพราะมีการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ และราคาตั้งของก็สูงขึ้นอยู่ตลอดเวลา ส่วนการเปลี่ยนทรัพย์สินประเภทอื่น ๆ นั้นจะต้องปลดระวางทรัพย์สินหน่วยเก่า คือ เดบิตสำรองค่าเสื่อมราคา เครดิตทรัพย์สิน ส่วนทรัพย์สินหน่วยใหม่ที่ใช้เปลี่ยนแทนนั้นถือเป็นการลงทุนใหม่

๓. หนี้สินระยะยาวของการรถไฟฯ โดยเฉพาะ เจ้าหนี้เงินกู้จะมีการปรับปรุงให้ แสดงค่าตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นงวด ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจะนำไปเพิ่มหรือลด มูลค่าของทรัพย์สินที่จัดหา มา เนื่องจากเงินกู้จำนวนนั้นถ้าเป็นหนี้ที่เกิดขึ้นภายใน ๒ ปี หลังจาก นั้นผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจะถือเป็นกำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน

ความคล้ายคลึงและความแตกต่างของระบบบัญชีเปรียบเทียบกับการรถไฟในต่างประเทศ

การ เปรียบ เทียบระบบบัญชีของการรถไฟฯกับระบบบัญชีของกิจการรถไฟในต่าง ประเทศ มีข้อจำกัดเกี่ยวกับข้อมูลเนื่องจากข้อมูลส่วนใหญ่ที่มีอยู่เป็นข้อมูลทั่ว ๆ ไป ไม่เกี่ยว ข้องกับการบัญชี จากข้อมูลที่รวบรวมได้พอจะ เปรียบ เทียบให้เห็นความแตกต่างและความคล้าย คลึงกันของระบบบัญชีของการรถไฟฯ กับระบบบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทย สหรัฐอเมริกาและ อังกฤษ ดังนี้

ความคล้ายคลึง

เนื่องจากระบบบัญชีของการรถไฟฯไค่นำเอาระบบบัญชีของกิจการรถไฟของสหรัฐ อเมริกามาใช้โดยอนุโลมดังกล่าวแล้วข้างต้น เพราะฉะนั้นระบบบัญชีส่วนใหญ่จึง เหมือนกันทั้งใน ด้านหลักการจำแนกประเภทบัญชี หลักการบันทึกบัญชี รหัสบัญชี และแบบฟอร์มของรายงานการ เงิน เป็นต้นว่างบดุลและงบทำการ แต่ก็มีส่วนแตกต่างในเรื่องปลีกย่อยซึ่งจะกล่าวในหัวข้อของ ความแตกต่าง

ระบบบัญชีของการรถไฟฯของอังกฤษส่วนที่คล้ายคลึงกับระบบบัญชีของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่จะกล่าวต่อไปนี้ ได้ข้อมูลจากคู่มือการจำแนกประเภทบัญชีของอังกฤษ (British Railways Accounting Classification) ซึ่งได้กล่าวถึงการจำแนกประเภทรายได้และ รายจ่าย รวมทั้งบัญชีรอต่าง ๆ และมีได้กล่าวถึงการจำแนกประเภทบัญชีทรัพย์สิน หนี้สิน และทุน ไม่แสดงให้เห็นแบบของรายงานการ เงินแม้กระทั่งรายงานการ เงินที่ต้อง เสนอต่อบุคคลภายนอก

สำหรับส่วนที่เหมือนกันคือ บัญชีรายได้จำแนกออกเป็นประเภทรายได้จากการโดยสาร (Passenger) รายได้จากการสินค้า (Freight-including Parcels and Mails) และรายได้อื่น ๆ ซึ่ง เกี่ยวเนื่องกับการโดยสาร การสินค้า และอื่น ๆ (Miscellaneous-Passenger, Freight, Other) ส่วนที่เกี่ยวกับรายจ่ายแบ่งออกตามลักษณะของงานตาม หน้าที่ความรับผิดชอบ คือเกี่ยวกับการบำรุงรักษาทรัพย์สินซึ่งใช้ในการหารายได้ งานเกี่ยวกับการดำเนินการให้บริการโดยตรง งานบริหารหรือส่วนกลาง และรายจ่ายอื่น ๆ นอกจากนี้ก็มี การเปิดบัญชีรายจ่ายโรงงาน (Workshop Accounts) และบัญชีค่าใช้จ่ายสอยคลังพัสดุ (Store Departments Expenses) เป็นบัญชีรอ และแบ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้ให้กับบัญชีต่าง ๆ ที่ได้รับ ผลงาน แต่ในที่นี้ไม่ทราบว่าจะใช้หลักอะไร เพราะไม่ได้กำหนดไว้ในคู่มือ

ความแตกต่าง

แม้ว่าหลักการจำแนกประเภทบัญชีของการรถไฟจะนำเอาของกิจการรถไฟในสหรัฐอเมริกาใช้ แต่เนื่องจากลักษณะของการทำงานบางอย่างแตกต่างกัน จึงทำให้บัญชีแยก ประเภทของระบบบัญชีทั้งสองไม่เหมือนกันที่เกี่ยว คืออาจจะมีบางบัญชีเพิ่มขึ้นและตัดบัญชีบาง บัญชีลง ที่แตกต่างอย่างเห็นได้ชัดคือ การรถไฟไม่มีผู้ถือหุ้น เพราะทุนทั้งสิ้นเป็นของรัฐบาล โดยรับโอนมาจากกรมรถไฟเดิม เพราะฉะนั้นจึงไม่มีบัญชีทุนเรือนหุ้น (Capital Stock) ไม่มีบัญชีเงินดําหรือเงินลดมูลค่าหุ้น (Premium or Discount on Capital Stock) นอกจากนั้นงบกำไรสะสมหรือเรียกว่าบัญชีกำไรขาดทุนของการรถไฟก็ไม่แสดงยอดคงเหลือของ กำไรสะสมของปีก่อน ๆ เนื่องจากขอบัญชีของพระราชบัญญัติการรถไฟ พ.ศ. ๒๔๕๔ และการรถไฟได้จัดสรรไว้เป็นสำรองการขยายงานและลงทุน ดังได้กล่าวมาแล้ว

สำหรับความแตกต่างของระบบบัญชีรถไฟของอังกฤษ เกี่ยวกับรายได้แม้จะแบ่งออก เป็นประเภทที่เหมือนกัน แต่บัญชีย่อยก็ไม่เหมือนกัน เพราะว่าลักษณะการดำเนินงานแตกต่างกัน ในส่วนปลีกย่อย และรายการที่จะหักจากบัญชีรายได้การโดยสารจะแยกไว้ต่างหาก จะไม่นับที่