



รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน
การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน
การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย (กลุ่มกิจการ) และงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 งบกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะกิจการ รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและยกเว้นผลกระทบของการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ เหมาะสมตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ก และยกเว้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากเรื่องที่ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ข งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และฐานะการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

จากการตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 พบว่า มีรายการที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ เหมาะสม และมีรายการที่ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ สรุปตามประเภทรายการได้ดังนี้

ก. การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 พบว่า มีการบันทึกบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ส่งผลให้การแสดง



ข้อมูลในงบการเงินขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ไม่เหมาะสมและเพียงพอ รายละเอียดดังนี้

1. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.25 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาด ที่แสดงใน งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 2,601.05 ล้านบาท (ปี 2566 ปรับปรุงใหม่ จำนวน 3,097.91 ล้านบาท) และรายได้สิ้นทรัพย์บริจาด ที่แสดงใน งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 624.71 ล้านบาท เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสิ้นทรัพย์เหล่านี้เป็นสิ้นทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมกับบันทึกเป็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาด เมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ในจำนวนนี้ มีรายได้ ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาด จำนวนตามบัญชี 1,320.68 ล้านบาท (ราคาทุน จำนวน 3,275.84 ล้านบาท) บันทึกในทะเบียนสิ้นทรัพย์ตั้งแต่ปี 2553 และทยอยรับรู้เป็นรายได้สิ้นทรัพย์บริจาดตามจำนวนค่าเสื่อมราคา ของสิ้นทรัพย์ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น ๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

1.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นสิ้นทรัพย์เมื่อสร้างเสร็จแล้ว พร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า

1.2 สิ้นทรัพย์คิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

1.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะกระทบต่อยอดคงเหลือของรายได้ ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาด และจำนวนเงินรายได้สิ้นทรัพย์บริจาด ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอต่อการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2566 และจากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2567 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

2. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.8 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชี จำนวน 34.40 ล้านบาท (ปี 2566 จำนวน 35.14 ล้านบาท) การรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกบัญชีไว้ไม่ครบถ้วน ถูกต้อง เมื่อเทียบกับรายการ อาคารและที่ดินตามทะเบียนคุมสัญญาเช่าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยนำไปจัดหาประโยชน์ และการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนคุมอสังหาริมทรัพย์ที่นำไปจัดหาประโยชน์ให้ครบถ้วน ถูกต้อง เป็นปัจจุบัน นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ได้เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับมูลค่ายุติธรรมของ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนดังกล่าวให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 เรื่อง อสังหาริมทรัพย์ เพื่อการลงทุน และตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 งบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่ดิน จำนวน 3,278.33 ล้านบาท (ปี 2566 ปรับปรุงใหม่ จำนวน 3,278.33 ล้านบาท) อาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 16,523.46 ล้านบาท และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง -

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



บริจาค จำนวน 8,673.36 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้แยกแสดงสินทรัพย์ดังกล่าวเป็น อสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 และมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เพราะการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้ เพื่อหาประโยชน์และสินทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานให้ถูกต้อง ครบถ้วน เป็นปัจจุบัน ทำให้ข้อมูลที่ดินบางส่วน ไม่สามารถเปรียบเทียบจำนวนที่ดินและพิกัดของที่ดินตามรายการที่ดินซึ่งบันทึกด้วยวิธีราคาทุน ในงบการเงิน กับรายละเอียดที่ดินซึ่งบันทึกไว้ในระบบทะเบียนทรัพย์สินถาวรตามผลการสำรวจสินทรัพย์ประเภทต่าง ๆ เมื่อปี 2553 และปี 2555 - 2558 ได้ตรงกันกับเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยส่งให้สำนักงาน การตรวจเงินแผ่นดินตรวจสอบ และจากการตรวจสอบบัญชีที่ดินซึ่งจัดประเภทใหม่เพิ่มเติมในงวดบัญชี ปี 2567 พบว่าไม่ได้ถูกบันทึกรายละเอียดไว้ในระบบทะเบียนสินทรัพย์ถาวรให้ครบถ้วน และไม่พบรายการ อาคารและสิ่งปลูกสร้างบางส่วนตามรายการเอกสารแนบท้ายสัญญาเช่าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยให้เช่าแก่ บุคคลอื่น เมื่อเทียบกับรายการในทะเบียนสินทรัพย์ถาวรของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันการรถไฟ แห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงฐานข้อมูลอสังหาริมทรัพย์พร้อมทะเบียนเอกสารสิทธิ์ทั้งหมด เพื่อให้สามารถตรวจสอบกับข้อมูลรายการที่ดินในทะเบียนคุมที่ดินตามวิธีราคาทุนซึ่งบันทึกไว้ในงบการเงินได้ รวมทั้งอยู่ระหว่างดำเนินการรวบรวมเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ฐานข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ มีความครบถ้วน ถูกต้อง ตรงกัน

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะส่งผลให้ยอดคงเหลือของบัญชี อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนเพิ่มขึ้น และยอดคงเหลือของบัญชีที่ดินและบัญชีอาคาร มียอดเปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐาน การรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากได้รับข้อมูลจากฝ่ายบริหารไม่เพียงพอในการระบุจำนวนเงินของ ข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2566 และจากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2567 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

3. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 374,334.13 ล้านบาท และ จำนวน 374,324.67 ล้านบาท ตามลำดับ และค่าเสื่อมราคาแสดงมูลค่าตามงบการเงินรวม จำนวน 8,761.60 ล้านบาท และงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 8,758.13 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้จัดทำบัญชี ให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ยอดคงเหลือรวมจำนวน 275,673.36 ล้านบาท ในส่วนของ งานระหว่างดำเนินการและงานโครงการก่อสร้างทางรถไฟต่าง ๆ ซึ่งบันทึกบัญชีเป็นงานลงทุนบนทางเปิด ตามที่ได้อธิบายข้อมูลไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.9 ในจำนวนนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย ดำเนินการปิดแฟ้มงานลงทุนของสินทรัพย์ที่พร้อมใช้งานแล้วในปีก่อน ๆ และปรับปรุงข้อผิดพลาด ทางบัญชี โดยบันทึกปรับปรุงงานระหว่างดำเนินการดังกล่าวไปเป็นสินทรัพย์ที่พร้อมใช้งานประเภทต่าง ๆ



และเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ พร้อมบันทึกปรับปรุงบัญชีที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน และปรับปรุงงบการเงินงวดที่แสดงเปรียบเทียบย้อนหลังใหม่จากที่เคยรายงานไว้เดิม ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 7

แต่จากการตรวจสอบเอกสารหลักฐานการบันทึกบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ประเภทงานระหว่างดำเนินการและงานโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ที่ปรากฏหลักฐานว่าพร้อมใช้งานแล้วในงวดปีก่อน ๆ แต่ยังไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานเพื่อคำนวณค่าเสื่อมราคาให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ พบว่า ยังคงมีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการส่วนที่มีนัยสำคัญซึ่งพร้อมใช้งานแล้ว ยังมีได้บันทึกแยกเป็นสินทรัพย์ที่พร้อมใช้งาน เพื่อเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาให้ถูกต้อง ครบถ้วน ตรงตามงวดบัญชี นับแต่วันที่สินทรัพย์พร้อมใช้งานจนถึงวันสิ้นงวดบัญชี ตามที่อธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.9 และจากการทดสอบคำนวณผลกระทบของค่าเสื่อมราคาของรายการดังกล่าว พบว่า ยอดผลกระทบสะสมของค่าเสื่อมราคา และบัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ประเภทต่าง ๆ สุทธิจากค่าเสื่อมราคาสะสม และบัญชีที่เกี่ยวข้องซึ่งยังไม่ได้บันทึกรายการ มีจำนวนเงินที่เป็นสาระสำคัญต่องบการเงิน

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง ตรงตามงวดบัญชี จะส่งผลต่อบัญชีที่แสดงตามงบการเงินเฉพาะกิจการ ซึ่งมียอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และยอดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 ดังต่อไปนี้

- | | | |
|---|--------------------------|------------------|
| 1. บัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ – สุทธิ | จำนวน 374,324.67 ล้านบาท | จะมียอดลดลง |
| 2. บัญชีค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย | จำนวน 8,956.60 ล้านบาท | จะมียอดเพิ่มขึ้น |
| 3. บัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลรอการรับรู้ | จำนวน 268,363.20 ล้านบาท | จะมียอดลดลง |
| 4. บัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล | จำนวน 10,476.89 ล้านบาท | จะมียอดเพิ่มขึ้น |
| 5. บัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ | จำนวน 293,584.08 ล้านบาท | จะมียอดเพิ่มขึ้น |
| 6. บัญชีรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย | จำนวน 6,202.97 ล้านบาท | จะมียอดเพิ่มขึ้น |

รวมทั้งข้อมูลที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่เกี่ยวข้องจะมีความถูกต้องอย่างเพียงพอมากขึ้น ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ในรายละเอียดอย่างชัดเจน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลและการดำเนินการด้านงบประมาณของสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ เพื่อประกอบการบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานให้ครบถ้วนต่อไป

จากกรณีดังกล่าวข้างต้น เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินงวดบัญชีปี 2566 เกี่ยวกับบัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ บัญชีค่าเสื่อมราคา และบัญชีที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้น ซึ่งจากการตรวจสอบงบการเงินงวดบัญชีปี 2567 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

4. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 3 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี กล่าวถึงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญไปจากมาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม และเริ่มมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มในหรือหลัง

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นมา แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ได้นำมาตราฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงินงวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 งวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 ให้ครบถ้วน เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ ดังนั้น การจัดทำและแสดงรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินในงบการเงินสำหรับงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 จึงยังคงใช้มาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม ซึ่งหากได้นำมาตราฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติ อาจมีผลกระทบต่อ ยอดคงเหลือของรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินหลายรายการ รวมถึงผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ในงบการเงิน ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตาม มาตราฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างประเมินผลกระทบ เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินในเรื่องดังกล่าว ทั้งนี้ มีรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ในรายงานของผู้สอบบัญชีตามที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก และข้อ ข แล้ว

ข. การไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสม อย่างเพียงพอเพื่อให้ได้ข้อสรุปว่ารายการดังต่อไปนี้ขัดต่อข้อเท็จจริงหรือไม่ เพียงใด

1. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.34 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ แสดงในงบกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 4,081.96 ล้านบาท และจำนวน 4,003.51 ล้านบาท ตามลำดับ (ปี 2566 จำนวน 3,792.04 ล้านบาท และ จำนวน 3,786.40 ล้านบาท) ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ตามที่แสดง ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.2 จำนวน 1,331.64 ล้านบาท (ปี 2566 จำนวน 1,134.91 ล้านบาท) และลูกหนี้ตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวม จำนวน 119.39 ล้านบาท จากการตรวจสอบพบประเด็นที่ไม่สามารถรวบรวมหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ดังนี้

1.1 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถรวบรวมข้อมูลสัญญาเช่า และทะเบียนคุม สัญญาเช่าให้เป็นปัจจุบันเพื่อจัดส่งให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตรวจสอบตามจำนวนที่ร้องขอได้ครบถ้วน

1.2 ลูกหนี้บริหารสินทรัพย์คงค้างนาน และลูกหนี้รายที่เลือกส่งหนังสือยืนยันยอด สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับหนังสือยืนยันยอดตอบกลับไม่ครบถ้วนอย่างมีนัยสำคัญ และข้อมูล ตอบกลับที่ได้รับไม่ตรงกับยอดคงเหลือของลูกหนี้รายตัว

1.3 คดีความที่การรถไฟแห่งประเทศไทยฟ้องร้องเกี่ยวกับค่าเช่าทรัพย์สินบางส่วนไม่ได้ บันทึกบัญชีเป็นลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

1.4 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงาน และสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย



ไม่สามารถใช้ข้อมูลที่มีอยู่ ในการประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ได้อย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่ได้กำหนดมาตรการควบคุมภายในเพื่อปรับปรุงรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์กับสัญญาเช่าให้ถูกต้องตรงกัน ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมารับรู้รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อการรับรู้รายได้และลูกหนี้ที่แสดงรายการในงบการเงินว่ามีความถูกต้อง ครบถ้วนตามสัญญาเช่าหรือไม่

1.5 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในส่วนของรายได้ค่าเช่าที่ดินและรายได้ค่าเช่าอาคารที่สัญญาสิ้นสุดลงและยังไม่ได้ต่อสัญญา หรืออยู่ระหว่างการจัดทำสัญญา หรือไม่มีสัญญาแต่ผู้เช่ายังคงใช้ประโยชน์ การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อยไม่ได้รับรู้รายได้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าเช่า จึงเป็นไปตามเกณฑ์เงินสด และการรับรู้รายได้ตามสัญญาเช่าที่รับรู้ตามจำนวนเงินค่าเช่าตามสัญญาแต่ละปีแบบไม่ใช้วิธีเส้นตรงซึ่งไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

1.6 ลูกหนี้ตามสัญญาเช่าเงินทุน ยอดคงเหลือในงบการเงินรวมตามที่กล่าวข้างต้นเป็นลูกหนี้ของกลุ่มกิจการที่ทำสัญญาให้เช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้างแก่บุคคลภายนอกในปี 2567 แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ได้บันทึกบัญชีในงบการเงินเฉพาะกิจการให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า และไม่ได้ปรับปรุงรายการในการจัดทำงบการเงินรวมของกลุ่มกิจการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะส่งผลให้ยอดคงเหลือของบัญชีลูกหนี้ตามสัญญาเช่าลดลง บัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าลดลง รายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องเปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารไม่สามารถให้ข้อมูลที่เพียงพอในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดแก่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ เพราะการรถไฟแห่งประเทศไทยยังอยู่ระหว่างการตกลงร่วมกันในกลุ่มกิจการเกี่ยวกับการจัดทำสัญญาและข้อตกลงที่เกี่ยวข้องระหว่างกัน

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น ข้อ 1.1 - 1.6 เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2567 ในเรื่องนี้ อย่างไรก็ตาม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า และบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้องซึ่งแสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ดังกล่าวข้างต้น แสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วนหรือไม่เนื่องจากกิจการไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

2. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 7 การปรับปรุงงบการเงินใหม่ และข้อ 8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สำหรับโครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางจิระ - ขอนแก่น จำนวนราคาทุน 25,873.69 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกปรับปรุงจากบัญชีงานระหว่างดำเนินการก่อสร้างซึ่งพร้อมใช้งานแล้วในปีก่อน ๆ ไปเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานแต่ละประเภท โดยปรับปรุงบัญชีค่าเสื่อมราคา และบัญชีที่เกี่ยวข้องในงบการเงินงวดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 และปรับปรุงย้อนหลังงบการเงินงวดที่แสดงเปรียบเทียบใหม่แล้ว แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินยังไม่ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอที่จะเชื่อมั่นต่อความถูกต้องของรายละเอียดรายการสินทรัพย์แต่ละประเภท ดังนี้



2.1 ไม่ได้รับเอกสารประกอบการตรวจสอบในรายละเอียดรายตัวของสินทรัพย์แต่ละประเภทในทะเบียนสินทรัพย์ถาวรและระบบบัญชีที่เกี่ยวข้อง

2.2 ไม่ได้รับเอกสารประกอบการปิดแฟ้มงานลงทุนโครงการที่เกี่ยวข้อง ทำให้ไม่สามารถตรวจสอบว่ารายละเอียดรายการสินทรัพย์และการปันส่วนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ถูกต้อง เหมาะสม และเป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินเพียงใด

2.3 ไม่สามารถสรุปได้ว่าอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์แต่ละประเภทที่ผู้บริหารประมาณการไว้ มีความถูกต้องและเหมาะสม เป็นไปตามอายุการใช้งานเชิงเศรษฐกิจ หรือตามข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากเป็นการประมาณการตามค่าเฉลี่ยของกลุ่มสินทรัพย์

2.4 ไม่สามารถสรุปได้ว่าสินทรัพย์แต่ละประเภทมีมูลค่าคงเหลือที่เหมาะสมหรือไม่ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่จัดส่งรายละเอียดมูลค่าคงเหลือของรายการสินทรัพย์แต่ละประเภทให้ตรวจสอบ

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2567 ในเรื่องนี้ อย่างไรก็ตาม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อสรุปว่ารายการบัญชีอาคารและอุปกรณ์ของโครงการดังกล่าว บัญชีค่าเสื่อมราคา บัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล บัญชีรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย และบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้อง แสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วนหรือไม่ เนื่องจากกิจการไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

3. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.16 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 177,249.58 ล้านบาท ในจำนวนนี้ เป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ จำนวน 5,695.78 ล้านบาท และตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.37 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล จำนวน 10,476.89 ล้านบาท เป็นรายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะจำนวน 3,028.99 ล้านบาท ซึ่งเงินอุดหนุนดังกล่าวเป็นเงินรายได้ค้ำรับที่การรถไฟแห่งประเทศไทยคาดว่าจะได้รับอุดหนุนสำหรับปี 2566 และปี 2567 ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554 ที่กำหนดให้จัดทำบันทึกข้อตกลงกับรัฐวิสาหกิจก่อนการอุดหนุนทางการเงิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้รับหลักฐานบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปี 2566 และปี 2567 ตามหลักเกณฑ์การขอรับการจัดสรรเงินชดเชยของรัฐวิสาหกิจที่อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนและไม่ได้รับหลักฐานความเพียงพอของงบประมาณที่จะได้รับการจัดสรรสำหรับเงินอุดหนุนดังกล่าวเมื่อเทียบกับจำนวนเงินที่บันทึกบัญชีไว้ ทำให้ไม่สามารถได้ข้อสรุปจากการตรวจสอบว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ และรับรู้รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะอย่างถูกต้องเหมาะสมตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 กำหนดหรือไม่ เพียงใด สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

4. หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.15 เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 293,584.08



ล้านบาท และหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.51 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 6,202.97 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละงวดไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ซึ่งการรณไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรณไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายงานตามข้อ ข 1 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ข้อ ข 2 โครงการรณไฟทางคู่ช่วงชุมทางจิระ - ขอนแก่น และข้อ ข 3 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล

2) การรณไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ ก 1 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาด และรายได้สินทรัพย์บริจาด ข้อ ก 2 และข้อ ก 3 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน และที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ส่วนของสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ (งานลงทุนบนทางเปิด) ที่พร้อมใช้งาน ค่าเสื่อมราคาและบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้อง ข้อ ก 4 การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

3) ยอดคงเหลือและยอดรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายแต่ละปี ได้รวมประมาณการค่าใช้จ่ายในอนาคตที่ยังไม่จ่ายชำระหรือจ่ายสมทบ ณ วันสิ้นงวดบัญชี

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการตามข้อ 1) ข้อ 2) และข้อ 3) แสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับดังกล่าวยังไม่ได้การยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินชดเชยทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือของรายการมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี

กรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อบัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและบัญชีรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่าการรณไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในรายการตามข้อ 1 ข้อ 2 ข้อ 3 และข้อ 4 ข้างต้น ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่า จำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มกิจการและกิจการตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและ



ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึง มาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระ ที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงิน ดังต่อไปนี้

1. การปรับปรุงงบการเงินใหม่ ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 7 ซึ่งอธิบายถึงการปรับปรุงงบการเงินใหม่ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้บันทึกปรับปรุงรายการข้อผิดพลาดทางการบัญชีที่สำคัญ เกี่ยวกับบัญชีที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ส่วนของงานระหว่างดำเนินการที่พร้อมใช้งานแล้ว ในงวดปีก่อน ๆ แต่ยังไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานแต่ละประเภทและไม่ได้คำนวณค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายรวมทั้งบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้อง และข้อผิดพลาดเกี่ยวกับการไม่บันทึกงานระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - คลองสาม (สายสีแดง) สัญญางานโยธาสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟชานเมือง ส่วนที่ได้ตรวจรับงานแล้วในปีก่อน ๆ พร้อมกับภาระหนี้สินตามคำพิพากษาศาล และข้อผิดพลาดเกี่ยวกับการไม่ได้รับรู้รายได้ของรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาด ตามอายุสัญญาเช่า ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงแก้ไขข้อผิดพลาดบางส่วนและปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังงวดที่แสดงเปรียบเทียบใหม่แล้ว

2. สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.53.1 สินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น และข้อ 8.53.2.1 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น จากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเมื่อปี 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคมคืนเงินค่าตอบแทนที่บริษัทฯ ชำระให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย คืนค่าหนังสือค้ำประกัน คืนค่าธรรมเนียมออกหนังสือค้ำประกัน และชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการพร้อมดอกเบี้ย ต่อมาเมื่อปี 2565 ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งกลับคำสั่งของศาลปกครองกลางให้เป็นรับคำขอให้ศาลปกครองพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

3. ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.52 ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น เปิดเผยมการบันทึกประมาณการหนี้สินจากคดีความที่มีคำตัดสินของสถาบันอนุญาโตตุลาการให้การรถไฟแห่งประเทศไทยจ่ายชำระค่างานก่อสร้างและค่าใช้จ่ายอื่นพร้อมดอกเบี้ย แก่คู่สัญญาก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - คลองสาม (สายสีแดง) สัญญางานโยธาสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟชานเมือง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้บันทึกรับรู้เป็นประมาณการหนี้สินตามคำตัดสินชี้ขาด และศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาของคดีภายหลัวันสิ้นรอบระยะเวลารายงานแล้ว

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



4. โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL) ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55 เรื่อง โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) อธิบายว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำบันทึกข้อตกลงกับบริษัทคู่สัญญาภายใต้สัญญาร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ให้เอกชนคู่สัญญาเข้าดำเนินการเดินรถโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เพื่อให้สามารถดำเนินการโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนและบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมถึงฉบับที่ 11 ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลง และแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

5. แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.57 ได้อธิบายถึงการจัดทำแผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนดังกล่าว

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องที่กล่าวข้างต้นนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินคาดว่า สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะได้รับรายงานประจำปี 2567 ภายหลังจากวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการหรือกับความรู้ที่รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี 2567 หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแล และตามที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 แสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น หากผู้บริหารจัดทำรายงานประจำปีจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญดังกล่าว ข้อมูลในรายงานประจำปีส่วนที่อ้างอิงหรือจัดทำจากข้อมูลในงบการเงินที่ได้รับผลกระทบจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง จะแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงด้วย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในความถูกต้อง ครบถ้วนตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่สามารถสรุปได้ว่ารายงานประจำปีส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต้องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการ หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มกิจการและของกิจการ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน



- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มกิจการและของกิจการ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มกิจการหรือกิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการ เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มกิจการ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

เรื่องอื่น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้เสนอรายงานโดยแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามรายงานของผู้สอบบัญชีลงวันที่ 25 มีนาคม 2567 ข้อ ก 3.1 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ส่วนของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - คลองสาม (สายสีแดง) สัญญางานโยธาสถานีกรุงเทพ



อภิวัดณ์และศูนย์ซ่อมบำรุงที่มีการก่อสร้างและการตรวจรับงานจ้างแล้วเสร็จและได้ใช้งานแล้ว ตามเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้อง แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้บันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการและบัญชีภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ถูกต้อง ตามงวดบัญชี รวมทั้งไม่ได้เปิดเผยข้อมูลให้เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ กำหนดไว้ในสาระสำคัญ

จากการตรวจสอบ ปรากฏว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้บันทึกปรับปรุงรายการบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการของสัญญางานโยธาดังกล่าวข้างต้น พร้อมกับพิจารณาบันทึกรายการบัญชีประมาณการหนี้สินตามเอกสารหลักฐานและตามคำพิพากษาของศาลในสาระสำคัญแล้ว โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงงบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และวันที่ 1 ตุลาคม 2565 ที่แสดงเปรียบเทียบใหม่ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 7 การปรับปรุงงบการเงินใหม่แล้ว ในสาระสำคัญ ดังนั้นสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงมิได้แสดงความเห็นต่องบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 อย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

(นางสุไลวรรณ เพียรเพิ่มภัทร)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจเงินแผ่นดินที่ 13

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)

ผู้อำนวยการกลุ่ม

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	30 กันยายน 2567	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
		ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่
		30 กันยายน 2566	1 ตุลาคม 2565	30 กันยายน 2567	30 กันยายน 2566	1 ตุลาคม 2565
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8.1	2,361,515,406.71	4,505,002,996.13	2,890,463,048.21	2,319,661,531.51	4,412,434,474.27
เงินฝากประจำที่มีข้อจำกัดในการใช้		24,677,073.12	24,446,234.49	24,367,820.85	-	-
ลูกหนี้การค้าและบริการ	8.2	639,466,768.94	441,348,377.35	516,717,214.63	639,466,768.94	441,348,377.35
ลูกหนี้อื่น	8.3	459,996,400.18	424,820,909.30	11,146,031,382.58	449,453,351.26	422,854,074.50
เงินยืมทศรอง	8.4	50,367,692.01	45,035,931.06	50,391,210.97	50,029,361.01	44,837,433.06
หัตถคงเหลือ	8.5	3,760,248,324.95	3,621,443,090.79	3,581,856,260.04	3,751,873,075.66	3,616,500,241.85
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8.6	869,377,193.15	1,005,331,546.69	752,470,899.55	839,918,532.93	973,095,421.27
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		8,165,648,859.06	10,067,429,085.81	18,962,297,836.83	8,050,402,621.31	9,911,070,022.30
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
เงินลงทุน	8.7	-	-	-	340,000,000.00	340,000,000.00
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น		10,671,090,000.00	10,671,090,000.00	-	10,671,090,000.00	-
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า		119,385,621.67	-	-	-	-
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	8.8	34,403,746.33	35,138,998.87	-	34,403,746.33	35,138,998.87
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	8.9	374,334,131,900.56	337,412,111,485.61	307,338,087,034.40	374,324,665,038.22	337,399,938,655.50
สินทรัพย์สิทธิการใช้	8.10	891,866,954.72	772,088,196.03	793,884,540.48	879,581,665.39	754,610,130.07
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	8.11	330,200,478.93	439,287,809.14	499,407,112.51	284,315,729.96	392,700,965.51
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	8.12	23,274,867.31	22,103,914.98	21,957,516.78	23,274,867.31	22,103,914.98
เงินจ่ายล่วงหน้า	8.13	31,003,620,078.31	34,604,155,784.18	27,692,443,283.89	31,003,620,078.31	34,604,155,784.18
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	8.14	-	-	7,778,338.44	-	-
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	8.15	293,584,082,812.44	288,873,398,901.48	275,519,264,506.14	293,584,082,812.44	288,873,398,901.48
เงินค้างรับจากรัฐบาล	8.16	177,249,575,474.04	190,207,307,531.58	199,132,414,544.36	177,249,575,474.04	199,132,414,544.36
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	8.17	1,843,879,155.82	1,645,816,734.76	1,550,754,994.37	1,821,471,354.22	1,637,787,134.76
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		890,085,511,090.13	864,682,499,356.63	812,555,991,871.37	890,216,080,766.22	864,938,232,016.93
รวมสินทรัพย์		898,251,159,949.19	874,749,928,442.44	831,518,289,708.20	898,266,483,387.53	874,849,302,039.23

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	30 กันยายน 2567	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2566	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2565	30 กันยายน 2567	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2566	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2565
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินกู้เบิกเกินบัญชี	482,171,445.91	52,427,745.78	530,648,834.01	482,171,445.91	52,427,745.78	530,648,834.01
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8.18 11,240,984,264.87	11,437,025,366.08	4,233,239,025.51	11,231,438,598.34	11,380,721,971.87	4,202,327,560.29
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8.19 57,752,732,332.93	55,613,821,982.16	73,264,042,089.08	57,752,732,332.93	55,613,821,982.16	73,264,042,089.08
หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8.27 86,812,922.01	8,707,029.12	37,719,578.72	75,483,201.09	-	32,452,393.36
ดอกเบี้ยเงินกู้ยืมระยะยาว	8.21 2,608,224,681.68	2,159,366,889.62	1,476,121,880.59	2,608,224,681.68	2,159,366,889.62	1,476,121,880.59
เจ้าหนี้กองทุนเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	8.20 27,551,687.17	40,924,608.25	60,955,433.17	27,551,687.17	40,924,608.25	60,955,433.17
ประมาณการหนี้สินหมุนเวียนอื่น	-	-	4,391,419,697.19	-	-	4,391,419,697.19
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	8.22 1,600,351,899.04	1,959,662,508.06	12,611,471,150.75	1,577,512,932.61	1,918,560,062.02	12,611,471,150.75
รวมหนี้สินหมุนเวียน	73,798,829,233.61	71,271,936,129.07	96,605,617,689.02	73,755,114,879.73	71,165,823,259.70	96,569,439,038.44
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาว	8.19 411,409,918,475.60	379,879,825,435.40	322,089,246,866.55	411,409,918,475.60	379,879,825,435.40	322,089,246,866.55
หนี้สินตามสัญญาเช่า	8.27 972,467,428.81	831,807,330.47	778,937,046.19	892,884,779.45	823,771,169.19	771,141,861.37
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	8.23 24,894,867.31	22,103,914.98	21,970,636.78	24,894,867.31	22,103,914.98	21,970,636.78
เงินประกันและเงินมัดจำ	8.24 4,485,646,687.96	3,769,831,452.29	4,351,501,021.80	4,462,293,871.80	3,764,152,496.59	4,347,296,970.10
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาด	8.25 2,601,045,802.06	3,097,906,635.77	3,626,618,833.94	2,601,045,802.06	3,097,906,635.77	3,626,618,833.94
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลจากการรับรู้	8.26 268,363,203,633.51	270,519,702,076.09	269,293,472,025.39	268,363,203,633.51	270,519,702,076.09	269,293,472,025.39
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	8.14 22,186,178.34	16,965,496.66	-	-	-	-
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	8.28 71,159,855,850.42	82,305,569,798.05	82,089,954,990.21	71,093,405,736.25	82,246,617,297.22	82,013,792,244.36
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	8.52 6,923,562,596.51	4,230,688,187.25	4,230,688,187.25	6,923,562,596.51	4,230,688,187.25	4,230,688,187.25
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	8.30 14,018,660,499.84	14,349,608,813.57	3,898,030,169.28	13,991,055,991.84	14,349,608,813.57	3,898,030,169.28
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	779,981,442,020.36	759,024,009,140.53	690,380,419,777.39	779,762,265,754.33	758,934,376,026.06	690,292,257,795.02
รวมหนี้สิน	853,780,271,253.97	830,295,945,269.60	786,986,037,466.41	853,517,380,634.06	830,100,199,285.76	786,861,696,833.46
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
เงินทุน	8.31 44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02
กำไร (ขาดทุน) สะสม						
กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45
ขาดทุนสะสม - บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	(155,082,146.16)	(158,511,911.57)	(185,503,961.69)	-	-	-
ขาดทุนสะสม - บริษัท เอลอาร์ที แอลเอส จำกัด	(123,131,912.09)	(136,607,669.06)	(31,346,549.99)	-	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	44,470,888,695.22	44,453,983,172.84	44,532,252,241.79	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	898,251,159,949.19	874,749,928,442.44	831,518,289,708.20	898,266,483,387.53	874,849,302,039.23	831,610,799,586.93

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายวิรัช อัมระपाल)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย


(นายเอก สิทธิเวคิน)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	ปรับปรุงใหม่ 2566	2567	ปรับปรุงใหม่ 2566
รายได้				
รายได้จากการขนส่ง	8.32	5,932,886,884.71	5,439,994,072.14	5,932,886,884.71
รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	8.33	210,854,055.14	212,845,184.51	210,854,055.14
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	8.34	4,081,961,106.94	3,792,040,933.92	4,003,509,118.93
รายได้สินทรัพย์บริจาค		624,711,936.26	569,539,835.87	624,711,936.26
รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี	8.35	505,514,250.18	499,816,836.00	505,514,250.18
รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ	8.36	72,009,540.65	82,686,164.47	72,009,540.65
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	8.37	10,476,894,830.55	10,490,671,619.60	10,476,894,830.55
รายได้เงินอุดหนุนค่าจราจรรถไฟ	8.48	1,341,400.00	277,511,023.42	1,341,400.00
กำไรจากการขายสินทรัพย์	8.38	181,414,833.08	257,352,396.66	181,414,833.08
รายได้อื่น ๆ	8.39	1,017,299,511.54	644,910,881.83	1,000,602,704.01
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.40	2,159,982,120.35	2,448,178,631.03	2,159,982,133.08
รวมรายได้		25,264,870,469.40	24,715,547,579.45	25,169,721,686.59
ค่าใช้จ่าย				
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	8.41	2,751,866,835.04	2,570,379,037.60	2,751,866,835.04
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาโรงจักรและล้อเลื่อน	8.42	3,088,261,411.25	3,338,088,058.67	3,088,261,411.25
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	8.43	7,636,289,997.14	7,878,902,030.91	7,636,289,997.14
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	8.44	9,489,385.07	8,320,274.56	9,489,385.07
ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	8.45	3,616,528,712.60	1,112,602,671.79	3,629,334,921.10
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	8.46	1,844,367,702.50	925,056,009.32	1,783,568,539.23
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8.47	6,226,883,714.21	6,423,840,621.27	6,217,916,665.78
ค่าใช้จ่ายค่าจราจรรถไฟ	8.48	5,890,533.24	290,884,786.24	5,890,533.24
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.8 - 8.11	8,972,162,004.06	9,167,587,803.56	8,956,599,330.29
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		310,816,998.41	205,708,341.15	310,816,998.41
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพและขาดทุนจากการตัดบัญชีที่สุด		7,112,715.84	20,156,205.38	7,112,715.84
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	8.49	1,972,050,800.85	1,838,866,606.65	1,972,050,800.85
รวมค่าใช้จ่าย		36,441,720,810.21	33,780,392,447.10	36,369,198,133.24
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงิน		(11,176,850,340.81)	(9,064,844,867.65)	(11,199,476,446.65)
ต้นทุนทางการเงิน	8.50	6,554,797,062.24	5,368,354,737.46	6,553,582,825.35
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้		(17,731,647,403.05)	(14,433,199,605.11)	(17,753,059,272.00)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้		5,077,814.66	24,743,835.10	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		(17,736,725,217.71)	(14,457,943,440.21)	(17,753,059,272.00)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น				
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรขาดทุนในภายหลัง				
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้		11,550,656,429.13	25,539,975.92	11,550,084,961.04
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จสำหรับปี - สุทธิจากภาษี		11,550,656,429.13	25,539,975.92	11,550,084,961.04
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(6,186,068,788.58)	(14,432,403,464.29)	(6,202,974,310.96)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	8.51	6,202,974,310.96	14,354,134,395.34	6,202,974,310.96
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		16,905,522.38	(78,269,068.95)	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายวิรัช อัมระपाल)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

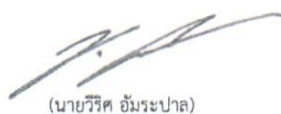
(นายเชก สัทธีวัฒน์)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			
	เงินทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 (ตามที่รายงานไว้เดิม)	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(216,850,511.68)	44,532,252,241.79
ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	-	-	9,249,494,088.67	9,249,494,088.67
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	(9,140,292,618.27)	(9,140,292,618.27)
รายได้สินทรัพย์บริวาร	-	-	(258,633,354.56)	(258,633,354.56)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	149,431,884.16	149,431,884.16
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(216,850,511.68)	44,532,252,241.79
ขาดทุนสำหรับปี (ปรับปรุงใหม่)	-	-	(14,457,943,440.21)	(14,457,943,440.21)
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับ				
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)	-	-	25,539,975.92	25,539,975.92
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	14,354,134,395.34	14,354,134,395.34
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(295,119,580.63)	44,453,983,172.84
8.31				
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 (ตามที่รายงานไว้เดิม)	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(295,119,580.63)	44,453,983,172.84
ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	-	-	12,280,678,608.50	12,280,678,608.50
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	(12,006,195,585.99)	(12,006,195,585.99)
รายได้สินทรัพย์บริวาร	-	-	(344,123,304.89)	(344,123,304.89)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	69,640,282.38	69,640,282.38
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(295,119,580.63)	44,453,983,172.84
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	(17,736,725,217.71)	(17,736,725,217.71)
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับ				
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)	-	-	11,550,656,429.13	11,550,656,429.13
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	6,202,974,310.96	6,202,974,310.96
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(278,214,058.25)	44,470,888,695.22
8.31				

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงินนี้


(นายวิรัช อัมระपाल)

ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย


(นายเอก สธิเวศิน)

รองผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	เงินทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 (ตามที่รายงานไว้เดิม)	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	-	-	9,249,494,088.67	9,249,494,088.67
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	(9,140,292,618.27)	(9,140,292,618.27)
รายได้สินทรัพย์บริวาร	-	-	(258,633,354.56)	(258,633,354.56)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	149,431,884.16	149,431,884.16
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับปี (ปรับปรุงใหม่)	-	-	(14,354,134,395.34)	(14,354,134,395.34)
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับ				
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)	-	-	-	-
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	14,354,134,395.34	14,354,134,395.34
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
8.31				
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 (ตามที่รายงานไว้เดิม)	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ผลกระทบจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	-	-	12,280,678,608.50	12,280,678,608.50
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	(12,006,195,585.99)	(12,006,195,585.99)
รายได้สินทรัพย์บริวาร	-	-	(344,123,304.89)	(344,123,304.89)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	69,640,282.38	69,640,282.38
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	(17,753,059,272.00)	(17,753,059,272.00)
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับ				
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน (การวัดมูลค่าใหม่)	-	-	11,550,084,961.04	11,550,084,961.04
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	6,202,974,310.96	6,202,974,310.96
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
8.31				

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวิรัช อัมระपाल)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายเอก สธิเวศิน)

รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	30 กันยายน 2567	30 กันยายน 2566	30 กันยายน 2567	30 กันยายน 2566
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	16,905,522.38	(78,269,068.95)	-	-
รายการปรับกระทบขาดทุนสำหรับงวดเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	8.51	(6,202,974,310.96)	(14,354,134,395.34)	(6,202,974,310.96)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้		5,077,814.66	24,743,835.10	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.8 - 8.11	8,972,162,004.06	9,167,587,803.56	8,956,599,330.29
ค่าตัดจ่ายอุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน		414,294.96	4,653,769.05	414,294.96
หนี้สงสัยจะสูญ		32,357,402.31	115,080,990.39	32,357,402.31
(กำไร) ขาดทุนจากการขายทรัพย์สิน	8.38	(181,414,833.08)	(257,352,396.66)	(181,414,833.08)
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.40	(2,159,982,120.35)	(2,448,178,631.03)	(2,159,982,133.08)
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุและขาดทุนจากการตัดบัญชีพัสดุ		7,112,715.84	20,156,205.38	7,112,715.84
(กำไร) ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		310,816,998.41	205,708,341.15	310,816,998.41
รายได้จากสินทรัพย์รับบริจาค		(624,711,936.26)	(569,539,835.87)	(624,711,936.26)
รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	8.37	(5,350,442,877.16)	(5,759,168,646.00)	(5,350,442,877.16)
รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ		(3,028,988,160.00)	(2,880,459,533.20)	(3,028,988,160.00)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	8.49 - 8.50	8,526,847,863.09	7,207,221,344.11	8,525,633,626.20
ค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		6,226,883,714.21	6,410,586,188.71	6,217,916,665.78
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย		(11,550,799,296.15)	(25,539,975.92)	(11,550,084,961.04)
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		(5,000,735,204.04)	(3,216,904,005.52)	(5,047,748,177.79)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
เงินฝากประจำที่มีข้อจำกัดในการใช้		(230,838.63)	(78,413.64)	-
ลูกหนี้การค้าและบริการ		(230,475,793.89)	(39,712,153.11)	(230,475,793.89)
ลูกหนี้อื่น		(35,175,490.88)	10,721,210,473.28	(26,599,276.76)
เงินยืมโดยตรง		(5,331,760.95)	5,355,279.91	(5,191,927.95)
พัสดุดังกล่าว		(146,332,244.96)	(64,396,805.26)	(142,899,844.61)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		135,954,353.53	(252,860,647.14)	133,176,888.33
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น		-	(10,671,090,000.00)	-
ลูกหนี้ตามสัญญาเช่า		(119,385,621.67)	-	-
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		(1,170,952.33)	(146,398.20)	(1,170,952.33)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		(279,236,665.46)	(188,830,287.26)	(264,858,463.86)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		(2,331,973,672.71)	(861,839,413.86)	(2,389,225,586.64)
เจ้าหนังกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ		(13,372,921.08)	(20,030,824.92)	(13,372,921.08)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		(359,310,609.02)	(10,651,808,642.69)	(341,047,129.41)
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		2,790,952.33	133,278.20	2,790,952.33
เงินประกันและเงินมัดจำ		(10,953,948.50)	(142,155,627.56)	(10,953,948.50)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		(20,312,357.26)	10,314,327,838.57	(45,708,311.49)
เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน		(8,415,252,775.52)	(5,068,826,349.20)	(8,383,284,493.65)
จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		(5,821,798,365.69)	(6,169,431,405.01)	(5,821,043,265.71)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน		(14,237,051,141.21)	(11,238,257,754.21)	(14,204,327,759.36)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	30 กันยายน 2567	30 กันยายน 2566	30 กันยายน 2567	30 กันยายน 2566
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินได้รับจากการขายสินทรัพย์	290,868,579.27	399,553,961.32	290,868,579.27	399,553,961.32
เงินได้รับเงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาล	19,328,757,964.94	16,049,901,274.07	19,328,757,964.94	16,049,901,274.07
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(6,981,800.00)	(11,661,190.66)	-	-
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่าจ้างระหว่างก่อสร้าง	(55,661,608.25)	(9,775,121,560.95)	(55,661,608.25)	(9,775,121,560.95)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่าจ้างระหว่างก่อสร้าง	(34,440,964,589.02)	(31,954,048,518.91)	(34,440,195,932.18)	(31,949,750,162.49)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(14,883,981,453.06)	(25,291,376,035.13)	(14,876,230,996.22)	(25,275,416,488.05)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินได้รับจากการกู้เงินเบิกเกินบัญชี	429,743,700.13	-	429,743,700.13	-
เงินได้รับจากเงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	1,964,177,000.00	-	1,964,177,000.00
เงินได้รับจากเงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาล	-	1,000,000,000.00	-	1,000,000,000.00
เงินได้รับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	80,339,486,316.48	94,233,651,115.44	80,339,486,316.48	94,233,651,115.44
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินเบิกเกินบัญชี	-	(478,221,088.23)	-	(478,221,088.23)
เงินสดจ่ายชำระหนี้ตามสัญญาเช่า	(90,630,340.55)	(8,102,214.80)	(81,277,167.35)	-
รับเงินชดเชยผลขาดทุนจากรัฐบาล	1,492,290,400.00	1,000,000,000.00	1,492,290,400.00	1,000,000,000.00
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(44,513,757,692.44)	(51,858,528,134.06)	(44,513,757,692.44)	(51,858,528,134.06)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย	(10,679,587,378.77)	(7,708,802,941.09)	(10,678,699,744.00)	(7,708,086,165.59)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	26,977,545,004.85	38,144,173,737.26	26,987,785,812.82	38,152,992,727.56
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(2,143,487,589.42)	1,614,539,947.92	(2,092,772,942.76)	1,655,770,558.08
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	4,505,002,996.13	2,890,463,048.21	4,412,434,474.27	2,756,663,916.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	2,361,515,406.71	4,505,002,996.13	2,319,661,531.51	4,412,434,474.27

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวิรัช อัมระपाल)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายเอก สิทธิเวทิน)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน
3	มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5	ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ
6	รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
7	การปรับปรุงงบการเงินใหม่
8.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
8.2	ลูกหนี้การค้าและบริการ
8.3	ลูกหนี้อื่น
8.4	เงินยืมโดยตรง
8.5	พัสดุดังเหลือ
8.6	สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น
8.7	เงินลงทุน
8.8	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
8.9	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
8.10	สินทรัพย์สิทธิการใช้
8.11	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
8.12	เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
8.13	เงินจ่ายล่วงหน้า
8.14	ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี
8.15	เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ
8.16	เงินค้ำรับจากรัฐบาล
8.17	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น
8.18	เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น
8.19	เงินกู้ยืมระยะยาว
8.20	เจ้าหนี้กองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ
8.21	ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ
8.22	หนี้สินหมุนเวียนอื่น
8.23	เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
8.24	เงินประกันและเงินมัดจำ
8.25	รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาด

หมายเหตุ สารบัญ (ต่อ)

- 8.26 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้
- 8.27 หนี้สินตามสัญญาเช่า
- 8.28 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน
- 8.29 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
- 8.30 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
- 8.31 เงินทุน
- 8.32 รายได้จากการขนส่ง
- 8.33 รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- 8.34 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์
- 8.35 รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี
- 8.36 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ
- 8.37 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล
- 8.38 กำไรจากการขายสินทรัพย์
- 8.39 รายได้อื่น ๆ
- 8.40 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- 8.41 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง
- 8.42 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน
- 8.43 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง
- 8.44 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
- 8.45 ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
- 8.46 ค่าใช้จ่ายการบริหาร
- 8.47 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน
- 8.48 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ
- 8.49 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ
- 8.50 ต้นทุนทางการเงิน
- 8.51 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย
- 8.52 ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
- 8.53 สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
- 8.54 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ดลิ่งชัน
- 8.55 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)
- 8.56 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ในการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย
- 8.57 แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย
- 8.58 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567

1. ข้อมูลทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยมีวัตถุประสงค์ดำเนินการธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ มีสถานประกอบการตั้งอยู่ที่ อาคารที่ทำการรถไฟ ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้น ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 มาตรา 68 วรรคสาม โดยจัดทำตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป

2.2 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย ภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์

2.3 งบการเงินเฉพาะกิจการ ประกอบด้วย งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.4 งบการเงินรวม ประกอบด้วย งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบการเงินของบริษัทย่อย ได้แก่ งบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และงบการเงินของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

งบการเงินรวมเริ่มจัดทำตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 มีรายละเอียดดังนี้

2.4.1 รฟท. ได้ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (รถไฟฟ้า) ซึ่งก่อสร้างเสร็จ และเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 และ รฟฟท. ได้จัดทำงบการเงินปี 2554 เป็นครั้งแรก โดยมีรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554

2.4.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท. ซึ่ง รฟท. จัดตั้งบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (อทส.) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 และ อทส. ได้จัดทำงบการเงินตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 เป็นครั้งแรก โดยมีรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2564 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2564

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ รฟท. นำมาถือปฏิบัติ

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุง ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน และมีมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ ซึ่ง รฟท. ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ได้แก่

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32 เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16 เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ

ฉบับที่ 19 เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่าย โดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน มาตรฐานเหล่านี้จะนำมาแทนมาตรฐานและการตีความมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินเมื่อมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

ผู้บริหารของ รพท. ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ จึงบันทึกบัญชีที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินและจัดทำงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับเดิม ทั้งนี้ บริษัทย่อยของ รพท. นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงิน งวดบัญชีปี 2567 แล้ว

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการการวัดมูลค่า การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุน โดยใช้หลักการเช่นเดียวกันกับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17

สัญญาเช่า

รพท. ประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ถ้าสัญญานั้นเป็นการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

สินทรัพย์สิทธิการใช้ - ผู้เช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้แสดงมูลค่าตามราคาทุนหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (ถ้ามี) ราคาทุนดังกล่าว ประกอบด้วย จำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการวัดมูลค่าเริ่มแรก ต้นทุนทางตรงที่เกิดขึ้น และการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าใด ๆ ที่จ่ายชำระ ณ วันที่เริ่มนำมาตรฐานมาถือปฏิบัติหักสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาเช่า หรืออายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แต่ละประเภท

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่า รับรู้ด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าที่เหลืออยู่ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 รับรู้เริ่มแรกคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม หลังจาก

วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่า จะเพิ่มขึ้นโดยสะท้อนดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่า และลดลงโดยสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่จ่ายชำระแล้ว นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่า จะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือประเมินสัญญาเช่าใหม่

รฟท. นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 โดยเลือกวิธีรับรู้ผลกระทบสะสมจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาปฏิบัติใช้ครั้งแรก ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และไม่ปรับ ย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมียกเว้นบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 และวันที่ 1 มกราคม 2568

สภาวิชาชีพบัญชี ได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 และวันที่ 1 มกราคม 2568 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และเพิ่มเติมเนื้อหาบางส่วนของมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน

ปัจจุบันผู้บริหารของ รฟท. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจจะมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

ประกอบด้วย เงินสด เงินฝากธนาคารทุกประเภทที่ถึงกำหนดจ่ายในระยะเวลาสามเดือนหรือน้อยกว่า (ไม่รวมเงินฝากธนาคารที่มีภาระผูกพัน) และเงินเหลื่อมส่งรายได้จากสถานีต่าง ๆ

4.2 การรับรู้รายได้

4.2.1 รายได้จากการขนส่ง

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตั๋วโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้ว จะนำมลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตั๋วโดยสารนั้น
- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว
- รายได้รถเสียง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลาการให้สิทธิ

4.2.2 เงินอุดหนุนจากรัฐบาล

รฟท. ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล โดยจะรับรู้เมื่อมีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า

- 1) กิจการจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้ และ
- 2) กิจการจะได้รับเงินอุดหนุนนั้น

สำหรับรายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับรายได้ รับรู้เป็นรายได้ในกำไรหรือขาดทุนโดยแสดงเป็นรายการแยกต่างหาก

สำหรับรายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ รับรู้เงินอุดหนุนเป็นรายได้รอการรับรู้และทยอยรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

4.2.3 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาให้มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง โดยบางส่วนรับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญาด้วยวิธีเส้นตรง
- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด
- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

4.2.4 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

4.2.5 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.3 ลูกหนี้การค้าและบริการ รับรู้เมื่อออกใบแจ้งหนี้สำหรับลูกหนี้ขนส่งและลูกหนี้อื่น และรับรู้ตามสัดส่วนรายการเช่าตามสัญญาเช่าที่มีผลบังคับใช้ในงวดสำหรับลูกหนี้บริหารสินทรัพย์

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 ยกเว้นลูกหนี้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ และลูกหนี้อื่นภายใน รพท.

4.4 พัสตคงเหลือ

4.4.1 สิ่งของคงเหลือประเภท ราง ไม้หมอน พัสต สิ่งของคงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำแสดงตามราคาทุนโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

4.4.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยวิธีเข้าก่อน - ออกก่อน

4.4.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคงเหลือหลังหักค่าใช้จ่ายการเสื่อมสภาพอัตรา ร้อยละ 12.5 ต่อปี และสำหรับอุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้เปลี่ยนแทน (unit replacement) ที่เบิกใช้ในงวดบัญชี ปี 2562 เป็นต้นมา จะตัดบัญชีเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดนั้น

4.4.4 อะไหล่คลังโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ บันทึกด้วยราคาทุน ณ วันที่ 24 ตุลาคม 2564 ตามเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ลงวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ซึ่งระบุว่า รพท. จะได้รับทรัพย์สินคืนเมื่อสิ้นสุดสัญญาร่วมลงทุน ข้อ 30.1

4.4.5 วัสดุคงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะบันทึกสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสต ร้อยละ 10 ของราคาทุน

4.5 เงินลงทุนในบริษัทย่อย แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยใช้วิธีราคาทุน และลดลงจากการประเมินการด้อยค่าเงินลงทุน

4.6 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (สินทรัพย์ถาวร) และค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับโอนมา ณ วันจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงราคา ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคารายปี ซึ่งราคาที่โอนมานี้เป็นราคาที่คณะกรรมการตราสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

4.6.1 สินทรัพย์ถาวรแสดงด้วยราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม

4.6.2 ในปี 2554 รพท. ได้จัดให้มีการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่โดยผู้ประเมินอิสระและแบ่งกลุ่มสินทรัพย์ใหม่และแสดงราคาสินทรัพย์ตามราคาที่ประเมินใหม่หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม การคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ทุกประเภทใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินใหม่ (ยกเว้นที่ดินแสดงด้วยราคาทุนเดิม) และการคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ใหม่จะนำราคาทุนหักมูลค่าคงเหลือ และใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินไว้ ดังนี้

จน

- กลุ่มอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10 - 50 ปี
- กลุ่มทางรถไฟและสะพาน	2 - 50 ปี
- กลุ่มรถจักรและล้อเลื่อน	5 - 40 ปี
- กลุ่มระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5 - 30 ปี
- กลุ่มยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5 - 10 ปี
- กลุ่มสินทรัพย์อื่น ๆ	5 - 20 ปี

4.6.3 ส่วนปรับปรุงรายการเช่าและอุปกรณ์ บันทึกรับเป็นส่วนหนึ่งของยานพาหนะ เครื่องจักร และอุปกรณ์

4.6.4 งานระหว่างดำเนินการ รับรู้ตามค่าวงงานที่เบิกจ่าย

4.6.5 ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืมโดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง จะรวมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ดังกล่าว จนกระทั่งการดำเนินการส่วนใหญ่ที่จำเป็นในการเตรียมการก่อสร้างเสร็จสิ้นและสินทรัพย์อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์

4.7 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนวัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและขาดทุนจากการด้อยค่า โดยต้นทุนรวมค่าใช้จ่ายทางตรงเพื่อให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ต้นทุนการก่อสร้างสินทรัพย์ที่กิจการก่อสร้างเอง รวมถึงต้นทุนการกู้ยืม

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของแต่ละส่วนประกอบของสินทรัพย์และรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ รพท. ไม่คิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและสินทรัพย์ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง อายุการใช้ประโยชน์ประมาณ 10 - 50 ปี

4.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงในราคาทุนที่ซื้อหรือได้มาหรือระหว่างติดตั้งแล้วเสร็จ หักค่าตัดจำหน่ายสะสม ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 5 - 10 ปี

4.9 สินทรัพย์และพัสดุที่เลิกใช้งาน แสดงด้วยราคาที่เป็นไปตามสภาพและตามระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งโอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่ายคู่กับหนี้สินไม่หมุนเวียน

4.10 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

4.10.1 เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลรับภาระเพื่อใช้สำหรับก่อสร้างโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา จะบันทึกคู่กับบัญชีรายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ด้วยจำนวนเงินตามงบประมาณที่ได้รับเมื่อโครงการเริ่มมีการเบิกจ่ายเงิน และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนเกี่ยวกับสินทรัพย์ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมใช้งาน

4.10.2 เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ บันทึกรายได้เงินอุดหนุนโดยจะทยอยรับรู้รายได้ครั้งแรก ร้อยละ 50 ของวงเงินตามการบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ และจะบันทึกเงินอุดหนุนที่จะได้รับในครั้งหลังเป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับด้วยจำนวนเงินที่ประมาณการตามสัดส่วนของการได้รับเงินอุดหนุนจากปีก่อน

สำหรับปี 2566 และปี 2567 รพท. ยังไม่จัดทำบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปี (MOU) กับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) เนื่องจาก สคร. อยู่ระหว่างปรับเปลี่ยนหลักเกณฑ์การขอรับการจัดสรรเงินชดเชยของรัฐวิสาหกิจ รพท. จึงคำนวณรายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของปี 2566 และ 2567 ตามหลักเกณฑ์และคู่มือเดิม (ปี 2565) โดยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนตามสถิติการรับเงินอุดหนุนจริงในอดีตจากยอดประมาณการที่จะจัดทำ MOU ตามหลักเกณฑ์เดิม

4.10.3 เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับ เป็นเงินอุดหนุนเพื่อชำระเงินกู้ยืมต่างประเทศในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ ซึ่งบันทึกบัญชีค้ำรับไว้ สำหรับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 จากเงินกู้ยืมที่ รพท. ยังไม่ได้รับ

จากรัฐบาล โดยสำหรับสินทรัพย์ที่ระบุอัตราค่าเสื่อมราคาได้ จะทยอยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนตามมูลค่าค่าเสื่อมราคาสำหรับสินทรัพย์ที่ระบุอัตราค่าเสื่อมราคาไม่ได้ จะรับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวนในงวดที่ได้รับเงินจากรัฐบาล

4.11 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาด บันทึกบัญชีคู่กับสินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากผู้เช่าที่ดินและทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริจาดตามอายุของสัญญาเช่าในส่วนที่ทราบ และในส่วนที่ยังไม่ทราบข้อมูลของสัญญาเช่า จะรับรู้รายได้ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น

4.12 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่เกิดรายการ และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยคำนวณจากอัตราปิดของธนาคารแห่งประเทศไทย กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานโดยจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในรอบระยะเวลาที่เกิดรายการ

4.13 ต้นทุนทางการเงิน ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

4.14 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ บันทึกเป็นรายได้รอการรับรู้ โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อสินทรัพย์พร้อมใช้งาน ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

4.15 เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ

ตั้งแต่ปี 2554 รพท. ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีขาดทุนสะสม โดยปรับปรุงผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งหมดโอนเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ และได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละงวด เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายทั้งจำนวน ซึ่งก่อนปี 2554 รพท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิสำหรับงวดเป็นขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

4.16 ผลประโยชน์ของพนักงาน รพท. รับรู้และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภท ดังต่อไปนี้

4.16.1 ผลประโยชน์ของพนักงานระยะสั้น รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

4.16.2 ผลประโยชน์หลังออกจากงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานปัจจุบันและในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ โดยผลกำไรขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ ซึ่งรวมถึงกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Gain/Loss) รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้จำนวนสะสมในบัญชีกำไร (ขาดทุน) สะสมในส่วนกองทุน

4.16.3 ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย คิดลดโดยวิธีคิดลดผลประโยชน์แต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน รับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย จะรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนทันที

กรณีที่เกิดผลต่างจากการจ่ายเงินผลประโยชน์พนักงานกับยอดประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รพท. ยังไม่รับรู้รายการดังกล่าวจนกว่าจะมีการทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งจะทบทวนทุก 3 ปี หรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ โดยจะรับรู้ผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและขาดทุนสะสม ซึ่งผลประโยชน์หลังออกจากงานและผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประกอบด้วย

1) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ

ภายใต้ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4)

2) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน

- 3) การระบำนะเงินจ่านานและบำนะเงินจ่านำง
- 4) การระบำนะเงินจ่านทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ
- 5) การระค้ำรักษาพยาบาล

4.17 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2528 ตามข้อบังคับ การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า โดยอาศัยความ ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า และครอบครัว ในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รฟท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รฟท.

4.18 ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สำหรับปี ประกอบด้วย ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ยกเว้นภาษีเงินได้ รอการตัดบัญชีที่เกิดจากรายการที่บันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้นให้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน ได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุน ประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้ ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวกับรายการในปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี บันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของ สินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี วัดมูลค่าโดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับ รายการโดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน

ในการกำหนดมูลค่าของภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะต้องคำนึงถึงผลกระทบของ สถานการณ์ทางภาษีที่ไม่แน่นอนและอาจทำให้จำนวนภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้นและมีดอกเบี้ยที่ต้องชำระ และเชื่อว่าได้ตั้ง ภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพียงพอสำหรับภาษีเงินได้ที่จะจ่ายในอนาคต ซึ่งเกิดจากการประเมินผลกระทบจากหลายปัจจัย รวมถึง การตีความทางกฎหมายภาษี และจากประสบการณ์ในอดีต การประเมินนี้อยู่บนพื้นฐานการประมาณการและข้อสมมติฐาน และอาจจะเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคต ข้อมูลใหม่ ๆ อาจจะทำให้เปลี่ยนการตัดสินใจ โดยขึ้นอยู่กับความเพียงพอของภาษีเงินได้ค้างจ่ายที่มีอยู่ การเปลี่ยนแปลงในภาษีเงินได้ค้างจ่ายจะกระทบต่อค่าใช้จ่ายภาษี เงินได้ในงวดที่เกิดการเปลี่ยนแปลง

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะหักกลบกันเมื่อเป็นค่าภาษี เงินได้ที่จะต้องนำส่งให้กับหน่วยจัดเก็บภาษีเดียวกันและกิจการมีความตั้งใจที่จะเสียภาษีเงินได้ด้วยยอดสุทธิ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษี ในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง กิจการรับรู้หนี้สิน ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการในงบการเงิน

4.19 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟท. หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุม รฟท. ถูกควบคุม โดย รฟท. ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังรวมถึงบุคคลและกิจการที่มี อิทธิพลอย่างเป็นนัยสำคัญกับ รฟท. ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของ รฟท. ตลอดทั้งสมาชิกในครอบครัว ที่ใกล้ชิดกับบุคคลดังกล่าวและกิจการที่เกี่ยวข้องกับบุคคลเหล่านั้น

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟท. แต่ละรายการคำนึงถึง เนื้อหาของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย รายการที่มีขึ้นกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันได้กำหนดขึ้น โดยใช้ราคาตลาดหรือราคาที่ตกลงกันตามสัญญาหากไม่มีราคาตลาดรองรับ

บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ รฟท. มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนในการวัดมูลค่าของ องค์ประกอบของงบการเงิน งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกับ รฟท. รายการที่มีสาระสำคัญซึ่งเกิดขึ้นระหว่าง รฟท. และบริษัทย่อยได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงินรวม

5. ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจ การประมาณการและข้อสมมติที่มีผลกระทบต่อการนำนโยบาย การบัญชีมาใช้ และจำนวนเงินของสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากการประมาณการ

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจที่มีนัยสำคัญในการนำนโยบายการบัญชีของ รฟท. และ บริษัทย่อย และแหล่งที่มาของข้อมูลที่สำคัญของความไม่แน่นอนในการประมาณการที่มีอยู่

6. รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

6.1 บริษัทย่อย ประกอบด้วย

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	สถานที่หลัก	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ถือหุ้นโดย รฟท.				
1. บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	รับจ้างบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า	ไทย	100	100
2. บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด	บริหารจัดการสัญญาเช่าและอสังหาริมทรัพย์	ไทย	100	100

กลุ่มกิจการมีส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของและมีสิทธิออกเสียงในบริษัทมากกว่ากึ่งหนึ่ง ตามข้อบังคับของ บริษัทเหล่านี้ และมีอำนาจควบคุมบริษัทและสั่งการกิจกรรมดำเนินงานและกิจกรรมการเงินที่เกี่ยวข้องกับบริษัทดังกล่าว ดังนั้น กลุ่มกิจการจึงจัดประเภทบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มกิจการ ภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม

6.2 รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

6.2.1 รายการบัญชีที่สำคัญ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566
รายได้	112.00	42.23
ค่าใช้จ่าย	423.21	375.23

6.2.2 ยอดคงเหลือของบัญชีที่เกิดขึ้นระหว่างกัน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เจ้าหนี้	17.80	-
รายได้รอการรับรู้	169.87	111.02

7. การปรับปรุงงบการเงินใหม่

งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 รพท. บันทึกปรับปรุงรายการข้อผิดพลาดทางการบัญชีที่สำคัญ ดังต่อไปนี้

1) งานระหว่างดำเนินการก่อสร้างที่พร้อมใช้งานแล้วในงวดปีก่อน ๆ แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์เพื่อนำมาบันทึกเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานแต่ละประเภทในงวดปีก่อน ๆ โดยในงวดบัญชีปี 2567 รพท. ได้ปรับปรุงการบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานประเภทต่าง ๆ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยเริ่มคำนวณค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายนับแต่วันที่พร้อมใช้งานแล้ว รวมทั้งปรับปรุงรายการบัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล และบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ที่มีนัยสำคัญ เช่น โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ราคาทุน 25,873.69 ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ในเส้นทางรถไฟฟ้าสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ราคาทุน 11,363.43 ล้านบาท

2) งานระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน (สายสีแดง) ส่วนของสัญญางานโยธาสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์และศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าในเมืองบางซื่อได้ตรวจรับงานและพร้อมใช้งานแล้วตั้งแต่ปี 2564 แต่ยังไม่ได้นำมาบันทึกบัญชี โดยในงวดบัญชีปี 2567 รพท. ได้ปรับปรุงบันทึกเพิ่มงานระหว่างดำเนินการก่อสร้างและภาระหนี้สินของค่าจ้างงานดังกล่าวแล้ว ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.54

3) รายได้ค่าเช่าสินทรัพย์บริจาคมของทรัพย์สินที่ได้รับมาจากสัญญาเช่า ในบัญชีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาคม ไม่ได้บันทึกบัญชีรายได้ตามอายุของสัญญาเช่า โดยในงวดบัญชีปี 2567 รพท. ค้นพบสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม และได้ปรับปรุงบันทึกรายได้ค่าเช่าสินทรัพย์บริจาคมตามอายุของสัญญาเช่าเพิ่มเติมบางส่วนแล้ว

ทั้งนี้ รพท. ปรับปรุงผลกระทบย้อนหลังของรายการข้างต้น ในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ยอดผลกระทบสะสมในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 และในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 ที่รายงานไว้เดิมใหม่แล้ว รายละเอียดตามตาราง ดังต่อไปนี้

งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2566			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565		
	ตามที่ รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่	ตามที่ รายงานไว้เดิม (ปรับปรุงใหม่)	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่
งบแสดงฐานะการเงิน						
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	434,009.29	3,643.71	437,653.00	396,080.66	3,618.99	399,699.65
ค่าเสื่อมราคาสะสม	(88,026.88)	(12,214.01)	(100,240.89)	(83,116.03)	(9,245.53)	(92,361.56)
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	345,982.41	(8,570.30)	337,412.11	312,964.63	(5,626.54)	307,338.09
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	294.07	323.54	617.61	260.75	306.94	567.69
ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(111.64)	(66.68)	(178.32)	(64.33)	(3.95)	(68.28)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	182.43	256.86	439.29	196.42	302.99	499.41
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	288,622.23	251.17	288,873.40	275,347.89	171.37	275,519.26
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	872,744.77	(8,062.27)	864,682.50	817,708.17	(5,152.18)	812,555.99

จก

งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2566			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565		
	ตามที่ รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่	ตามที่ รายงานไว้เดิม (ปรับปรุงใหม่)	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาค	3,437.72	(339.81)	3,097.91	3,882.03	(255.41)	3,626.62
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	282,525.90	(12,006.20)	270,519.70	278,433.76	(9,140.29)	269,293.47
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	-	4,230.69	4,230.69	-	4,230.69	4,230.69
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น (ปรับปรุงรายได้รอการรับรู้)	14,296.56	53.05	14,349.61	3,885.20	12.83	3,898.03
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	767,086.28	(8,062.27)	759,024.01	695,532.60	(5,152.18)	690,380.42

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ตามที่ รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่
รายได้สิ้นทรัพย์บริจาค	484.05	85.49	569.54
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (ปรับปรุงรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่เกี่ยวกับสิ้นทรัพย์)	7,624.77	2,865.90	10,490.67
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	6,136.40	3,031.19	9,167.59
ขาดทุนสุทธิก่อนกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(14,378.15)	(79.79)	(14,457.94)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	14,274.34	79.79	14,354.13

๒๕๖๖

งบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2566			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565		
	ตามที่ รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่	ตามที่ รายงานไว้เดิม (ปรับปรุงใหม่)	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่
งบแสดงฐานะการเงิน						
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	433,991.35	3,643.71	437,635.06	396,067.02	3,618.99	399,686.01
ค่าเสื่อมราคาสะสม	(88,021.11)	(12,214.01)	(100,235.12)	(83,113.32)	(9,245.53)	(92,358.85)
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ	345,970.24	(8,570.30)	337,399.94	312,953.70	(5,626.54)	307,327.16
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	246.69	323.54	570.23	232.01	306.94	538.95
ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(110.85)	(66.68)	(177.53)	(63.71)	(3.95)	(67.66)
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	135.84	256.86	392.70	168.30	302.99	471.29
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	288,622.23	251.17	288,873.40	275,347.89	171.37	275,519.26
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	873,000.50	(8,062.27)	864,938.23	817,987.33	(5,152.18)	812,835.15
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาคม	3,437.72	(339.81)	3,097.91	3,882.03	(255.41)	3,626.62
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	282,525.90	(12,006.20)	270,519.70	278,433.76	(9,140.29)	269,293.47
ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	-	4,230.69	4,230.69	-	4,230.69	4,230.69
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น (ปรับปรุงรายได้รอการรับรู้)	14,296.56	53.05	14,349.61	3,885.20	12.83	3,898.03
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	766,996.65	(8,062.27)	758,934.38	695,444.44	(5,152.18)	690,292.26

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ตามที่ รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่
รายได้สินทรัพย์บริจาคม	484.05	85.49	569.54
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (ปรับปรุงรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเกี่ยวกับสินทรัพย์)	7,624.77	2,865.90	10,490.67
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	6,124.84	3,031.18	9,156.02
ขาดทุนสุทธิก่อนกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(14,274.34)	(79.79)	(14,354.13)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	14,274.34	79.79	14,354.13

จก

8. ข้อมูลเพิ่มเติม

8.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินสด	14.62	28.26	14.56	28.22
เงินสดย่อย	5.68	5.44	5.68	5.44
รวม	20.30	33.70	20.24	33.66
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	139.79	385.06	139.79	385.06
- ออมทรัพย์	2,177.21	4,030.49	2,135.41	3,937.96
รวม	2,317.00	4,415.55	2,275.20	4,323.02
เงินรายได้สถานะระหว่างนำส่ง	24.22	55.75	24.22	55.75
รวม	2,361.52	4,505.00	2,319.66	4,412.43

เงินฝากธนาคาร - ออมทรัพย์ งบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 2,135.41 ล้านบาท ได้รวมเงินฝากธนาคารกรุงไทย ซึ่งเกี่ยวข้องกับโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ดังนี้

- 1) เป็นเงินหลักประกันค่าสิทธิบริหารโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จำนวน 1,080.94 ล้านบาท
- 2) เงินรายได้ค่าโดยสารและเงินสำรองทอน จำนวน 132.50 ล้านบาท

8.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	8.88	31.37	8.88	31.37
- ลูกหนี้ค่าระวาง	230.04	162.99	230.04	162.99
- ลูกหนี้ค่าเดินรถขบวนพิเศษ (มาเลเซีย)	7.15	8.40	7.15	8.40
รวม	246.07	202.76	246.07	202.76
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(6.38)	(6.04)	(6.38)	(6.04)
ลูกหนี้จากการขนส่ง - สุทธิ ¹	239.69	196.72	239.69	196.72
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	1,038.65	833.36	1,038.65	833.36
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	292.99	301.55	292.99	301.55
รวม	1,331.64	1,134.91	1,331.64	1,134.91
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(945.33)	(913.32)	(945.33)	(913.32)
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ - สุทธิ ²	386.31	221.59	386.31	221.59
ลูกหนี้อื่น ๆ ³	13.47	23.04	13.47	23.04
รวม ¹⁺²⁺³	639.47	441.35	639.47	441.35

จ.ก.

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 1,038.65 ล้านบาท และ 833.36 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้ เป็นลูกหนี้คงค้างนานเกิน 10 ปี จำนวน 237.12 ล้านบาท ซึ่งได้บันทึกค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ค่าเช่าที่ดินไว้แล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 292.99 ล้านบาท และ 301.55 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้ เป็นลูกหนี้คงค้างนานเกิน 10 ปี จำนวน 70.73 ล้านบาท ซึ่งได้บันทึกค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ค่าเช่าอาคารไว้แล้ว

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่าให้เป็นปัจจุบัน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 รฟท. มีสัญญาให้เช่าที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้างแก่บุคคลที่สามและบริษัทย่อย เป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มกิจการมีสัญญาเช่าช่วงโดยบริษัทย่อยแก่บุคคลที่สาม ซึ่งบริษัทย่อยรับรู้เป็นสัญญาเช่าเงินทุน จำนวน 2 สัญญา ระยะเวลาตามสัญญาเช่ารวม 34 ปี มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับทั้งสิ้นจำนวน 4,108.44 ล้านบาท

8.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หน่วย : ล้านบาท			
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ลูกหนี้เงินขาดการฟ้องร้อง	3.85	3.85	3.85	3.85
ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี	339.79	334.09	339.79	334.09
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	1.07	1.11	1.07	1.11
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฟ้า	10.56	10.45	10.56	10.45
ลูกหนี้อื่น	55.15	7.12	44.60	5.15
เงินค้ำรับค่าสิทธิบริหารโครงการร่วมลงทุนฯ	49.58	68.20	49.58	68.20
รวม	460.00	424.82	449.45	422.85

ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 339.79 ล้านบาท และจำนวน 334.09 ล้านบาท ตามลำดับ เกิดจากกรณี รฟท. ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบังกับคู่สัญญา 6 ราย ซึ่งได้สิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทาน เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 แต่ผู้ประกอบการยังคงใช้พื้นที่ต่อไป ต่อมา รฟท. ได้มีหนังสือถึงผู้ประกอบการว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 และให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้แก่ รฟท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไข คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รฟท. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รฟท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ข. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ทันที รฟท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ไอซีดีด้วยจำนวนดังกล่าว

ณ วันสิ้นงวดบัญชี รฟท. ได้รับชำระเงินค่าขาดประโยชน์งวดปีปัจจุบันจากผู้ประกอบการไอซีดีลาดกระบังแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการเร่งรัดและฟ้องร้องดำเนินคดีให้ชำระเงินค่าขาดประโยชน์ของปีก่อน ๆ ที่คงค้างชำระอยู่ จำนวน 2 ราย

เงินค้ำรับค่าสิทธิบริหารโครงการร่วมลงทุนฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 49.58 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ค่าดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ค้ำรับ ที่ รฟท. จะได้รับจากบริษัทร่วมลงทุนตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินและบันทึกข้อตกลง (MOU) ส่วนเงินค้ำรับค่าสิทธิบริหารโครงการร่วมลงทุนฯ จำนวน 10,671.09 ล้านบาท แสดงเป็นลูกหนี้การค้าและลูกหนี้ไม่หมุนเวียนอื่น ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55 เนื่องจากคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายยังอยู่ระหว่าง

ดำเนินการแก้ไขเงื่อนไขการจ่ายชำระค่าสิทธิบริหารโครงการในสัญญาร่วมลงทุนฯ ที่ยังมีกระบวนการตามกฎหมายต่าง ๆ รวมถึงมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

8.4 เงินยืมท่รอง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินท่รองจ่ายในกิจการ	16.99	13.75	16.65	13.55
เงินท่รองค่าฤชาธรรมเนียมคดี	33.23	31.19	33.23	31.19
เงินท่รองประกันตัว	0.15	0.10	0.15	0.10
รวม	50.37	45.04	50.03	44.84

8.5 พัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
พัสดุคงคลัง				
- อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุงรถ	2,907.55	2,794.87	2,907.55	2,794.87
- อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุงทางและอาณัติสัญญาณฯ	218.80	224.73	218.80	224.73
- อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	526.96	526.96	526.96	526.96
- อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	75.61	37.81	67.23	32.87
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	-	0.41	-	0.41
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	73.55	73.11	73.55	73.11
อื่น ๆ	23.08	27.94	23.08	27.94
	3,825.55	3,685.83	3,817.17	3,680.89
หัก สำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ	(65.30)	(64.39)	(65.30)	(64.39)
รวม	3,760.25	3,621.44	3,751.87	3,616.50

อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จำนวน 526.96 ล้านบาท ไม่เคลื่อนไหวจากงวดปีก่อน เนื่องจากเป็นพัสดุคงคลังที่ รฟท. ให้บริษัทคู่สัญญาร่วมลงทุนใช้ในการดำเนินการเดินรถไฟฟ้าฯ ตามบันทึกข้อตกลง (MOU) ที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55 ซึ่ง รฟท. จะได้รับทรัพย์สินคืน เมื่อสิ้นสุดสัญญาร่วมลงทุน

8.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
	หน่วย : ล้านบาท			
เงินค้ำรับดอกเบี้ยเงินกู้จากรัฐบาล	534.64	523.45	534.64	523.45
ดอกเบี้ยค้ำรับ	1.75	2.11	1.55	1.89
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และค่าปรับ	65.53	65.82	39.92	40.05
รายได้ค้ำรับ	194.43	379.40	191.29	374.76
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าและอื่น ๆ	73.03	34.55	72.52	32.95
รวม	869.38	1,005.33	839.92	973.10

8.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
	หน่วย : ล้านบาท			
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	-	-	140.00000	140.00000
บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด	-	-	200.00000	200.00000
	0.00011	0.00011	340.00011	340.00011
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน	(0.00011)	(0.00011)	(0.00011)	(0.00011)
รวม	-	-	340.00000	340.00000

รฟท. ได้ลงทุนในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และวันที่ 10 มีนาคม 2535 ในระหว่างปี 2555 บริษัทฯ ได้ลดทุนจดทะเบียนบริษัท มีผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของ รฟท. เปลี่ยนแปลงและเงินลงทุนคงเหลือจำนวน 22 หุ้น หุ้นละ 5 บาท เป็นมูลค่า 110 บาท ตามใบหุ้นเลขที่ 193 ลงวันที่ 25 ธันวาคม 2555 ซึ่งบันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนไว้เต็มจำนวน

สำหรับเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รฟท. ได้ขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงเงินงบประมาณเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 140 ล้านบาท ซึ่งสำนักงบประมาณได้อนุมัติให้โอนเปลี่ยนแปลงและกระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กันไว้เบิกเหลือในปี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยในส่วนของเงินทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่นจัดตั้งบริษัทฯ ให้นำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ที่กันไว้เบิกเหลือในปีเป็นทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทฯ

สำหรับเงินลงทุนในบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัทลูกเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท. โดยให้ รฟท. กู้ยืมเงินจำนวน 200 ล้านบาท ตามมาตรา 39 (4) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อนำมาลงทุนเป็นทุนจดทะเบียนในบริษัทย่อย และ รฟท. ได้ชำระค่าหุ้นครบเรียบร้อยแล้ว

8.8 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ									หน่วย : ล้านบาท	
30 ก.ย. 67									30 ก.ย. 66	
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 66	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67	1 ต.ค. 66	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67	ตามบัญชี	ตามบัญชี
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	150.01	-	-	150.01	114.87	0.74	-	115.61	34.40	35.14
รวม	150.01	-	-	150.01	114.87	0.74	-	115.61	34.40	35.14

8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม								หน่วย : ล้านบาท	
	30 ก.ย. 67								30 ก.ย. 66	
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 66 (ปรับปรุงใหม่)	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67	1 ต.ค. 66 (ปรับปรุงใหม่)	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67	ตามบัญชี	ตามบัญชี (ปรับปรุงใหม่)
ที่ดิน	3,278.33	-	-	3,278.33	-	-	-	-	3,278.33	3,278.33
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	16,441.14	104.77	22.45	16,523.46	6,196.71	507.42	18.15	6,685.98	9,837.48	10,244.43
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง - บริจาค	8,823.39	-	150.03	8,673.36	4,959.21	365.85	72.54	5,252.52	3,420.84	3,864.18
ทางรถไฟและสะพาน	101,415.40	80.66	246.88	101,249.18	42,250.32	3,849.83	159.73	45,940.42	55,308.76	59,165.08
รถจักรและล้อเลื่อน	31,453.50	328.81	80.80	31,701.51	19,687.96	1,216.82	54.98	20,849.80	10,851.71	11,765.54
อานัติสัญญาณและโทรคมนาคม	23,615.61	27.38	857.84	22,785.15	13,796.40	1,021.78	646.47	14,171.71	8,613.44	9,819.21
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	8,895.46	103.06	487.33	8,511.19	6,740.54	641.84	483.30	6,899.08	1,612.11	2,154.92
สินทรัพย์ถาวรอื่น	13,448.31	65.74	33.65	13,480.40	6,609.75	1,158.06	25.51	7,742.30	5,738.10	6,838.56
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- ระบบงานและอุปกรณ์	262.79	10.69	-	273.48	-	-	-	-	273.48	262.79
- งานระหว่างดำเนินการ	9,367.53	3,677.94	610.19	12,435.28	-	-	-	-	12,435.28	9,367.53
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่	10,440.63	20,222.55	-	30,663.18	-	-	-	-	30,663.18	10,440.63
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	68,924.86	6,421.68	-	75,346.54	-	-	-	-	75,346.54	68,924.86
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	24,213.60	14,919.70	-	39,133.30	-	-	-	-	39,133.30	24,213.60
ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย - จีน										
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	4,871.20	264.77	-	5,135.97	-	-	-	-	5,135.97	4,871.20
เชื่อมสามสนามบิน										
- โครงการระบบรถไฟชานเมือง	112,201.25	484.36	-	112,685.61	-	-	-	-	112,685.61	112,201.25
สายสีแดง										
รวม	437,653.00	46,712.11	2,489.17	481,875.94	100,240.89	8,761.60	1,460.68	107,541.81	374,334.13	337,412.11

หน้า ๒๖

8.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

งบการเงินเฉพาะกิจการ

30 ก.ย. 67

หน่วย : ล้านบาท

30 ก.ย. 66

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ ตามบัญชี	มูลค่าสุทธิ ตามบัญชี (ปรับปรุงใหม่)
	1 ต.ค. 66 (ปรับปรุงใหม่)	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67	1 ต.ค. 66 (ปรับปรุงใหม่)	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 67		
ที่ดิน	3,278.33	-	-	3,278.33	-	-	-	-	3,278.33	3,278.33
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	16,441.14	104.77	22.45	16,523.46	6,196.71	507.42	18.15	6,685.98	9,837.48	10,244.43
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง - บริจาค	8,823.39	-	150.03	8,673.36	4,959.21	365.85	72.54	5,252.52	3,420.84	3,864.18
ทางรถไฟและสะพาน	101,415.40	80.66	246.88	101,249.18	42,250.32	3,849.83	159.73	45,940.42	55,308.76	59,165.08
รถจักรและล้อเลื่อน	31,453.50	328.81	80.80	31,701.51	19,687.96	1,216.82	54.98	20,849.80	10,851.71	11,765.54
อานัติสัญญาณและโทรคมนาคม	23,615.61	27.38	857.84	22,785.15	13,796.40	1,021.78	646.47	14,171.71	8,613.44	9,819.21
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	8,877.52	102.30	487.33	8,492.49	6,734.77	638.37	483.30	6,889.84	1,602.65	2,142.75
สินทรัพย์ถาวรอื่น	13,448.31	65.74	33.65	13,480.40	6,609.75	1,158.06	25.51	7,742.30	5,738.10	6,838.56
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- ระบบงานและอุปกรณ์	262.79	10.69	-	273.48	-	-	-	-	273.48	262.79
- งานระหว่างดำเนินการ	9,367.53	3,677.94	610.19	12,435.28	-	-	-	-	12,435.28	9,367.53
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่	10,440.63	20,222.55	-	30,663.18	-	-	-	-	30,663.18	10,440.63
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	68,924.86	6,421.68	-	75,346.54	-	-	-	-	75,346.54	68,924.86
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	24,213.60	14,919.70	-	39,133.30	-	-	-	-	39,133.30	24,213.60
ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย - จีน										
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	4,871.20	264.77	-	5,135.97	-	-	-	-	5,135.97	4,871.20
เชื่อมสามสนามบิน										
- โครงการระบบรถไฟชานเมือง	112,201.25	484.36	-	112,685.61	-	-	-	-	112,685.61	112,201.25
สายสีแดง										
รวม	437,635.06	46,711.35	2,489.17	481,857.24	100,235.12	8,758.13	1,460.68	107,532.57	374,324.67	337,399.94

จก

8.9.1 โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและได้เปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 และเปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 มีมูลค่าโครงการฯ จำนวน 35,659.99 ล้านบาท ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้ รฟท. รับภาระต้นทุนเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการไปก่อนและตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการฯ (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.19) การบริหารโครงการและสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการของโครงการรวมเป็นของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
30 ก.ย. 67

หน่วย : ล้านบาท
30 ก.ย. 66

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 66	เพิ่มขึ้น	ลดลง	30 ก.ย. 67	1 ต.ค. 66	เพิ่มขึ้น	ลดลง	30 ก.ย. 67	ตามบัญชี	ตามบัญชี
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,270.67	-	-	4,270.67	1,121.72	85.76	-	1,207.48	3,063.19	3,148.95
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	-	-	16,777.49	7,752.91	591.87	-	8,344.78	8,432.71	9,024.58
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	-	-	5,486.56	5,468.59	0.91	-	5,469.50	17.06	17.97
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.53	-	-	5,184.53	4,720.54	142.99	-	4,863.53	321.00	463.99
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	2,756.88	-	3.66	2,753.22	2,756.88	-	3.66	2,753.22	-	-
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,074.89	-	-	1,074.89	1,074.89	-	-	1,074.89	-	-
รวม	35,551.02	-	3.66	35,547.36	22,895.53	821.53	3.66	23,713.40	11,833.96	12,655.49

หมายเหตุ :	ราคาทุนโครงการฯ	จำนวน	35,659.99	ล้านบาท
	หัก ตัดจำหน่ายทรัพย์สิน ปี 2563	จำนวน	1.41	ล้านบาท
	ปี 2564	จำนวน	105.26	ล้านบาท
	ปี 2565	จำนวน	0.70	ล้านบาท
	ปี 2566	จำนวน	1.60	ล้านบาท
คงเหลือ			35,551.02	ล้านบาท

8.9.2 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวนรวม 275,673.36 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้รวมต้นทุนการกู้ยืมเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการจำนวน 11,658.42 ล้านบาท และได้รับมูลค่าที่ดินจากการเวนคืนพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินจำนวน 5,042.07 ล้านบาท และมูลค่าที่ดินจากการเวนคืนพื้นที่ก่อสร้างโครงการทางรถไฟสายใหม่ จำนวน 17,760.14 ล้านบาท และโครงการรถไฟความเร็วสูงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย - จีน จำนวน 4,571.20 ล้านบาท

8.9.3 โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ได้จัดประเภทการแสดงผลการโครงการใหม่ โดยแสดงไว้เป็น 2 ส่วน คือ

1) โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ได้แก่ โครงการทางคู่ช่วงบ้านไผ่ - นครพนม และโครงการทางคู่ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ

2) โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ได้แก่ โครงการทางคู่สายเหนือ สายใต้ สายตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น รถไฟทางคู่ช่วงมาบะเต - ชุมทางถนนจิระ รถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ และรถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม - ชุมพร เป็นต้น

8.9.4 ในปี 2566 และปี 2567 รฟท. ได้เร่งดำเนินการปิดแฟ้มงานสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการที่พร้อมใช้งานแล้วไปเป็นสินทรัพย์ประเภทต่าง ๆ และคำนวณค่าเสื่อมราคาให้ถูกต้องตรงตามงวดบัญชี ในงบการเงินงวดปัจจุบัน และงบการเงินงวดที่แสดงเปรียบเทียบย้อนหลังแล้วหลายโครงการ แต่ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 รฟท. ยังมีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการที่พร้อมใช้งานแล้วตั้งแต่งวดก่อน ๆ ที่อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูล และดำเนินการด้านงบประมาณรับจากรัฐบาล เพื่อบันทึกปิดแฟ้มงานลงทุนและบันทึกบัญชีเป็นสินทรัพย์แต่ละประเภท เช่น โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน และโครงการจัดการถักถัก เป็นต้น

8.9.5 ในปี 2567 รฟท. ได้ปรับปรุงการบันทึกบัญชีงานระหว่างก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ราคาทุน 25,873.69 ล้านบาท ซึ่งพร้อมใช้งานแล้วในปีก่อน ๆ ไปเป็นสินทรัพย์พร้อมใช้งานแต่ละประเภท โดยได้ปรับปรุงบัญชีค่าเสื่อมราคาและบัญชีอื่นที่เกี่ยวข้องในงบการเงินงวดปัจจุบันและงบการเงินงวดที่แสดงเปรียบเทียบย้อนหลัง และใช้ข้อมูลประมาณการอัตราค่าเสื่อมราคาตามค่าเฉลี่ยของกลุ่มทรัพย์สินที่เปิดเผยนโยบายการบัญชี ทั้งนี้ เนื่องจากโครงการดังกล่าวยังอยู่ระหว่างดำเนินการรวบรวมรายละเอียดเพื่อปิดแฟ้มงานลงทุน ทำให้ไม่มีรายละเอียดในทะเบียนทรัพย์สินของระบบบัญชีที่เกี่ยวข้อง และยังอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลประเมินมูลค่าคงเหลือ (ซาก) ของทรัพย์สินแต่ละรายการ

8.9.6 โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ได้ดำเนินการก่อสร้างและเปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี ตั้งแต่วันที่ 2 สิงหาคม 2564 และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 มีมูลค่าโครงการที่รัฐบาลสนับสนุนตามกรอบวงเงินโครงการฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณาเพื่อขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการฯ เพิ่มเติมตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.54 ข้อย่อย 2.6

8.10 สินทรัพย์สิทธิการใช้

ราคาทุน	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	813.67	792.93
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	211.08	206.19
หัก สินทรัพย์ลดลง	(3.97)	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	1,020.78	999.12

31/10

8.10 สินทรัพย์สิทธิการใช้ (ต่อ)

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ค่าเสื่อมราคาสะสม		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	41.58	38.32
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	91.30	81.22
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	(3.97)	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	128.91	119.54
มูลค่าสุทธิตามบัญชี		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	772.09	754.61
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	891.87	879.58

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 รพท. มีสัญญาเช่าที่ดินกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยบนพื้นที่จังหวัดระยอง ระยะเวลาตั้งแต่ปี 2565 ถึงปี 2595 เป็นเวลา 30 ปี จำนวนเงินตามสัญญาทั้งสิ้น 1,220.29 ล้านบาท และสัญญาเช่าระบบและอุปกรณ์ร่วมกับบริการคลาวด์เพื่อรับรองการบริหารและจัดเก็บรายได้จากพื้นที่จอดรถ เป็นเวลา 3 ปี จำนวนเงินตามสัญญาทั้งสิ้น 126.55 ล้านบาท และบริษัทย่อยมีสัญญาเช่ารถยนต์และพื้นที่สำนักงาน ระยะเวลาตามสัญญาเช่า 2 - 5 ปี

8.11 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ราคาทุน				
ณ วันต้นงวด	617.61	567.69	570.23	538.95
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น/รับโอน	434.81	49.92	433.50	31.28
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นงวด	1,052.42	617.61	1,003.73	570.23
ค่าตัดจำหน่ายสะสม				
ณ วันต้นงวด	178.32	68.28	177.53	67.66
บวก ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด/รับโอน	543.90	110.04	541.88	109.87
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นงวด	722.22	178.32	719.41	177.53
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
ณ วันต้นงวด	439.29	499.41	392.70	471.29
ณ วันสิ้นงวด	330.20	439.29	284.32	392.70

4/11

8.12 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
	หน่วย : ล้านบาท			
เงินฝากธนาคาร - เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	18.62	17.88	18.62	17.88
เงินฝากธนาคาร - เงินประกันตัวพนักงาน	4.65	4.22	4.65	4.22
รวม	23.27	22.10	23.27	22.10

8.13 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืน เมื่อ รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
	หน่วย : ล้านบาท			
ยอดยกมา	34,604.16	27,692.44	34,604.16	27,692.44
บวก จ่ายล่วงหน้า	149.45	9,786.38	149.45	9,786.38
	34,753.61	37,478.82	34,753.61	37,478.82
หัก ชำระตามค่างวดงาน	(3,749.99)	(2,874.66)	(3,749.99)	(2,874.66)
ยอดยกไป	31,003.62	34,604.16	31,003.62	34,604.16

เงินจ่ายล่วงหน้าส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าในโครงการก่อสร้างตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่

8.14 ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เป็นส่วนของ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน		
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		
การเปลี่ยนแปลงของผลต่างชั่วคราว	(5.08)	(24.74)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	(5.08)	(24.74)

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดขึ้นในระหว่างปี มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	30 ก.ย. 66	รับรู้ใน งบกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จ	30 ก.ย. 67
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	0.48	0.13	0.61
ขาดทุนสะสมทางภาษี	13.00	3.00	16.00
ค่าตัดจำหน่ายสะสม - สินทรัพย์สิทธิการใช้ พื้นที่สำนักงาน	1.76	1.62	3.38
ดอกเบี้ยจ่าย - สินทรัพย์สิทธิการใช้	0.17	0.17	0.34
ค่าเช่า - สินทรัพย์สิทธิการใช้	(1.76)	(1.74)	(3.50)
กำไร (ขาดทุน) จากการยกเลิกสัญญาเช่า	0.13	-	0.13
ค่าตัดจำหน่าย - สินทรัพย์สิทธิการใช้ยานพาหนะ	-	0.04	0.04
รวมสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	13.78	3.22	17.00
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ดอกเบี้ยจ่าย - สัญญาเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	6.58	17.24	23.82
ค่าเช่าค้างจ่าย - สัญญาเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	(11.53)	(32.66)	(44.19)
ดอกเบี้ยรับ - สัญญาให้เช่าช่วง	(7.18)	60.86	53.68
รายได้จากสัญญาให้เช่าช่วง	(33.66)	7.52	(26.14)
รายได้จากสัญญาให้เช่าช่วง (รับรู้งวดเดือนทางภาษี)	15.05	(61.41)	(46.36)
รวมหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(30.74)	(8.45)	(39.19)
(หนี้สิน) สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	(16.96)	(5.23)	(22.19)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 รพท. มีสัญญาให้เช่าที่ดิน อาคารและทรัพย์สินแก่บุคคลที่สามและแก่บริษัทย่อย ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมูลค่า 39.19 ล้านบาท เป็นผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษี จากการทำสัญญาให้เช่าช่วงของบริษัทย่อย

8.15 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ยอดยกมา (ปรับปรุงใหม่)	288,873.40	275,519.27	288,873.40	275,519.27
บวก ขาดทุนจากการดำเนินงาน	6,202.97	14,354.13	6,202.97	14,354.13
	295,076.37	289,873.40	295,076.37	289,873.40
หัก รับเงินงบประมาณ	(1,492.29)	(1,000.00)	(1,492.29)	(1,000.00)
ยอดยกไป	293,584.08	288,873.40	293,584.08	288,873.40

จ.ส.

ตั้งแต่ปี 2554 รพท. ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีขาดทุนสะสม โดยปรับปรุงผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งหมดโอนเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ และได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละงวด เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายทั้งจำนวน ซึ่งก่อนปี 2554 รพท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิในงวดเป็นขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 293,584.08 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับของ รพท. จำนวน 181,816.89 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 111,767.19 ล้านบาท

ยอดยกมา (ปรับปรุงใหม่) ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 จำนวน 288,873.40 ล้านบาท ประกอบด้วยยอดยกมาตามที่รายงานไว้เดิม จำนวน 288,622.23 ล้านบาท และรายการปรับปรุงค่าเสื่อมราคาส่วนของสินทรัพย์ที่ปรับปรุงใหม่ก่อนสิ้นงวดปี 2566 และรายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลที่เกี่ยวข้องสุทธิ จำนวน 251.17 ล้านบาท

ยอดขาดทุนสะสมส่วนเพิ่ม จำนวน 14,354.13 ล้านบาท สำหรับงวดปี 2566 ประกอบด้วยยอดคงเหลือตามที่รายงานไว้เดิม จำนวน 14,274.34 ล้านบาท และรายการปรับปรุงค่าเสื่อมราคาส่วนของสินทรัพย์ที่ปรับปรุงใหม่ก่อนสิ้นงวดปี 2565 และรายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง สุทธิจำนวน 79.79 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท			
ปี	ผลขาดทุนสุทธิ (ปรับปรุงใหม่)	รับเงินงบประมาณ ชดเชย	ผลขาดทุนสะสม ที่ยังไม่ได้รับชดเชย (ปรับปรุงใหม่)
2551	4,934.94	1,492.29	3,442.65
2552	9,155.41	-	9,155.41
2553	5,496.36	-	5,496.36
2554	28,558.18	-	28,558.18
2555	16,937.82	-	16,937.82
2556	13,987.35	-	13,987.35
2557	14,384.57	-	14,384.57
2558	16,734.69	-	16,734.69
2559	20,560.70	-	20,560.70
2560	10,135.39	-	10,135.39
2561	58,737.10	-	58,737.10
2562	16,325.07	-	16,325.07
2563	11,136.86	-	11,136.86
2564	18,945.81	-	18,945.81
2565	28,489.02	-	28,489.02
2566	14,354.13	-	14,354.13
2567	6,202.97	-	6,202.97
รวม	295,076.37	1,492.29	293,584.08

วิจิตร

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาดเงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

กรณีรายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รฟท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐจึงจ่ายเงินให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาด และตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2524 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากผลต่างของรายได้หักรายจ่ายของกองทุนเป็นรายปี ๆ ไป เมื่อ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนแล้วควรกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ให้ รฟท. ต้องนำเงินมาลงทุนในพันธบัตรรัฐบาลส่วนหนึ่ง ตั้งแต่ปี 2527 - 2540 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. มีผลการดำเนินงานขาดทุนเป็นยอดสะสมยกมา ถึงปี 2540 เป็นเงิน 1,178.48 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลและในปี 2541 งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์ฯ เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินของ รฟท. ซึ่งสำนักงบประมาณได้เริ่มจ่ายเงินชดเชยผลขาดทุนของปี 2541 ของกองทุนสงเคราะห์ฯ โดยรัฐบาลได้จัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นมา

ในปี 2567 รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุนจากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2567 จำนวน 1,492.29 ล้านบาท ซึ่งเป็นการชดเชยผลขาดทุนของปี 2551

8.16 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ	5,695.78	2,666.79	5,695.78	2,666.79
เงินอุดหนุนรายได้ค่าโดยสารค้ำรับ	104.53	-	104.53	-
เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ	149,891.21	165,982.46	149,891.21	165,982.46
เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับ	21,558.06	21,558.06	21,558.06	21,558.06
รวม	177,249.58	190,207.31	177,249.58	190,207.31

เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ เป็นประมาณการเงินอุดหนุนในส่วนของปี 2566 และปี 2567 ทั้งจำนวนที่ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล โดยเป็นเงินที่รัฐบาลจะต้องจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ - ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554 ซึ่งในปี 2566 - 2567 อยู่ระหว่าง สคร. พิจารณาหลักเกณฑ์การขอรับการจัดสรรเงินชดเชยรัฐวิสาหกิจใหม่ และยังไม่ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะ (MOU) กับ รฟท. รฟท. จึงคำนวณรายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะตามหลักเกณฑ์และคู่มือเดิม (ปี 2565) โดยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนตามสถิติการรับเงินอุดหนุนจริงในอดีตจากยอดประมาณการที่จะจัดทำ MOU ตามหลักเกณฑ์เดิม

เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ และดอกเบี้ยเงินกู้ยืมในส่วนที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา

เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับ เป็นเงินกู้ในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 เป็นเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ทั้งจำนวน

8.17 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หน่วย : ล้านบาท			
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	985.59	987.43	985.59	987.43
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	12.82	12.82	12.82	12.82
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	4.39	4.39	4.39	4.39
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	88.04	89.33	88.04	89.33
เงินทดรองจ่ายภาษีที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	525.93	345.91	525.93	345.91
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอจ่ายคืน	196.94	196.94	196.94	196.94
เงินจ่ายอื่น	30.17	9.00	7.76	0.97
รวม	<u>1,843.88</u>	<u>1,645.82</u>	<u>1,821.47</u>	<u>1,637.79</u>

8.18 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หน่วย : ล้านบาท			
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	10,012.23	10,518.57	10,007.14	10,510.24
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	847.40	494.97	847.27	463.13
ภาษีค้างจ่าย	381.35	423.49	377.03	407.35
รวม	<u>11,240.98</u>	<u>11,437.03</u>	<u>11,231.44</u>	<u>11,380.72</u>

8.19 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฯ รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินกู้ต่างประเทศ	13,866.02	16,995.58	20,721.34	24,285.40	34,587.36	41,280.98
เงินกู้ภายในประเทศ						
- พันธบัตร	182,136.00	159,226.00	-	-	182,136.00	159,226.00
- ธนาคารออมสิน	19,989.89	28,020.90	-	-	19,989.89	28,020.90
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	42,323.84	37,753.65	-	-	42,323.84	37,753.65
- ธนาคารกรุงศรีอยุธยา	2,000.00	-	-	-	2,000.00	-
- กระทรวงการคลัง	-	-	188,125.56	169,212.12	188,125.56	169,212.12
รวม	<u>260,315.75</u>	<u>241,996.13</u>	<u>208,846.90</u>	<u>193,497.52</u>	<u>469,162.65</u>	<u>435,493.65</u>
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	<u>(25,387.92)</u>	<u>(31,907.01)</u>	<u>(32,364.81)</u>	<u>(23,706.81)</u>	<u>(57,752.73)</u>	<u>(55,613.82)</u>
คงเหลือเงินกู้ยืมระยะยาว	<u>234,927.83</u>	<u>210,089.12</u>	<u>176,482.09</u>	<u>169,790.71</u>	<u>411,409.92</u>	<u>379,879.83</u>

๑๗

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2562 การประชุมเพื่อพิจารณาแนวทางการรับภาระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ปลัดกระทรวงคมนาคม ประธานการประชุมแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า การประชุมในครั้งนี้สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ในคราวอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา) ได้เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ของ รฟท. เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม รฟท. และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ร่วมกันหารือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ต่อไป

รฟท. ได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคม เรื่อง ขอบทบทวนมติคณะรัฐมนตรีการรับภาระหนี้สินในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง และขอความเห็นชอบแนวทางการชำระหนี้โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ตามหนังสือ รฟท. ด่วนที่สุด ที่ รฟ1/887/2563 ลงวันที่ 23 เมษายน 2563 เพื่อพิจารณานำเสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี มีหนังสือที่ นร 0506/36668 เรื่อง ขอบทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการรับภาระหนี้สินในโครงการขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองว่านายกรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว ส่งคืนเรื่องให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการประเด็นต่าง ๆ ให้เกิดความชัดเจน อาทิ ประเด็นผู้รับภาระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ประเด็นการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินรับภาระค่าเสียหาย ค่าใช้จ่ายและค่าเสียโอกาสจากการชำระค่าสิทธิการบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ลำช้า และประเด็นผลกระทบของการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินต่อภาระทางการเงินของ รฟท. และภาระทางการคลังในการชำระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ โดยเร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 เรื่อง แนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด - 19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นจากกระทรวงการคลังไปดำเนินการ

เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2566 คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ. หรือ EEC) มีมติที่ประชุม ครั้งที่ 1/2566 เห็นชอบหลักการเดินหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และเสนอการปรับสัญญาร่วมลงทุนกับคู่สัญญาเอกชน ตามขั้นตอนของกฎหมายให้เอกชนผ่อนชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนโครงการ แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และช่วยให้บริการโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ กพอ. จะนำเสนอ ครม. เพื่อทราบและให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาการเสนอขอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาวปรากฏตามตาราง ดังต่อไปนี้

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

8.19.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ

8.19.1.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เลขที่สัญญา	วงเงิน	ปีเริ่มต้นสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ระหว่างปี	จ่ายชำระ	(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ครั้งที่ 3 โครงการเปลี่ยนระบบห้ามล้อฯ ส่วนที่ 1	AL 8265654	4.09 ล้านยูโร	ปี 2544	32 ปี	0.75	41.12	-	(3.94)	(2.52)	3.65	31.01	34.66
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ครั้งที่ 3 โครงการจัดการจราจรสับเปลี่ยน ส่วนที่ 1	AL 8265613	2.05 ล้านยูโร	ปี 2544	32.5 ปี	0.75	21.96	-	(1.99)	(1.36)	1.86	16.75	18.61
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีส่วนที่เหลือ	AL 9265521	2.61 ล้านยูโร	ปี 2544	23.5 ปี	2.00	10.24	-	(5.10)	(0.36)	4.78	-	4.78
เงินกู้องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34 - ส่วนตัวรถ	TXXXIV-1	90,631.00 ล้านเยน	ปี 2559	15 ปี	0.30	16,922.26	128.87	(2,079.42)	(1,163.74)	1,988.54	11,819.43	13,807.97
รวม						16,995.58	128.87	(2,090.45)	(1,167.98)	1,998.83	11,867.19	13,866.02

37

8.19.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	ออกจำหน่าย ระหว่างปี	ไถ่ถอนใน ระหว่างปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
2552	2	กรุงเทพ	1,000.00	7 ก.ย. 52	7 ก.ย. 67	15 ปี	4.4200	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2552	4	กรุงเทพ	1,000.00	28 ก.ย. 52	28 ก.ย. 67	15 ปี	4.6000	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2556	23	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	1,000.00	24 ก.ย. 56	24 ก.ย. 68	12 ปี	4.4900	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2556	24	ไทยพาณิชย์	1,000.00	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 66	10 ปี	4.3500	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2556	25	กรุงเทพ	1,000.00	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 68	12 ปี	4.4770	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2557	1	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 เม.ย. 57	8 เม.ย. 67	10 ปี	4.0200	1,000.00	-	(1,000.00)	-	-	-
2557	3	กสิกรไทย	1,190.00	29 พ.ค. 57	29 พ.ค. 67	10 ปี	3.8400	1,190.00	-	(1,190.00)	-	-	-
2557	5	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	2,000.00	7 ส.ค. 57	7 ส.ค. 67	10 ปี	3.8800	2,000.00	-	(2,000.00)	-	-	-
2557	7	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	4,700.00	29 ส.ค. 57	29 ส.ค. 72	15 ปี	4.0000	4,700.00	-	-	-	4,700.00	4,700.00
2558	2	ฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้	1,000.00	13 ต.ค. 57	13 เม.ย. 68	10 ปี 6 เดือน	3.6400	1,000.00	-	-	1,000.00	-	1,000.00
2558	3	กรุงเทพ	700.00	27 พ.ย. 57	27 พ.ย. 67	10 ปี	3.2300	700.00	-	-	700.00	-	700.00
2559	2	ซีไอเอ็มบีไทย	2,366.00	15 ธ.ค. 58	15 ธ.ค. 73	15 ปี	3.2600	2,366.00	-	-	-	2,366.00	2,366.00
2560	1	กรุงเทพ	2,200.00	4 ส.ค. 60	4 ส.ค. 70	10 ปี	2.6700	2,200.00	-	-	-	2,200.00	2,200.00
2561	1	ซีไอเอ็มบีไทย	1,000.00	29 มี.ค. 61	29 มี.ค. 71	10 ปี	2.6400	1,000.00	-	-	-	1,000.00	1,000.00
2562	1	ไทยพาณิชย์	3,370.00	15 พ.ย. 61	15 พ.ย. 66	5 ปี	2.6300	3,370.00	-	(3,370.00)	-	-	-
2562	2	ไทยพาณิชย์	3,000.00	28 ก.พ. 62	28 ก.พ. 69	7 ปี	2.4800	3,000.00	-	-	-	3,000.00	3,000.00
2562	3	กสิกรไทย	3,100.00	26 ก.ค. 62	26 ก.ค. 69	7 ปี	1.9300	3,100.00	-	-	-	3,100.00	3,100.00
2562	4	กรุงไทย	2,000.00	23 ก.ย. 62	23 ก.ย. 69	7 ปี	1.6260	2,000.00	-	-	-	2,000.00	2,000.00

๒๗

8.19.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	ออกจำหน่าย ระหว่างปี	ไถ่ถอนใน ระหว่างปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
2563	1	กรุงเทพ	4,000.00	24 ธ.ค. 62	24 ธ.ค. 69	7 ปี	1.5800	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2563	2	กรุงเทพ	7,400.00	24 ธ.ค. 62	24 มิ.ย. 72	9 ปี 6 เดือน	1.7500	7,400.00	-	-	-	7,400.00	7,400.00
2563	3	ซีไอเอ็มบีไทย	5,000.00	26 ก.พ. 63	26 ก.พ. 68	5 ปี	1.0700	5,000.00	-	-	5,000.00	-	5,000.00
2563	4	กรุงเทพ	4,000.00	25 มี.ค. 63	25 มี.ค. 78	15 ปี	2.0520	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2563	6	ซีไอเอ็มบีไทย	5,100.00	17 มิ.ย. 63	17 มิ.ย. 73	10 ปี	1.6200	5,100.00	-	-	-	5,100.00	5,100.00
2563	7	กสิกรไทย	4,000.00	24 มิ.ย. 63	24 มิ.ย. 70	7 ปี	1.4100	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2563	8	กรุงเทพ	6,300.00	10 ส.ค. 63	10 ส.ค. 75	12 ปี	1.7300	6,300.00	-	-	-	6,300.00	6,300.00
2563	9	กรุงเทพ	2,890.00	24 ก.ย. 63	24 ก.ย. 73	10 ปี	1.6000	2,890.00	-	-	-	2,890.00	2,890.00
2564	1	ซีไอเอ็มบีไทย	4,300.00	29 ธ.ค. 63	29 ธ.ค. 75	12 ปี	1.6100	4,300.00	-	-	-	4,300.00	4,300.00
2564	2	ซีไอเอ็มบีไทย	6,000.00	29 ธ.ค. 63	29 ธ.ค. 78	15 ปี	1.6600	6,000.00	-	-	-	6,000.00	6,000.00
2564	3	ออมสิน	4,300.00	3 ก.พ. 64	3 ก.พ. 71	7 ปี	1.0200	4,300.00	-	-	-	4,300.00	4,300.00
2564	4	ออมสิน	5,000.00	17 ก.พ. 64	17 ก.พ. 76	12 ปี	1.6800	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00
2564	5	ออมสิน	2,980.00	17 มี.ค. 64	17 มี.ค. 71	7 ปี	1.6670	2,980.00	-	-	-	2,980.00	2,980.00
2564	7	ซีไอเอ็มบีไทย	2,000.00	16 มิ.ย. 64	16 มิ.ย. 77	13 ปี	2.2800	2,000.00	-	-	-	2,000.00	2,000.00
2564	8	กรุงเทพ	3,800.00	19 ก.ค. 64	19 ก.ค. 77	13 ปี	2.1970	3,800.00	-	-	-	3,800.00	3,800.00
2565	2	กรุงเทพ	4,000.00	1 ธ.ค. 64	1 มิ.ย. 70	5 ปี 6 เดือน	1.4940	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2565	3	ซีไอเอ็มบีไทย	5,000.00	2 ก.พ. 65	2 ก.พ. 71	6 ปี	1.7800	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00
2565	4	ไทยพาณิชย์	5,000.00	23 ก.พ. 65	2 ก.พ. 75	10 ปี	2.2850	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00

31

8.19.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	ออกจำหน่าย ระหว่างปี	ไถ่ถอนใน ระหว่างปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
การรถไฟ	แห่งประเทศไทย												
2565	5	ซีไอเอ็มบีไทย	4,100.00	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 80	15 ปี	3.3700	4,100.00	-	-	-	4,100.00	4,100.00
2565	6	กรุงเทพ	6,000.00	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 74	9 ปี	3.4980	6,000.00	-	-	-	6,000.00	6,000.00
2565	7	ซีไอเอ็มบีไทย	4,000.00	1 มิ.ย. 65	1 มิ.ย. 78	13 ปี	3.3900	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2565	8	ซีไอเอ็มบีไทย	4,000.00	22 มิ.ย. 65	22 มิ.ย. 80	15 ปี	3.9300	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
2565	9	ซีไอเอ็มบีไทย	2,600.00	9 ส.ค. 65	9 ส.ค. 77	12 ปี	3.2100	2,600.00	-	-	-	2,600.00	2,600.00
2566	1	ออมสิน	5,000.00	17 พ.ย. 65	17 พ.ย. 69	4 ปี	2.4500	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00
2566	2	กรุงเทพ	4,500.00	15 ธ.ค. 65	15 ธ.ค. 71	6 ปี	2.2000	4,500.00	-	-	-	4,500.00	4,500.00
2566	3	ออมสิน	5,600.00	23 ก.พ. 66	23 ก.พ. 71	5 ปี	2.2600	5,600.00	-	-	-	5,600.00	5,600.00
2566	4	กรุงเทพ	5,000.00	13 มี.ค. 66	13 มี.ค. 75	9 ปี	2.6800	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00
2566	5	กรุงเทพ	3,730.00	24 เม.ย. 66	24 เม.ย. 73	7 ปี	2.2470	3,730.00	-	-	-	3,730.00	3,730.00
2566	7	ซีไอเอ็มบีไทย	1,000.00	11 ก.ค. 66	11 ก.ค. 81	15 ปี	3.0000	1,000.00	-	-	-	1,000.00	1,000.00
2567	1	ซีไอเอ็มบีไทย	3,370.00	15 พ.ย. 66	15 พ.ค. 72	5 ปี 6 เดือน	2.8540	-	3,370.00	-	-	3,370.00	3,370.00
2567	2	ซีไอเอ็มบีไทย	5,000.00	18 ธ.ค. 66	18 ธ.ค. 76	10 ปี	2.9800	-	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
2567	3	ออมสิน	3,000.00	15 ก.พ. 67	15 ก.พ. 79	12 ปี	2.8400	-	3,000.00	-	-	3,000.00	3,000.00
2567	4	ออมสิน	3,200.00	22 ก.พ. 67	22 ก.พ. 75	8 ปี	2.5370	-	3,200.00	-	-	3,200.00	3,200.00
2567	5	ซีไอเอ็มบีไทย	2,000.00	11 เม.ย. 67	11 เม.ย. 82	15 ปี	2.8740	-	2,000.00	-	-	2,000.00	2,000.00
2567	6	ออมสิน	4,800.00	9 พ.ค. 67	9 พ.ค. 78	11 ปี	2.9000	-	4,800.00	-	-	4,800.00	4,800.00
2567	7	ออมสิน	3,100.00	29 พ.ค. 67	29 พ.ค. 81	14 ปี	3.1900	-	3,100.00	-	-	3,100.00	3,100.00
2567	8	ออมสิน	4,000.00	13 มิ.ย. 67	13 มิ.ย. 73	6 ปี	2.6600	-	4,000.00	-	-	4,000.00	4,000.00
2567	9	ซีไอเอ็มบีไทย	2,000.00	7 ส.ค. 67	7 ส.ค. 80	13 ปี	2.9040	-	2,000.00	-	-	2,000.00	2,000.00

4/22

8.19.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	ออกจำหน่าย ระหว่างปี	ไถ่ถอนใน ระหว่างปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
2567	10	ซีไอเอ็มบีไทย	3,000.00	15 ส.ค. 67	15 ส.ค. 74	7 ปี	2.5500	-	3,000.00	-	-	3,000.00	3,000.00
รวม			192,696.00					159,226.00	33,470.00	(10,560.00)	8,700.00	173,436.00	182,136.00

สุทธิ

8.19.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ - เงินกู้ยืมธนาคาร

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ ระหว่างปี	จ่ายชำระใน ระหว่างปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	2,249.00	21 มี.ค. 65	21 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4300	1,809.97	-	-	-	1,809.97	1,809.97
ออมสิน	4,700.00	12 พ.ค. 65	12 พ.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.3550	4,700.00	-	(4,700.00)	-	-	-
ออมสิน	1,710.00	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4290	100.00	-	(100.00)	-	-	-
ออมสิน	1,910.00	25 ส.ค. 65	25 ส.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.2890	1,910.00	-	(1,910.00)	-	-	-
ออมสิน	6,200.00	6 ก.ย. 65	6 มี.ค. 67	1 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.2890	6,200.00	-	(6,200.00)	-	-	-
ออมสิน	2,760.00	6 มิ.ย. 65	6 มิ.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3550	19.53	259.99	-	-	279.52	279.52
ออมสิน	5,000.00	1 มิ.ย. 66	1 มิ.ย. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0515	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00
ออมสิน	3,000.00	1 มิ.ย. 66	1 มิ.ย. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0569	3,000.00	-	-	-	3,000.00	3,000.00
ออมสิน	1,063.40	20 ก.ค. 66	20 ก.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0449	1,063.40	-	-	-	1,063.40	1,063.40
ออมสิน	1,200.00	23 ส.ค. 66	23 ส.ค. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0317	1,200.00	-	-	-	1,200.00	1,200.00
ออมสิน	3,018.00	7 ก.ย. 66	7 ก.ย. 68	2 ปี	BIBOR + 0.0275	3,018.00	-	-	3,018.00	-	3,018.00
ออมสิน	5,000.00	14 มี.ค. 67	14 มี.ค. 70	3 ปี	BIBOR + 0.0856	-	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
ออมสิน	2,000.00	9 ก.ย. 67	9 มี.ค. 69	1 ปี 6 เดือน	BIBOR - 0.0450	-	2,000.00	-	-	2,000.00	2,000.00
ออมสิน	637.00	23 ก.ย. 67	23 มี.ค. 69	1 ปี 6 เดือน	BIBOR - 0.0055	-	637.00	-	-	637.00	637.00
กรุงเทพ	1,279.11	20 ม.ค. 65	20 ม.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4400	1,279.11	-	(1,279.11)	-	-	-
กรุงเทพ	5,000.00	24 ม.ค. 65	24 ม.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4400	5,000.00	-	(5,000.00)	-	-	-
กรุงเทพ	5,000.00	19 ต.ค. 65	19 เม.ย. 68	2 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.1500	5,000.00	-	-	5,000.00	-	5,000.00
กรุงเทพ	2,671.09	23 ก.พ. 66	23 ก.พ. 68	2 ปี	BIBOR + 0.1570	2,671.09	-	-	2,671.09	-	2,671.09
กรุงเทพ	5,000.00	1 มี.ค. 66	1 มี.ค. 69	3 ปี	BIBOR + 0.1590	5,000.00	-	-	-	5,000.00	5,000.00

8/12

8.19.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ - เงินกู้ยืมธนาคาร

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ ระหว่างปี	จ่ายชำระใน ระหว่างปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
กรุงไทย	9,000.00	17 ก.พ. 66	17 ก.พ. 70	4 ปี	BIBOR + 0.2390	8,181.29	-	-	-	8,181.29	8,181.29
กรุงไทย	4,000.00	8 มิ.ย. 66	8 มิ.ย. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0500	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
กรุงไทย	1,139.45	20 ม.ค. 66	20 ม.ค. 69	3 ปี	BIBOR + 0.0790	1,139.45	-	-	-	1,139.45	1,139.45
กรุงไทย	2,482.72	20 มิ.ย. 66	20 มิ.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0379	2,482.71	-	-	-	2,482.71	2,482.71
กรุงไทย	4,000.00	25 ส.ค. 66	25 ส.ค. 68	1 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.0280	3,000.00	1,000.00	-	4,000.00	-	4,000.00
กรุงไทย	2,000.00	26 ต.ค. 66	26 ก.ค. 67	9 เดือน	คงที่ 3.2500	-	2,000.00	(2,000.00)	-	-	-
กรุงไทย	2,000.00	26 ต.ค. 66	26 ก.ค. 67	9 เดือน	คงที่ 3.2800	-	2,000.00	(2,000.00)	-	-	-
กรุงไทย	500.00	18 ต.ค. 66	18 ต.ค. 68	2 ปี	BIBOR + 0.3890	-	476.30	-	-	476.30	476.30
กรุงไทย	3,000.00	18 ม.ค. 67	18 ก.ย. 67	8 เดือน	คงที่ 2.5800	-	3,000.00	(3,000.00)	-	-	-
กรุงไทย	279.00	22 ม.ค. 67	22 ม.ค. 71	4 ปี	BIBOR + 0.2490	-	279.00	-	-	279.00	279.00
กรุงไทย	60.00	22 ม.ค. 67	22 ม.ค. 71	4 ปี	BIBOR + 0.2790	-	60.00	-	-	60.00	60.00
กรุงไทย	5,000.00	14 มี.ค. 67	14 มี.ค. 70	3 ปี	BIBOR + 0.0790	-	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
กรุงไทย	1,016.00	19 ก.ค. 67	19 ก.ค. 70	3 ปี	BIBOR - 0.0510	-	1,016.00	-	-	1,016.00	1,016.00
กรุงเทพ	1,000.00	18 ต.ค. 66	18 ก.ค. 67	9 เดือน	คงที่ 3.2000	-	1,000.00	(1,000.00)	-	-	-
กรุงศรีอยุธยา	1,000.00	22 ม.ค. 67	22 ม.ค. 71	4 ปี	BIBOR + 0.2200	-	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
กรุงศรีอยุธยา	1,000.00	22 ม.ค. 67	22 ม.ค. 71	4 ปี	BIBOR + 0.2200	-	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
รวม	96,874.77					65,774.55	25,728.29	(27,189.11)	14,689.09	49,624.64	64,313.73

อัตราดอกเบี้ย BIBOR สำหรับเงินกู้ยืมของการรถไฟฯ หมายถึง อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงระยะสั้นตลาดกรุงเทพ (BIBOR) แบบ 6 เดือน ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

Signature

8.19.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ

8.19.2.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เลขที่สัญญา	วงเงิน (ล้านบาท)	ปีเริ่มต้น สัญญา	อายุ สัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ ระหว่างปี	จ่ายชำระ	Roll over สัญญา	(กำไร) ขาดทุนจาก อัตรา แลกเปลี่ยน	เงินกู้ยืม ระยะยาว ที่ถึงกำหนด ชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืม ระยะยาว ที่ถึงกำหนด ชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
เงินกู้ยืมความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 31	TXXXI-1	63,018.00	ปี 2552	25 ปี	0.01 - 1.40	533.81	-	(50.84)	-	-	50.84	432.13	482.97
เงินกู้ยืมความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 33	TXXXIII-1	38,203.00	ปี 2558	20 ปี	0.01 - 0.40	9,306.07	-	(775.50)	-	-	775.51	7,755.06	8,530.57
- ค่างานก่อสร้าง - ธนาคารกสิกรไทย						2,436.41	-	(203.04)	-	-	203.03	2,030.34	2,233.37
- ค่าที่ปรึกษา - ธนาคารกสิกรไทย						533.71	-	(44.48)	-	-	44.48	444.75	489.23
- ค่างานก่อสร้าง - ธนาคารบีเอ็นพีพาริบาลส์						2,472.82	-	(206.06)	-	-	206.07	2,060.69	2,266.76
- ค่างานก่อสร้าง - ธนาคารสแตนดาร์ดชาร์เตอร์						2,411.58	-	(200.96)	-	-	200.97	2,009.65	2,210.62
- ค่างานก่อสร้าง - ธนาคารบีเอ็นพีพาริบาลส์						1,451.55	-	(120.96)	-	-	120.96	1,209.63	1,330.59
เงินกู้ยืมความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34	TXXXIV-1	73,306.00	ปี 2559	15 ปี	0.01 - 0.30	14,445.52	-	(1,748.99)	-	(988.73)	1,672.54	10,035.26	11,707.80
- ค่างานก่อสร้าง		71,780.00	ปี 2559	15 ปี	0.30	14,156.34	-	(1,713.97)	-	(968.94)	1,639.06	9,834.37	11,473.43
- ค่าที่ปรึกษา		1,526.00	ปี 2559	15 ปี	0.01	289.18	-	(35.02)	-	(19.79)	33.48	200.89	234.37
รวม		174,527.00				24,285.40	-	(2,575.33)	-	(988.73)	2,498.89	18,222.45	20,721.34

8/12

8.19.2.2 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (พันธบัตร)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรรัฐบาล	จำหน่ายโดย ธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุ พันธบัตร	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	ออกจำหน่าย ระหว่างปี	ไถ่ถอนใน ระหว่างปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
พันธบัตรรัฐบาลเพื่อ การบริหารหนี้ให้กู้ต่อ	ธนาคารแห่ง ประเทศไทย	12,000.00	11-ช/2562	7 พ.ค. 62	25 มิ.ย. 75	13.15 ปี	3.7750	12,000.00	-	-	-	12,000.00	12,000.00
พันธบัตรรัฐบาลเพื่อ การบริหารหนี้ให้กู้ต่อ	ธนาคารแห่ง ประเทศไทย	15,000.00	5-ช/2564	1 มี.ค. 64	17 มิ.ย. 85	21.31 ปี	2.0000	15,000.00	-	-	-	15,000.00	15,000.00
ปี 2559 ครั้งที่ 3	ซีไอเอ็มบีไทย	4,000.00		17 มิ.ย. 59	17 มิ.ย. 74	15 ปี	2.8000	4,000.00	-	-	-	4,000.00	4,000.00
ปี 2563 ครั้งที่ 5	กรุงไทย	3,800.00		26 พ.ค. 63	26 พ.ค. 68	5 ปี	1.0800	3,800.00	-	-	3,800.00	-	3,800.00
ปี 2563 ครั้งที่ 10	กรุงเทพ	2,000.00		25 ก.ย. 63	25 ก.ย. 68	5 ปี	0.9900	2,000.00	-	-	2,000.00	-	2,000.00
ปี 2564 ครั้งที่ 6	ซีไอเอ็มบีไทย	2,000.00		19 พ.ค. 64	19 พ.ค. 69	5 ปี	1.1280	2,000.00	-	-	-	2,000.00	2,000.00
ปี 2565 ครั้งที่ 1	ซีไอเอ็มบีไทย	2,158.06		20 ต.ค. 64	20 เม.ย. 68	3 ปี 6 เดือน	1.0500	2,158.06	-	-	2,158.06	-	2,158.06
ปี 2565 ครั้งที่ 10	ซีไอเอ็มบีไทย	6,000.00		22 ส.ค. 65	22 ส.ค. 72	7 ปี	2.3900	6,000.00	-	-	-	6,000.00	6,000.00
ปี 2566 ครั้งที่ 6	ซีไอเอ็มบีไทย	1,600.00		3 ก.ค. 66	3 ก.ค. 73	7 ปี	2.5400	1,600.00	-	-	-	1,600.00	1,600.00
รวม		48,588.06						48,558.06	-	-	7,958.06	40,600.00	48,558.06

จก

8.19.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ ระหว่างปี	จ่ายชำระ ในระหว่างปี	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	2,500.00	10-ช/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 67	5 ปี	BIBOR - 0.0500	2,500.00	-	-	(2,500.00)	-	-	-
ออมสิน	2,500.00	10-ช/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 67	5 ปี	BIBOR - 0.0100	2,500.00	-	-	(2,500.00)	-	-	-
ออมสิน	2,500.00	10-ช/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 72	10 ปี	BIBOR	2,500.00	-	-	-	-	2,500.00	2,500.00
ออมสิน	2,500.00	10-ช/2562	30 พ.ค. 62	30 พ.ค. 72	10 ปี	BIBOR + 0.0400	2,500.00	-	-	-	-	2,500.00	2,500.00
ออมสิน	5,905.00	27-ช/2563	21 ธ.ค. 63	21 ธ.ค. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	5,416.22	-	-	-	5,416.22	-	5,416.22
ออมสิน	3,772.00	28-ช/2563	21 ม.ค. 64	21 ม.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3,431.37	-	-	-	3,431.37	-	3,431.37
ออมสิน	8,100.00	02-ช/2564	10 ก.พ. 64	10 ก.พ. 67	3 ปี	BIBOR - 0.0200	8,100.00	-	-	(8,100.00)	-	-	-
ออมสิน	183.98	4-ช/2564	17 มี.ค. 64	17 มี.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.2000	161.22	-	(161.22)	-	-	-	-
ออมสิน	4,500.00	8-ช/2564	31 พ.ค. 64	31 พ.ค. 68	4 ปี	BIBOR	4,500.00	-	-	-	4,500.00	-	4,500.00
ออมสิน	2,500.00	13-ช/2564	23 ส.ค. 64	23 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.2800	2,500.00	-	-	(2,500.00)	-	-	-
ออมสิน	2,500.00	13-ช/2564	23 ส.ค. 64	23 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3000	394.54	-	-	(394.54)	-	-	-
ออมสิน	4,400.00	14-ช/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.4000	2,666.01	-	(1,200.74)	(1,465.27)	-	-	-
ออมสิน	7,450.00	3-ช/2565	28 มี.ค. 65	28 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4190	7,338.59	-	-	-	-	7,338.59	7,338.59
ออมสิน	5,650.00	4-ช/2565	28 มี.ค. 65	28 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4190	5,540.10	-	-	-	-	5,540.10	5,540.10
ออมสิน	2,074.00	5-ช/2565	21 มี.ค. 65	21 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4300	1,551.10	-	(65.99)	-	-	1,485.11	1,485.11
ออมสิน	2,600.00	8-ช/2565	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3590	1,568.89	-	-	-	-	1,568.89	1,568.89
ออมสิน	2,760.00	9-ช/2565	6 มิ.ย. 65	6 มิ.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3550	172.78	-	-	-	-	172.78	172.78
ออมสิน	4,520.00	10-ช/2565	01 ก.ค. 65	01 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3550	3,679.70	-	-	-	-	3,679.70	3,679.70

ง/น

8.19.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท													
ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ ระหว่างปี	จ่ายชำระ ในระหว่างปี	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	2,195.00	12-ข/2565	25 ก.ค. 65	25 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3850	2,195.00	-	-	-	-	2,195.00	2,195.00
ออมสิน	5,300.00	13-ข/2565	25 ก.ค. 65	25 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3950	4,441.25	-	-	-	-	4,441.25	4,441.25
ออมสิน	2,458.04	15-ข/2565	9 ส.ค. 65	9 ส.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.2890	2,458.04	-	-	-	-	2,458.04	2,458.04
ออมสิน	854.08	16-ข/2565	2 ก.ย. 65	2 ก.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3100	854.08	-	-	-	-	854.08	854.08
ออมสิน	1,600.00	23-ข/2565	03 ม.ค. 66	03 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0800	1,559.01	40.99	-	-	-	1,600.00	1,600.00
ออมสิน	1,000.00	2-ข/2566	24 ก.พ. 66	24 ก.พ. 70	4 ปี	BIBOR + 0.2500	-	968.58	-	-	-	968.58	968.58
ออมสิน	3,305.00	6-ข/2566	13 มี.ค. 66	13 มี.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1899	3,305.00	-	-	-	-	3,305.00	3,305.00
ออมสิน	5,000.00	7-ข/2566	17 มี.ค. 66	17 มี.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1899	5,000.00	-	-	-	-	5,000.00	5,000.00
ออมสิน	3,000.00	7-ข/2566	17 มี.ค. 66	17 มี.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1949	3,000.00	-	-	-	-	3,000.00	3,000.00
ออมสิน	1,280.00	10-ข/2566	24 เม.ย. 66	24 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1519	389.21	778.81	-	-	-	1,168.02	1,168.02
ออมสิน	3,800.00	13-ข/2566	23 มิ.ย. 66	23 มิ.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1350	3,383.06	416.94	-	-	-	3,800.00	3,800.00
ออมสิน	2,640.00	17-ข/2566	24 ก.ค. 66	24 ก.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0515	274.75	1,696.58	-	-	-	1,971.33	1,971.33
ออมสิน	4,000.00	4-ข/2567	12 ก.พ. 67	12 พ.ย. 70	3 ปี 9 เดือน	BIBOR + 0.1399	-	-	-	4,000.00	-	4,000.00	4,000.00
ออมสิน	5,600.00	5-ข/2567	19 ก.พ. 67	19 ก.พ. 71	4 ปี	BIBOR + 0.1599	-	5,477.39	-	-	-	5,477.39	5,477.39
ออมสิน	1,200.00	11-ข/2567	20 พ.ค. 67	20 พ.ค. 70	3 ปี	BIBOR + 0.2340	-	837.35	-	-	-	837.35	837.35
ออมสิน	3,000.00	12-ข/2567	30 พ.ค. 67	30 พ.ค. 70	3 ปี	BIBOR วันนั้น	-	-	-	3,000.00	-	3,000.00	3,000.00
ออมสิน	2,000.00	12-ข/2567	30 พ.ค. 67	30 พ.ค. 70	3 ปี	BIBOR + 0.0099	-	-	-	2,000.00	-	2,000.00	2,000.00
ออมสิน	4,000.00	14-ข/2567	26 ก.ค. 67	26 ก.ค. 70	3 ปี	BIBOR	-	3,136.67	-	-	-	3,136.67	3,136.67
กรุงไทย	1,000.00	15-ข/2563	17 ก.ย. 63	17 ก.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.2700	1,000.00	-	-	(1,000.00)	-	-	-

9/11

8.19.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ ระหว่างปี	จ่ายชำระ ในระหว่างปี	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
กรุงเทพ	6.08	23-ช/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	6.08	-	-	-	6.08	-	6.08
กรุงเทพ	10.44	24-ช/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	10.44	-	-	-	10.44	-	10.44
กรุงเทพ	4,983.48	25-ช/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	4,983.48	-	-	-	4,983.48	-	4,983.48
กรุงเทพ	385.00	7-ช/2564	10 พ.ค. 64	10 พ.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.0700	253.00	-	-	(253.00)	-	-	-
กรุงเทพ	5,769.00	12-ช/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.3200	2,560.27	-	-	-	2,560.27	-	2,560.27
กรุงเทพ	3,949.00	2-ช/2565	14 ก.พ. 65	14 ก.พ. 69	4 ปี	BIBOR - 0.4500	3,949.00	-	(670.92)	-	-	3,278.08	3,278.08
กรุงเทพ	10,000.00	6-ช/2565	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4270	958.09	-	-	-	-	958.09	958.09
กรุงเทพ	4,700.00	7-ช/2565	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4270	4,700.00	-	-	-	-	4,700.00	4,700.00
กรุงเทพ	1,800.00	20-ช/2565	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0580	1,800.00	-	-	-	-	1,800.00	1,800.00
กรุงเทพ	1,600.00	21-ช/2565	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0580	1,600.00	-	-	-	-	1,600.00	1,600.00
กรุงเทพ	4,400.00	22-ช/2565	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0580	4,400.00	-	-	-	-	4,400.00	4,400.00
กรุงเทพ	1,800.00	3-ช/2566	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.2390	1,800.00	-	-	-	-	1,800.00	1,800.00
กรุงเทพ	1,360.00	8-ช/2566	3 เม.ย. 66	3 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1670	711.50	648.50	-	-	-	1,360.00	1,360.00
กรุงเทพ	1,274.99	9-ช/2566	10 เม.ย. 66	10 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1570	1,274.99	-	-	-	-	1,274.99	1,274.99
กรุงเทพ	2,700.00	11-ช/2566	24 เม.ย. 66	24 เม.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.1410	2,700.00	-	-	-	-	2,700.00	2,700.00
กรุงเทพ	500.00	14-ช/2566	20 มิ.ย. 66	20 มิ.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.3790	67.29	-	-	-	-	67.29	67.29
กรุงเทพ	1,600.00	16-ช/2566	24 ก.ค. 66	24 ก.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.0589	-	1,492.53	-	-	-	1,492.53	1,492.53
กรุงเทพ	5,000.00	21-ช/2566	15 พ.ย. 66	15 พ.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.4090	-	3,154.98	-	-	-	3,154.98	3,154.98
กรุงเทพ	2,000.00	3-ช/2567	09 ก.พ. 67	09 ก.พ. 71	4 ปี	BIBOR + 0.1990	-	2,000.00	-	-	-	2,000.00	2,000.00

8.19.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระบวนการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 66	เบิกเงินกู้ ระหว่างปี	จ่ายชำระ ในระหว่างปี	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
กรุงไทย	4,000.00	4-ช/2567	12 ก.พ. 67	12 พ.ย. 70	3 ปี 9 เดือน	BIBOR + 0.1790	-	-	-	4,000.00	-	4,000.00	4,000.00
กรุงไทย	100.00	4-ช/2567	12 ก.พ. 67	12 พ.ย. 70	3 ปี 9 เดือน	BIBOR + 0.1890	-	-	-	100.00	-	100.00	100.00
กรุงไทย	385.00	10-ช/2567	10 พ.ค. 67	10 พ.ค. 70	3 ปี	BIBOR + 0.0419	-	-	-	253.00	-	253.00	253.00
กรุงไทย	5,000.00	15-ช/2567	23 ส.ค. 67	23 ก.พ. 71	3 ปี 6 เดือน	BIBOR - 0.0090	-	-	-	2,894.54	-	2,894.54	2,894.54
กรุงไทย	5,400.00	16-ช/2567	30 ส.ค. 67	30 ก.ค. 70	2 ปี 11 เดือน	BIBOR - 0.0190	-	-	-	2,465.27	-	2,465.27	2,465.27
กรุงไทย	800.00	18-ช/2567	19 ส.ค. 67	19 เม.ย. 70	2 ปี 8 เดือน	BIBOR วันนั้น	-	40.01	-	-	-	40.01	40.01
กรุงไทย	1,000.00	22-ช/2567	17 ก.ย. 67	17 มี.ค. 70	2 ปี 6 เดือน	BIBOR - 0.039	-	-	-	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00
กรุงเทพ	500.00	12-ช/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.2600	500.00	-	-	-	500.00	-	500.00
กรุงเทพ	500.00	12-ช/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.2900	500.00	-	-	-	500.00	-	500.00
กรุงเทพ	500.00	14-ช/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3500	500.00	-	-	(500.00)	-	-	-
กรุงเทพ	500.00	14-ช/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3800	500.00	-	-	(500.00)	-	-	-
กรุงเทพ	2,000.00	3-ช/2566	16 ม.ค. 66	16 ม.ค. 70	4 ปี	BIBOR + 0.2300	2,000.00	-	-	-	-	2,000.00	2,000.00
กรุงเทพ	322.98	20-ช/2566	15 พ.ย. 66	15 พ.ย. 70	4 ปี	BIBOR + 0.8000	-	322.98	-	-	-	322.98	322.98
รวม							120,654.06	21,012.31	(2,098.87)	-	21,907.86	117,659.64	139,567.50

อัตราดอกเบี้ย BIBOR สำหรับเงินกู้ยืมของการรถไฟฯ หมายถึง อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงระยะสั้นตลาดกรุงเทพ (BIBOR) แบบ 6 เดือน ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

8.20 เจ้าหนี้กองทุนเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองทุนเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 และวันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 27.55 ล้านบาท และ 40.92 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเป็นเงินสุทธิต่อจากยอดเงินสะสมที่เก็บจากผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. และเงินให้กู้แก่สมาชิกของกองทุนสะสมฯ ที่ รฟท. จ่ายแทนกองทุนสะสมฯ

8.21 ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฟ้า รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	8.51	10.32	101.04	111.37	109.55	121.69
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ						
- พันธบัตร	1,001.09	862.67	-	-	1,001.09	862.67
- ธนาคารออมสิน	101.46	133.39	-	-	101.46	133.39
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	206.21	179.91	-	-	206.21	179.91
- ธนาคารกรุงศรีอยุธยา	11.40	-	-	-	11.40	-
- กระทรวงการคลัง	-	-	1,178.51	861.71	1,178.51	861.71
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่ค้างชำระ	1,328.67	1,186.29	1,279.55	973.08	2,608.22	2,159.37

8.22 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	931.48	1,319.42	908.64	1,278.32
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	340.49	174.74	340.49	174.74
รายได้ค่าโดยสาร ARL รอการหักโอน	137.08	127.85	137.08	127.85
รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ	102.13	253.60	102.13	253.60
หนี้สินค้างจ่ายอื่น ๆ	89.17	84.05	89.17	84.05
รวม	1,600.35	1,959.66	1,577.51	1,918.56

รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคารของงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 908.64 ล้านบาท เป็นรายได้รับล่วงหน้าที่ยังไม่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 467.05 ล้านบาท

รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 102.13 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นค่าขายรางและเครื่องประกอบรางและอื่น ๆ จำนวน 59.86 ล้านบาท ซึ่งเป็นสินทรัพย์รอการขายที่ รฟท. รอส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อรางและเครื่องประกอบรางและอื่น ๆ ที่ชำระเงินแล้ว

8.23 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	18.62	17.88	18.62	17.88
เงินประกันตัวพนักงาน	6.27	4.22	6.27	4.22
รวม	24.89	22.10	24.89	22.10

8.24 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
เงินมัดจำ	1,908.89	1,956.54	1,908.89	1,956.54
เงินประกัน	2,576.76	1,813.29	2,553.40	1,807.61
รวม	4,485.65	3,769.83	4,462.29	3,764.15

เงินมัดจำและเงินประกันในจำนวนนี้ มียอดเงินประกันและเงินมัดจำที่คงค้างนานเกิน 10 ปี ซึ่ง รพท. อยู่ระหว่างดำเนินการเร่งรัดคืนเงินแก่คู่สัญญาหรือผู้วางเงิน รวมทั้งดำเนินการพิจารณาการตัดรายการที่ไม่สามารถคืนเงินแก่ผู้จ่ายเงินได้ไว้ด้วย

8.25 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาด ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ยอดยกมา	3,097.91	3,626.62	3,097.91	3,626.62
บวก สินทรัพย์บริจาด	-	1.53	-	1.53
	3,097.91	3,628.15	3,097.91	3,628.15
หัก รับรู้เป็นรายได้	(496.86)	(530.24)	(496.86)	(530.24)
ยอดยกไป	2,601.05	3,097.91	2,601.05	3,097.91

8.26 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ยอดยกมา	270,519.70	269,293.47	270,519.70	269,293.47
บวก รัฐบาลอนุมัติ	0.89	6,159.02	0.89	6,159.02
ต้นทุนดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	3,223.82	1,771.70	3,223.82	1,771.70
	273,744.41	277,224.19	273,744.41	277,224.19
หัก รับรู้เป็นรายได้	(5,350.44)	(5,759.18)	(5,350.44)	(5,759.18)
ปรับปรุงรายการ	(30.77)	(945.31)	(30.77)	(945.31)
ยอดยกไป	268,363.20	270,519.70	268,363.20	270,519.70

ยอดปรับปรุงรายการ เป็นการปรับวงเงินงบประมาณอนุมัติจากรัฐบาลซึ่งคงเหลือหลังจากดำเนินการจัดหาทรัพย์สินแล้วเสร็จตามที่ได้รับอนุมัติ และการปรับปรุงสินทรัพย์ตัดจำหน่าย

ต้นทุนดอกเบี้ยเงินกู้ยืม เป็นต้นทุนกู้ยืมของเงินกู้สำหรับโครงการ

8.27 หนี้สินตามสัญญาเช่า

มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าและการเคลื่อนไหวสำหรับปี

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566	840.52	823.77
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	289.70	206.18
ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น	25.29	24.40
หนี้สินชำระในปี	(96.23)	(85.99)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	1,059.28	968.36
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(86.81)	(75.48)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	972.47	892.88

8.28 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ประเภทผลประโยชน์ระยะยาวและผลประโยชน์หลังออกจากการประกอบด้วย ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ ภาระบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ และภาระค่ารักษาพยาบาล

ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (TAS 19) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน สนับสนุนให้หน่วยงานใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit method) ในการประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงาน (Defined Benefit Obligation) ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของการให้บริการที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตและเงินเดือนที่คาดว่าจะจ่ายในอนาคต

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากการจ้าง ดังนี้

(ร้อยละ)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
อัตราคิดลด	3.23 - 4.11	1.97 - 4.27	3.33 - 3.63	1.97 - 2.68
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6.00 - 6.50	6.00 - 6.50	6.50	6.50
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	0.57 - 11.46	0.57 - 11.46	0.57 - 3.44	0.57 - 6.88
อัตราเงินเฟ้อ	3.00	2.75 - 3.00	3.00	2.75
อัตราการเพิ่มขึ้นของค่ารักษาพยาบาล	9.00	8.00	9.00	8.00
อัตราภาระอ้างอิงตารางมรณะไทย (TMO17)	105.00	105.00	105	105.00

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	82,305.57	82,089.95	82,246.62	82,013.79
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	3,649.52	3,707.94	3,642.62	3,701.07
ต้นทุนบริการในอดีต	(0.18)	-	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,228.50	1,674.78	2,226.30	1,672.86
การวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก	(11,550.78)	(25.54)	(11,550.08)	-
คณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการ				
ผลประโยชน์ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก	(0.04)	-	(0.04)	-
คณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการ				
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก	344.75	1,027.87	344.70	1,027.51
คณิตศาสตร์ประกันภัย				
ผลประโยชน์จ่ายในระหว่างปี	(5,817.48)	(6,169.43)	(5,816.71)	(6,168.61)
ยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	71,159.86	82,305.57	71,093.41	82,246.62

ค่าใช้จ่ายโครงการผลประโยชน์พนักงานที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
รับรู้ในกำไรขาดทุน				
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	3,649.52	3,707.94	3,642.62	3,701.07
ต้นทุนบริการในอดีต	(0.18)	-	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	2,228.50	1,674.78	2,226.30	1,672.86
การวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก	(0.04)	-	(0.04)	-
คณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการ				
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก	344.75	1,027.87	344.70	1,027.51
คณิตศาสตร์ประกันภัย				
รวม	6,222.55	6,410.59	6,213.58	6,401.44

๑๓

ค่าใช้จ่ายโครงการผลประโยชน์พนักงานที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
การวัดมูลค่าใหม่ของหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน				
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานที่เป็นผลกระทบจาก:				
การเปลี่ยนแปลงสมมติฐานด้านประชากรศาสตร์	124.63	0.20	124.82	-
การเปลี่ยนแปลงสมมติฐานด้านการเงิน	(7,412.08)	(18.55)	(7,412.31)	-
การปรับปรุงค่าประสบการณ์	(4,263.33)	(7.19)	(4,262.59)	-
รวมค่าใช้จ่ายในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(11,550.78)	(25.54)	(11,550.08)	-

ในงวดบัญชีปี 2567 รพท. ทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานและวัดมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สิน โดยจ้างนักคณิตศาสตร์ประกันภัยประเมินผลและจัดทำรายงานโครงการ และในงวดบัญชีปี 2566 - 2567 บริษัทย่อยของ รพท. ทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานและวัดมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สินเช่นกัน โดย รพท. และบริษัทย่อย บันทึกรับรู้ผลแตกต่างของภาระหนี้สินจากการวัดมูลค่าใหม่เป็นผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น กำไรขาดทุนและขาดทุนสะสม

ทั้งนี้ กรณีเป็นผลประโยชน์หลังออกจากงาน รับรู้ผลแตกต่างจากการวัดมูลค่าใหม่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น กรณีเป็นผลประโยชน์ระยะยาวอื่น รับรู้ผลแตกต่างจากการวัดมูลค่าใหม่ในกำไรขาดทุน

การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติฐานที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยถือว่าข้อสมมติฐานอื่นๆ คงที่ จะมีผลกระทบต่อการประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
อัตราคิดลด				
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(6,459.70)	(8,042.53)	(6,451.76)	(8,035.39)
- ลดลงร้อยละ 1	7,697.97	9,654.34	7,688.47	9,645.78
อัตราการขึ้นเงินเดือน				
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	6,549.30	9,170.23	6,538.79	9,161.32
- ลดลงร้อยละ 1	(5,646.49)	(7,781.47)	(5,637.63)	(7,773.93)
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน				
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 20	(311.90)	(473.81)	(306.17)	(468.89)
- ลดลงร้อยละ 20	316.06	482.86	309.64	477.36
อัตรามรณะ				
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 20	(3,434.60)	(4,585.74)	(3,433.57)	(4,584.85)
- ลดลงร้อยละ 20	4,207.85	5,650.72	4,206.80	5,649.81
อัตราค่ารักษาพยาบาล				
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	1,538.93	2,013.64	1,538.93	2,013.64
- ลดลงร้อยละ 1	(1,271.52)	(1,650.04)	(1,271.52)	(1,650.04)

จ.พ.

8.29 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 22/2562 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 เห็นชอบแผนการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพการรถไฟแห่งประเทศไทย จากกระบวนการคัดเลือกจึงให้บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เข้ามาดำเนินการจัดตั้งบริหารกองทุนสำรองเลี้ยงชีพรูปแบบกองทุนร่วม มีกำหนดระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่กองทุนเฉพาะส่วนนายจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลใช้บังคับ โดยตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ไทยมั่นคง มาสเตอร์ พูล ฟันด์ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว มาดำเนินการ สมาชิกกองทุนเป็นพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้รับการบรรจุหลังจากวันที่กองทุนสำรองเลี้ยงชีพเฉพาะส่วนนายจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลบังคับ มีสิทธิสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนได้ สมาชิกจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 3 แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้ สำหรับนายจ้างจ่ายเงินสมทบเข้าเป็นเงินกองทุนให้แก่พนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุนนี้ทุกเดือน ตามอายุงานของสมาชิกในอัตราดังนี้

อายุงาน	อัตรากำหนด
ไม่เกิน 20 ปี	ร้อยละ 9 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้
เกินกว่า 20 ปี ขึ้นไป	ร้อยละ 10 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้

ทั้งนี้ ลูกจ้างของ รฟท. ที่ได้รับการบรรจุเป็นพนักงาน ให้นับอายุงานในทุกช่วงสัญญาจ้างที่เป็นลูกจ้างมาคำนวณอายุงานในการจ่ายเงินสมทบดังกล่าวด้วย การคำนวณให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายจ้างกำหนด

ในงวดบัญชีปี 2567 รฟท. จ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 19.68 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมไว้ในรายการค่าใช้จ่ายบริหาร ประเภทค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล ค่าสวัสดิการอื่นๆ

8.30 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	894.76	1,039.69	894.76	1,039.69
ภาระจ่ายออมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	670.79	630.91	670.79	630.91
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	0.19	0.28	0.19	0.28
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	99.38	258.85	99.38	258.85
- เอกชน	44.07	61.01	44.07	61.01
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้	952.64	954.48	952.64	954.48
รอใช้งาน/รอการขาย				
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้จ่ายติดตั้งป้ายโฆษณา	59.87	26.27	59.87	26.27
ค่าจ้างที่ปรึกษาการจ่าย	39.62	65.05	39.62	65.05
รายได้สินทรัพย์บริจาคหรือการรับรู้	504.03	628.26	504.03	628.26
หักค่าสิทธิร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์	10,671.09	10,671.09	10,671.09	10,671.09
อื่น ๆ	82.22	13.72	54.62	13.72
รวม	14,018.66	14,349.61	13,991.06	14,349.61

ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 894.76 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 146.82 ล้านบาท และภาระจ่ายออมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 จำนวน 670.79 ล้านบาท มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 47.68 ล้านบาท

8.31 เงินทุน

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่ รพท. ได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 67	30 ก.ย. 66
รับจากงบประมาณ	38,929.36	38,929.36	38,929.36	38,929.36
รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไขชำระคืน	306.28	306.28	306.28	306.28
เมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน				
เงินรับจากงบประมาณเพื่อชำระเงินกู้ที่รัฐบาล	5,044.63	5,044.63	5,044.63	5,044.63
รวม	44,280.27	44,280.27	44,280.27	44,280.27

8.32 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
รายได้การโดยสาร	3,795.37	3,293.28	3,795.37	3,293.28
รายได้การสินค้า	2,122.61	2,137.69	2,122.61	2,137.69
ค่าเช่ารถเสียบ	14.91	9.02	14.91	9.02
รวม	5,932.89	5,439.99	5,932.89	5,439.99

8.33 รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	210.38	211.51	210.38	211.51
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	0.47	1.34	0.47	1.34
รวม	210.85	212.85	210.85	212.85

8.34 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	3,325.32	3,063.47	3,311.35	3,063.47
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	248.45	226.73	247.45	226.73
รายได้ตามสัญญาเช่า - เอสอาร์ที แอสเสท	63.48	47.87	-	42.23
ค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณ	94.99	79.39	94.99	79.39
ที่ดินการรถไฟฟ้า				
รายได้ค่าเช่า - กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	139.54	132.85	139.54	132.85

8.34 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
รายได้ค่าเช่าอาคาร	179.60	163.89	179.60	163.89
รายได้ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานี	30.58	20.92	30.58	20.92
รายได้ค่าเช่าโรงแรม	-	56.92	-	56.92
รวม	4,081.96	3,792.04	4,003.51	3,786.40

8.35 รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าธรรมเนียมสัมปทาน	5.70	-	5.70	-
รายได้ค่าขาดประโยชน์	499.81	499.82	499.81	499.82
รวม	505.51	499.82	505.51	499.82

รฟท. ได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2552 กับคู่สัญญาจำนวน 6 ราย ซึ่งสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 หลังสิ้นสุดสัญญา รฟท. ให้คู่สัญญาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยรับชำระเงินค่าใช้ประโยชน์ตามอัตราสุดท้ายของสัญญา

ต่อมา รฟท. มีหนังสือถึงผู้ประกอบการ ว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้แก่ รฟท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการ ยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไข คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รฟท. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์ จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส 0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุดด่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รฟท. สามารถ ดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ข. ข้อ 2 และข้อ 3

การสรรหาผู้รับสัมปทาน

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2561 รฟท. มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.74/2561 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือก เพื่อดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานผู้ประกอบการรายใหม่ และมีหนังสือแจ้งต่อผู้ประกอบการสถานีบรรจุและ แยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังรายเดิมว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ในช่วงที่สัญญายังไม่ได้มีการผูกพันสัญญาใหม่ และ รฟท. ได้ออก ประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและ แยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง ซึ่งได้ดำเนินการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ต่อคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาจัดทำรายงาน การศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้มีการศึกษา ข้อมูลตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่าง รัฐและเอกชน โดยให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและ

สังคมแห่งชาติ รวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 กระทรวงคมนาคมได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกัน ที่ประชุมมีมติให้ รพท. จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ รวมทั้งขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในรายละเอียดถึงขั้นตอนที่ต้อง และพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาในระหว่างที่รอการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป รพท. จึงมีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เลขที่ รพ1/282/2563 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อขอหารือแนวทางดำเนินการโครงการดังกล่าว

เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 รพท. มีคำสั่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 4/2564 แต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามผลการวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564

เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565 รพท. มีหนังสือที่ รพ1/334/2565 นำเสนอผลการศึกษาประกอบการพิจารณากำหนดรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญของคณะกรรมการคัดเลือกโครงการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังของ รพท. ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานโครงการข้อดีข้อเสียการกำหนดเงื่อนไขและวิธีการประมูลโดยใช้การแข่งขันเสนอราคาค่าบริการต่ำสุดเป็นเกณฑ์การตัดสินคัดเลือกหาผู้ชนะการประมูลที่ไอซีดีลาดกระบัง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 และตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน

ตามหนังสือที่ คค 0208/กยผ 464 ลงวันที่ 12 เมษายน 2565 ของกระทรวงคมนาคม (คค.) แจ้ง รพท. เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2565 ว่า รพท. ควรพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้งให้หารือกับ สคร. ในรายละเอียด ตามความเห็นของ สนข. ต่อไป ทั้งนี้ คค. จะแจ้งความคืบหน้าให้ผู้ตรวจการแผ่นดินทราบด้วย

เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 รพท. มีหนังสือที่ รพ1/1086/2565 เสนอกระทรวงคมนาคม ยืนยันว่าปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 อย่างครบถ้วนแล้ว โดย รพท. ได้หารือไปยัง สคร. ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ตามมติวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ คค. และ รพท. กลับไปพิจารณาศึกษาทบทวนการจัดทำโครงการฯ ที่ผ่านมามีเป็นไปตามนัยกฎหมายร่วมทุนหรือไม่ หากพิจารณาทบทวนแล้วเห็นว่าการจัดทำโครงการฯ ที่ผ่านมามีอยู่ภายใต้กรอบและหลักการของมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2556 อันเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนแล้ว ก็ให้ดำเนินการต่อตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุน พ.ศ. 2556 โดยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนในโครงการฯ อีกครั้ง ซึ่ง รพท. ได้ดำเนินการศึกษาพิจารณาข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องของโครงการฯ และตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาการดำเนินโครงการฯ ทั้งหมดที่ผ่านมาและจัดทำรายงานคำชี้แจงให้แก่ คค. พร้อมนำเสนอผลการศึกษาประกอบการพิจารณากำหนดรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญยืนยันว่าได้ปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 อันเป็นไปตามนัยของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ของคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ ให้แก่ คค. นั้น ไม่ใช่เพื่อเป็นการแจ้งผลรายงานการศึกษาและการวิเคราะห์โครงการที่ได้ทำตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน แต่นำส่งเพื่อประกอบการยืนยันของ รพท. ว่าได้ปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 อย่างครบถ้วน ถูกต้องแล้ว ซึ่งสอดคล้องกับคำพิพากษาศาลปกครองกลางรองรับว่าการดำเนินกระบวนการคัดเลือกของโครงการฯ เป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมายแล้วยังสอดคล้องกับคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2567 รพท. มีหนังสือถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ รพ 1/118/2567 เรื่อง พิจารณารายงานการศึกษา เรื่องแนวทางการพัฒนาสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง ของคณะกรรมการ

คมนาคม วุฒิสภา รพท. ได้รายงานการพิจารณาการศึกษาในประเด็นปัญหาและรายละเอียดที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนา สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาในระยะเร่งด่วน

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2567 รพท. มีหนังสือถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ รพ 1/125/2567 เรื่อง รายงานข้อสรุปข้อมูลและรายละเอียดเกี่ยวกับข้อเสนอแนะขององค์กรอิสระตามรัฐธรรมนูญ (คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ และผู้ตรวจการแผ่นดิน) ว่าได้ปฏิบัติตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดินอย่างครบถ้วนและมีการรายงานให้กระทรวงคมนาคมและเลขาธิการสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินทราบอย่างต่อเนื่อง

เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2567 รพท. มีหนังสือด่วนที่สุดถึง ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ รพ 1/729/2567 เรื่อง ขอรื้อเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน

เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567 กระทรวงคมนาคม มีหนังสือที่ คค 0208/กยผ 301 เรื่อง สรุปผลการประชุมติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง

เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2567 รพท. มีหนังสือถึงปลัดกระทรวงคมนาคม ที่ รพ 1/1424/2567 เรื่อง รายงานการติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง รพท. ได้รายงานตามที่กระทรวงคมนาคมให้ รพท. จัดทำข้อมูลตามความเห็นที่ประชุมการติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง ให้กระทรวงคมนาคมทราบ

เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2567 รพท. มีหนังสือถึงผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ รพ 1/1547/2567 เรื่อง ขอรื้อผลการพิจารณาข้อหาหรือกรณีการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน เนื่องจากกรณีเป็นการดำเนินการเร่งด่วนตามมติคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2567 รพท. มีหนังสือถึงผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ รพ 1/2285/2567 เรื่อง การดำเนินการตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน รพท. เรียนชี้แจง ดังนี้

รพท. ได้มีหนังสือแจ้งผลการพิจารณาการดำเนินการตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน ถึงกิจการร่วมค้า เอ แอล จี (ประเทศไทย) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ตามที่ รพท. ได้มีหนังสือถึง สคร. เพื่อขอรื้อเกี่ยวกับการจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และ สคร. ได้มีหนังสือแจ้งผลการวินิจฉัยมานั้น ปัจจุบัน รพท. อยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคม ให้ รพท. จัดทำข้อมูลตามความเห็นในที่ประชุมติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบัง เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2567

การดำเนินการปรับปรุงรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ ได้มีการลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษา เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2567 โดยจะใช้ระยะเวลาในการศึกษา 90 วัน และที่ปรึกษาได้ส่งมอบรายงานเบื้องต้น เมื่อวันที่ 20 กันยายน 2567 ปัจจุบันอยู่ระหว่างที่ปรึกษาดำเนินการจัดทำร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ ซึ่งตามแผนจะส่งมอบได้ภายในเดือนพฤศจิกายน 2567

ศส

8.36 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2567	2566	2567	2566
รายได้ค่าใช้สิทธิขนส่งสาธารณะและติดตั้ง	2.63	11.61	2.63	11.61
ป้ายโฆษณาบนขบวนรถ				
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	1.09	0.89	1.09	0.89
รายได้ค่ารักษาพยาบาลโรงพยาบาล	2.19	2.45	2.19	2.45
บุรฉัตรไชยากร				
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคล	52.55	51.93	52.55	51.93
ภายนอก				
รายได้ตลาด กม.11	0.50	2.68	0.50	2.68
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับ	6.87	7.57	6.87	7.57
ที่ดินและอาคาร				
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	6.18	5.56	6.18	5.56
รวม	72.01	82.69	72.01	82.69

8.37 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2567	2566	2567	2566
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	125.41	12.17	125.41	12.17
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ	3,028.99	2,880.46	3,028.99	2,880.46
เงินอุดหนุนพัสดุที่รัฐบาลรับภาระ	-	0.01	-	0.01
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	5,350.44	5,759.16	5,350.44	5,759.16
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,972.05	1,838.87	1,972.05	1,838.87
รวม	10,476.89	10,490.67	10,476.89	10,490.67

8.37.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 และเงินชดเชยรายได้ค่าโดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 ให้จัดเก็บค่าโดยสารสูงสุด 20 บาท ตลอดสาย จนถึงเดือนพฤศจิกายน 2567

8.37.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ เป็นประมาณการเงินอุดหนุนในส่วนของปี 2566 และปี 2567 ทั้งจำนวนที่ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล โดยเป็นเงินที่รัฐบาลจะต้องจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ - ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554 ซึ่งในปี 2566 - 2567 อยู่ระหว่าง สคร. พิจารณาลักษณะการขอรับการจัดสรรเงินอุดหนุนรัฐวิสาหกิจใหม่ และยังไม่ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะ (MOU) กับ รฟท.

สำหรับปีดังกล่าว รพท. จึงคำนวณรายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะตามหลักเกณฑ์และคู่มือเดิม (ปี 2565) โดยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนตามสถิติการรับเงินอุดหนุนจริงในอดีตจากยอดประมาณการที่จะจัดทำ MOU ตามหลักเกณฑ์เดิม

8.37.3 เงินอุดหนุนอื่น ๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน ส่วนเงินอุดหนุนสินทรัพย์รับรู้เป็นรายได้ตามจำนวนค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่ได้จากเงินอุดหนุน

8.38 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ขายรางเหล็กเก่า	180.56	255.43	180.56	255.43
ขายไม้หมอนเก่า	0.85	1.92	0.85	1.92
รวม	181.41	257.35	181.41	257.35

8.39 รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
รายได้ค่าปรับ	24.93	13.86	24.93	13.86
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	245.94	229.61	245.94	229.61
รายได้ขายแบบประกวดราคา	2.00	3.61	2.00	3.61
รายได้ชดใช้ค่าเสียหาย	29.11	48.60	29.11	48.60
รายได้ดอกเบี้ย	14.69	10.57	13.10	9.92
รายได้ค่าจอดรถและทำความสะอาด	52.30	42.38	52.30	42.38
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	159.64	34.37	144.53	29.37
รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ	488.69	261.91	488.69	261.26
รวม	1,017.30	644.91	1,000.60	638.61

8.40 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี	4.30	(2.80)	4.30	(2.80)
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	2,153.37	2,262.87	2,153.37	2,262.87
กำไรจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศและอื่น ๆ	2.31	188.11	2.31	188.11
รวม	2,159.98	2,448.18	2,159.98	2,448.18

23

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเกิดจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเป็นสกุลเงินยูโร (EUR) เงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่นเป็นสกุลเงินเยน (JPY) และกำไรจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าและอื่น ๆ

8.41 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	718.05	737.57	718.05	737.57
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	101.23	84.51	101.23	84.51
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	157.64	164.82	157.64	164.82
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่น ๆ	1,774.95	1,583.48	1,774.95	1,583.48
รวม	2,751.87	2,570.38	2,751.87	2,570.38

8.42 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	632.57	642.67	632.57	642.67
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	193.20	183.08	193.20	183.08
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	64.29	77.66	64.29	77.66
ค่าวัสดุบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และอื่น ๆ	2,198.20	2,434.68	2,198.20	2,434.68
รวม	3,088.26	3,338.09	3,088.26	3,338.09

8.43 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	2,181.54	2,231.27	2,181.54	2,231.27
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	908.22	909.92	908.22	909.92
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	389.20	387.20	389.20	387.20
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,382.68	2,615.74	2,382.68	2,615.74
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,774.65	1,734.77	1,774.65	1,734.77
รวม	7,636.29	7,878.90	7,636.29	7,878.90

7/11

8.44 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	7.10	5.77	7.10	5.77
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	0.53	0.34	0.53	0.34
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1.86	2.21	1.86	2.21
รวม	9.49	8.32	9.49	8.32

8.45 ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟขานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,075.28	1,112.60	1,088.08	1,122.76
ประมาณการค่าใช้จ่ายจากคดีความ	2,541.25	-	2,541.25	-
รวม	3,616.53	1,112.60	3,629.33	1,122.76

8.46 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2567	2566	2567	2566
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	351.08	334.32	318.19	306.39
ค่าล่วงเวลา วันหยุดและค่าตอบแทน	56.06	51.91	56.06	51.91
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	49.84	46.57	48.92	45.46
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,387.39	492.26	1,360.40	441.56
รวม	1,844.37	925.06	1,783.57	845.32

จ.ส.น.

8.47 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
บำเหน็จบำนาญ บำเหน็จดำรงชีพและ เงินสงเคราะห์ค่าทำศพ	4,839.70	5,355.47	4,839.70	5,355.47
ค่ารักษาพยาบาลหลังจากออกจากงาน	815.52	805.82	815.52	805.82
ผลประโยชน์จากการทำงานเป็นระยะเวลา ยาวนาน	222.62	249.30	213.70	240.15
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัย	344.75	-	344.70	-
การวัดมูลค่าใหม่ ขาดทุนจากการประมาณการ ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการ ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	(0.04)	-	(0.04)	-
รวมค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	6,222.55	6,410.59	6,213.58	6,401.44
ค่าเล่าเรียนบุตรและอื่น ๆ	4.34	13.25	4.34	13.25
รวม	6,226.89	6,423.84	6,217.92	6,414.69

๑๓

8.48 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566
รายได้		
เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	1.34	277.51
รวมรายได้	1.34	277.51
ค่าใช้จ่าย		
เงินเดือนค่าจ้าง	1.37	171.03
เงินพิเศษสู้รบ	0.01	2.12
เงินตกเบิก	-	1.00
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	-	39.16
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	-	61.77
ค่าเล่าเรียน	-	2.31
ค่ารักษาพยาบาล	-	0.58
เงินยืมชีพภาคใต้	0.17	2.30
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	3.97	5.14
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	0.03	0.17
ค่าน้ำมันรถยนต์	0.01	3.59
ค่าซ่อมของใช้	-	0.05
ค่าสืบลูก	-	0.23
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	0.05	0.68
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	-	0.14
ค่าของใช้	-	0.15
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.28	0.46
รวมค่าใช้จ่าย	5.89	290.88
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่ารายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	4.55	13.37

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปี ซึ่งสำนักงบประมาณ (ส.ง.บ.) เห็นว่าควรจะได้รับความสะดวกเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟ เป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ ส.ง.บ. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในวุดนี้มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายสูงกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 4.55 ล้านบาท

ตามมาตรา 163 แห่งพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2565 เมื่อครบหนึ่งปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้กองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นอันยุบ และตามมาตรา 2 คือ ใช้บังคับนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2565 และให้อำนาจเงินงบประมาณของการรถไฟแห่งประเทศไทยในส่วนที่ได้รับจาก

งบประมาณแผ่นดินสำหรับเงินเดือน ค่าตอบแทน และค่าใช้จ่ายอื่นของข้าราชการตำรวจในกองบังคับการตำรวจรถไฟ มาเป็นของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

8.49 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
พันธบัตรการรถไฟ	1,034.85	1,087.95	1,034.85	1,087.95
ธนาคารออมสิน	505.82	324.17	505.82	324.17
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	114.54	88.55	114.54	88.55
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	307.45	337.45	307.45	337.45
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	9.39	0.75	9.39	0.75
รวม	1,972.05	1,838.87	1,972.05	1,838.87

8.50 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2567	2566	2567	2566
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากในประเทศ	1,048.93	633.44	1,048.93	633.44
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากต่างประเทศ	46.67	53.49	46.67	53.49
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	4,600.43	3,912.64	4,600.43	3,912.64
ดอกเบี้ยจ่ายจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	25.74	21.01	24.52	20.30
ค่าธรรมเนียมและดอกเบี้ยเงินกู้อื่น ๆ	833.03	747.77	833.03	747.77
รวม	6,554.80	5,368.35	6,553.58	5,367.64

8.51 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	2567	2566	2567	2566
ชดเชยผลขาดทุน (กำไร) ของการรถไฟฯ	12,265.12	8,957.11	12,265.12	8,957.11
ชดเชยผลขาดทุน (กำไร) ของกองทุนสงเคราะห์	(6,062.15)	5,397.02	(6,062.15)	5,397.02
รวม	6,202.97	14,354.13	6,202.97	14,354.13

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกคู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษาค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็น

รายได้ของรัฐ แต่ถ้าวายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รพท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รพท. เท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายข้างรับ

8.52 ประมาณการหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น

โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน (โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน) ได้เปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2564 แล้วมีคดีความที่ถูกฟ้องร้องในส่วนของการก่อสร้างงานตามสัญญาที่ 1 (งานโยธาสำหรับสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์และศูนย์ซ่อมบำรุง) ซึ่งกิจการร่วมค้า เอส ยู (ผู้รับจ้าง) ได้ยื่นฟ้อง รพท. เรียกค่าเสียหายต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาจ้างและมีค่าก่อสร้างเพิ่มเติมจากคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน (Variations Order:VO) คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำตัดสินชี้ขาดตามข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 79/2564 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 79/2565 ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2565 ให้ รพท. ชำระเงินจำนวนดังต่อไปนี้ ซึ่ง รพท. ยื่นคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดต่อศาลปกครองกลาง เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 ตามคดีหมายเลขดำที่ 309/2566 และต่อศาลปกครองสูงสุดในระหว่างปี 2567

1. ชำระเงินจ้างตามสัญญาและตามคำสั่งเปลี่ยนแปลงงานเป็นจำนวน 4,204.29 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 27.65 ล้านบาท หากภายหลังจากที่อนุญาโตตุลาการมีคำสั่งชี้ขาดและปรากฏว่า รพท. สามารถหาแหล่งเงินกู้ที่ได้รับการยกเว้นตามกฎหมายที่ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มมาชำระเงินจ้างข้างต้น รพท. ก็ไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวนดังกล่าวแก่ผู้รับจ้าง แต่หาก รพท. ชำระเงินจ้างข้างต้นทั้งหมดเป็นเงินบาทที่ไม่ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม รพท. ต้องรับผิดชอบในภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 ของเงินจ้างที่ต้องชำระจำนวน 4,204.29 ล้านบาท

2. ชำระดอกเบี้ยผิดนัดในอัตราร้อยละ 7.305 ต่อปี นับแต่วันผิดนัดแต่ละงวดจนถึงวันที่ 21 กรกฎาคม 2565 เป็นจำนวน 929.21 ล้านบาท และให้ชำระดอกเบี้ยร้อยละ 7.305 ต่อปี ของเงินจำนวน 4,204.29 ล้านบาท นับจากวันที่ 22 กรกฎาคม 2565 เป็นต้นไป จนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นให้กับผู้รับจ้าง

3. ชำระดอกเบี้ยผิดนัดในอัตราร้อยละ 7.305 ต่อปี ของต้นเงิน 180.65 ล้านบาท ซึ่งเป็นเงินประกันผลงานที่ รพท. คืนให้กับผู้รับจ้างในแต่ละงวดล่าช้า จำนวนตั้งแต่วันผิดนัดชำระจนถึงวันที่ 21 กรกฎาคม 2565 เป็นจำนวน 34.91 ล้านบาท ให้กับผู้เรียกร้อง

4. ชำระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างการขยายเวลาเป็นจำนวน 680.06 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 ของเงินจำนวน 680.06 ล้านบาท แก่ผู้รับจ้าง พร้อมทั้งให้ รพท. ชำระดอกเบี้ยผิดนัดในอัตราร้อยละ 7.305 ต่อปี ของต้นเงิน 680.06 ล้านบาท นับแต่วันที่ยื่นคำเสนอข้อพิพาทนี้เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จสิ้นแก่ผู้รับจ้าง (ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2564)

5. ชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ จำนวน 96.04 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มจำนวน 6.72 ล้านบาท พร้อมทั้งให้ รพท. ชำระดอกเบี้ยผิดนัดในอัตราร้อยละ 7.305 บาท ต่อปี ของต้นเงินจำนวน 96.04 ล้านบาท นับแต่วันที่ยื่นคำเสนอข้อพิพาทจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ผู้รับจ้าง (ยื่นคำเสนอข้อพิพาทเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2564)

6. ค่าธรรมเนียมค่าใช้จ่ายในชั้นอนุญาโตตุลาการและค่าปฎิการคณะอนุญาโตตุลาการให้เป็นไปตามบัญชีแนบท้ายคำชี้ขาดนั้น ไม่เกินขอบเขตแห่งสัญญาและการยอมรับหรือการบังคับตามคำชี้ขาดไม่เป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

ภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2567 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำสั่งศาลปกครองสูงสุดที่มีคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลปกครองกลาง ไม่รับคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดฯ ซึ่งในงวดบัญชี สิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2567 รพท. ได้พิจารณาบันทึกประมาณการหนี้สินสำหรับค่าวงงานที่ 80 (ส่วนที่เหลือ) ถึงค่าวงงานที่ 85 ซึ่งตรวจรับงานแล้วเสร็จในปีก่อน ๆ รวมเป็นเงิน 4,230.69 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และในงวดบัญชี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2567 ได้บันทึกเพิ่มเติมค่าชดเชยค่างานก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้และอื่น ๆ เป็นต้นทุนของงานระหว่างก่อสร้างโครงการ ส่วนค่าใช้จ่ายอื่น ตามคำตัดสินชี้ขาดฯ บันทึกเป็นประมาณการค่าใช้จ่ายของโครงการตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.9 ข้อ 8.45 และข้อ 8.54

รฟท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ผลขาดทุนของ รฟท. จะได้รับการชดเชยจากภาครัฐตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 โดย รฟท. บันทึกประมาณการหนี้สินส่วนที่เป็นค่าใช้จ่ายเป็นส่วนหนึ่งของผลขาดทุนที่ได้ขอตั้งงบประมาณแผ่นดินในแต่ละปี เพื่อชดเชยการขาดทุนตามกฎหมายไว้ด้วย และได้รับจัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนของ รฟท. จากรัฐบาล ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.15

รายละเอียดของประมาณการหนี้สิน ดังต่อไปนี้

	หน่วย : ล้านบาท
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2566 (ปรับปรุงใหม่)	4,230.69 ¹
เพิ่มขึ้น (ลดลง) ระหว่างงวด	2,692.87
ณ วันที่ 30 กันยายน 2567	<u>6,923.56</u>

8.53 สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

8.53.1 สินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 6 และ 20 พฤศจิกายน 2561 ในการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของผู้ค้าในตลาดนัดจตุจักรและลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับประชาชนผู้ใช้บริการตลาดนัดจตุจักร โดยให้กระทรวงคมนาคม (รฟท.) ดำเนินการโอนความรับผิดชอบการบริหารจัดการตลาดนัดจตุจักรไปเป็นความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย (กรุงเทพมหานคร)

ต่อมา รฟท. และกรุงเทพมหานคร ได้จัดทำบันทึกข้อตกลงการแก้ไขปัญหาตลาดนัดจตุจักรร่วมกัน ลงวันที่ 1 ธันวาคม 2561 โดยให้กรุงเทพมหานครเริ่มเข้าบริหารจัดการตลาดนัดจตุจักร ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2561 เป็นต้นมา ซึ่งกรุงเทพมหานครได้เข้าบริหารจัดการและเก็บเงินค่าเช่าจากกลุ่มผู้ค้าตลาดนัดจตุจักรแล้ว แต่การจัดทำสัญญาเช่าที่ดินยังไม่เสร็จสิ้น รฟท. จึงยังมิได้รับการชำระค่าเช่าจากกรุงเทพมหานคร ต่อมา เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2565 รฟท. ได้ยื่นคำร้องต่อศาล เพื่อพิจารณาให้กรุงเทพมหานครชำระค่าใช้ประโยชน์และค่าธรรมเนียมอื่น ตั้งแต่วันที่ กรุงเทพมหานครเริ่มเข้าบริหารจัดการตลาดนัดจตุจักร

เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2566 ตามคำพิพากษาศาลแพ่ง คดีหมายเลขดำที่ พ3135/2565 คดีหมายเลขแดงที่ พ5004/2566 ให้กรุงเทพมหานครชำระเงินจำนวน 672.02 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 5 ต่อปี ของต้นเงิน 605.69 ล้านบาท นับแต่วันฟ้อง (วันที่ 27 มิถุนายน 2565) เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่ รฟท. และให้กรุงเทพมหานครชำระค่าขาดประโยชน์ในอัตราเดือนละ 14.12 ล้านบาท นับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2565 เป็นต้นไป จนกว่ากรุงเทพมหานครจะเข้าทำสัญญาเช่ากับ รฟท.

8.53.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

8.53.2.1 รฟท. มีข้อพิพาทกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณีการบอกเลิกสัญญาสัมปทาน โครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ฉบับลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 โดยเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 บริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม อ้างมูลเหตุว่า สัญญาสัมปทานดังกล่าวเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ทำให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม โดยขอให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และ รฟท. ร่วมกันหรือ แทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ คืน เป็นเงินทั้งสิ้น 28,334.66 ล้านบาท ต่อมา คค. และ รฟท. (ในฐานะคู่สัญญาฝ่ายรัฐ) ได้ยื่นคำคัดค้าน/ข้อเรียกร้องแย้งต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม โดยอ้างมูลเหตุว่าบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน พร้อมทั้งเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 59,581.79 ล้านบาท เหตุเช่นนี้ทำให้คณะอนุญาโตตุลาการได้แยกส่วนที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 อีกส่วนหนึ่ง

วันที่ 30 กันยายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยเห็นว่าสัญญาสัมปทานเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ซึ่งส่งผลให้คู่สัญญา

จำต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม ดังนั้น จึงวินิจฉัยให้ คค. และ รพท. (ผู้คัดค้านทั้งสอง) ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ ให้แก่บริษัท ไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด (ผู้ร้อง) กล่าวคือคืนเงินค่าตอบแทนจำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจำนวน 500 ล้านบาท และคืนเงินค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกันดังกล่าวจำนวน 38.75 ล้านบาท รวมทั้งชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการจำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (การคืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจะไม่คิดดอกเบี้ย)

วันที่ 15 ตุลาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขคดีที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 โดยให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของคู่สัญญาฝ่ายรัฐ จากพฤติการณ์ที่กล่าวมา คค. และ รพท. ไม่เห็นพ้องด้วยกับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองสำนวน จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง (โดยยื่นเป็นคดีหมายเลขคดีที่ 2038/2551 คดีหมายเลขคดีที่ 107/2552) ส่วนบริษัท ไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้มีการบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทหมายเลขคดีที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 (เป็นคดีหมายเลขคดีที่ 1379/2552) โดยศาลปกครองกลางได้รวมคดีทั้งสามเป็นสำนวนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขคดีที่ 107/2552 เป็นสำนวนหลัก

วันที่ 13 มีนาคม 2557 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเป็นคดีหมายเลขแดงที่ 366-368/2557 ให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง โดยให้เหตุผลว่าคณะอนุญาโตตุลาการไม่มีอำนาจรับข้อพิพาทนั้นไว้วินิจฉัย เนื่องจากการยื่นคำเสนอข้อพิพาทของทั้งสองเรื่องเกินกำหนดระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่บริษัท ไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด รู้หรือควรรู้ถึงเหตุแห่งการฟ้องคดี คือ วันที่ 30 มกราคม 2541 และวันที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐได้มีหนังสือบอกเลิกสัญญาสัมปทาน คือ วันที่ 27 มกราคม 2541 ตามลำดับ ทั้งนี้ ตามมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551 บริษัท ไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง จึงยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขแดงที่ 221-223/2562 ที่พิพากษากลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และให้ คค. และ รพท. ต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขคดีที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยให้ผู้ร้องทั้งสองปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ซึ่งเหตุผลสำคัญในการวินิจฉัยคดีของศาลปกครองสูงสุด คือ การนับระยะเวลายื่นคำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวต้องเริ่มนับตั้งแต่วันที่ศาลปกครองเปิดทำการ คือ วันที่ 9 มีนาคม 2544 (มติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545)

ภายหลังจากที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาในคดีดังกล่าว คค. และ รพท. (คู่สัญญาฝ่ายรัฐ) เห็นว่าการเริ่มนับเวลาตามที่ศาลปกครองสูงสุดพิพากษานั้นไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งยังตรวจสอบพบความผิดปกติในเรื่องที่ บริษัท ไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ยังคงมีสถานะเป็นคนต่างด้าวตั้งแต่วันที่เริ่มจดทะเบียนจัดตั้งจนถึงปัจจุบัน โดยมีลำดับการดำเนินการ ดังนี้

วันที่ 18 กรกฎาคม 2562 คค. และ รพท. จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีคำร้องขอพิจารณาคดีในที่ประชุมใหญ่ศาลปกครองสูงสุด และคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 21 สิงหาคม 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ เพราะเห็นว่าการวินิจฉัยดังกล่าวถือเป็นดุลพินิจของศาลปกครองสูงสุด และเอกสารหลักฐานในเรื่องสถานะของ บริษัท ไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด มิได้เป็นพยานหลักฐานใหม่อันจะมีผลทำให้ข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วเปลี่ยนแปลงไปในสาระสำคัญ ดังนั้น คำขอให้ศาลพิจารณาคดีใหม่จึงไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 75 วรรคหนึ่ง (1) และ (3) ประกอบวรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542

วันที่ 18 กันยายน 2562 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจาก คค. และ รพท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีต่อศาลปกครองสูงสุด

วันที่ 8 พฤศจิกายน 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่อนุญาตคำขอทุเลาการบังคับคดี โดยให้เหตุผลว่า “คดีนี้อยู่ระหว่างการอุทธรณ์คำสั่งไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองสูงสุดซึ่งศาลปกครองสูงสุด ยังไม่ได้มีคำสั่งในเรื่องดังกล่าว จึงไม่เข้าเงื่อนไขตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543 ในอันที่ศาลจะสั่งบังคับคดี ศาลจึงไม่อนุญาตตามคำขอ”

สำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ได้สอบถามความคืบหน้าในการดำเนินการ ตามคำพิพากษาดังกล่าวเป็นระยะ ๆ โดย คค. และ รพท. ต่างก็รายงานต่อผู้อำนวยการสำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงาน ศาลปกครอง ว่าในขณะนี้คณะทำงานเจรจาเพื่อลดผลกระทบต่อภาครัฐอันเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด (แต่งตั้งตามคำสั่ง คค. ที่ 125/2562 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2562) ทำการเจรจาในเบื้องต้นกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเสนอต่อภาครัฐอันมีลักษณะเป็นสัญญาประนีประนอม ซึ่งทางราชการไม่เคย ดำเนินการมาก่อน คค. จึงมีหนังสือหารือสำนักงานอัยการสูงสุดเกี่ยวกับร่างบันทึกข้อตกลงการปฏิบัติตามคำพิพากษา ของศาลปกครองสูงสุด และได้รับหนังสือตอบข้อหารือจากสำนักงานอัยการสูงสุดกลับมาแล้ว โดยมีความเห็นในประเด็น ข้อกฎหมายต่อเงื่อนไขของร่างบันทึกข้อตกลง พร้อมทั้งแจ้งว่าหากเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ต้องเสียเปรียบจากการลงนาม ในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ก็อาจใช้สิทธิร้องขอต่อศาลเพื่อให้เพิกถอนบันทึกข้อตกลงดังกล่าวได้ ตามมาตรา 237 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่มีคำสั่งว่าจะรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่หรือไม่ เนื่องจากหากมีคำสั่งรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่แล้ว ก็จะส่งผลให้เกิดการงดการบังคับคดีไว้ก่อน ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

วันที่ 22 กรกฎาคม 2563 ศาลปกครองสูงสุดได้อ่านคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลชั้นต้น ไม่รับคำขอให้ พิจารณาคดีใหม่ โดยเห็นว่ามิใช่พยานหลักฐานใหม่ อันอาจทำให้ข้อเท็จจริงเปลี่ยนไป

วันที่ 17 มิถุนายน 2563 รพท. ยื่นฟ้องนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร ต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2533 (ซึ่งเป็นวันรับจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท)

วันที่ 20 ตุลาคม 2563 คค. และ รพท. ได้ยื่นคำร้องผ่านผู้ตรวจการแผ่นดิน เพื่อขอให้เสนอ ความเห็นให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาว่ามติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ ต่อมา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2564 สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ ได้ประกาศ ขาวมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดครั้งที่ 18/2545 วันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 เรื่อง ปัญหาเกี่ยวกับ ระยะเวลาการฟ้องคดีปกครองว่าเป็นการออกกระบวนตาม พรบ. จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 มาตรา 44 แต่ไม่ได้ดำเนินการตามมาตรา 5 และมาตรา 6 วรรคหนึ่ง จึงขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญมาตรา 3 วรรคสอง และ มาตรา 197 วรรคสี่

วันที่ 14 มิถุนายน 2564 คค. และ รพท. ได้ร่วมกันยื่นคำขอให้พิจารณาพิพากษาคดีใหม่/คำของด การบังคับคดีต่อศาลปกครองกลาง และเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2564 ได้ยื่นข้อเท็จจริงเพิ่มเติมประกอบคำขอแล้ว

วันที่ 13 กรกฎาคม 2564 ศาลปกครองกลางมีคำสั่งไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ของ คค. และ รพท. ในคดีหมายเลขดำที่ 107/2552 หมายเลขคำที่ 2038/2551 หมายเลขคำที่ 1397/2552 และคดีหมายเลขแดงที่ 366 - 368/2557

วันที่ 11 สิงหาคม 2564 คค. และ รพท. ได้ร่วมกันยื่นคำอุทธรณ์คัดค้านคำสั่งศาลปกครองกลาง ที่ไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 4 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำสั่งศาลปกครองสูงสุด ที่ 81 - 83/2565 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รพท.) ไว้พิจารณา และให้ศาลปกครองชั้นต้นพิจารณาคำขอให้ศาลมีคำสั่งงดการบังคับคดีของผู้ร้องทั้งสอง ต่อไป

วันที่ 7 มีนาคม 2565 คค. และ รพท. ได้ยื่นคำของดการบังคับคดีต่อศาลปกครองกลาง โดยอ้าง เหตุว่าเมื่อศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งที่ 81 - 83/2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิจารณา

พิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รพท.) ไว้พิจารณาแล้ว กรณีจึงด้วยหลักเกณฑ์ตามข้อ 131 (1) ระเบียบของที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

วันที่ 14 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางได้มีหมายแจ้งคำสั่งการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดคดีหมายเลขดำที่ อ. 410 - 412/2557 คดีหมายเลขแดงที่ อ. 221 - 223/2562 ไว้ในระหว่างพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 30 พฤษภาคม 2565 ศาลปกครองกลางอ่านคำสั่งของศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ 1613/2563 และคดีหมายเลขแดงที่ 172/2563 โดยมีคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลปกครองชั้นต้นไม่รับคำฟ้องที่ รพท. ยื่นฟ้องนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันที่ 22 สิงหาคม 2565 กระทรวงคมนาคม และ รพท. ได้รับหมายแจ้งคำสั่งศาลปกครองกลางสั่งให้ คค. และ รพท. ทำคำคัดค้านคำให้การแก้คำขอพิจารณาคดีใหม่ ต่อมา วันที่ 9 ธันวาคม 2565 คค. และ รพท. ได้ยื่นคำคัดค้านคำให้การต่อศาลปกครองกลาง

วันที่ 18 กันยายน 2566 ศาลปกครองกลาง มีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำชี้ขาดของสถาบันอนุญาโตตุลาการ เนื่องจากคดีขาดอายุความ

วันที่ 19 ตุลาคม 2566 บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลปกครองกลางต่อศาลปกครองสูงสุด และขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองสูงสุด

8.53.2.2 เพิ่มเติมจากที่กล่าวในข้อ 8.53.2.1 รพท. มีคดีความที่ถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 ซึ่งพิจารณาว่าเป็นหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท		
<u>คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา</u>	จำนวนคดี	ทุนทรัพย์
ศาลชั้นต้น	172	3,492.78
ศาลอุทธรณ์	19	4,121.51
ศาลฎีกา	17	475.46
	<u>208</u>	<u>8,089.75</u>

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 มีคดีความที่ รพท. ถูกฟ้องเป็นจำเลย เพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 13 คดี มีทุนทรัพย์ลดลงจำนวน 7,820.38 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่ลดลงจากคดีความที่กิจการร่วมค้า เอส ยู ฟ้องร้อง รพท. ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการและศาลปกครอง กรณีผิดสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ต่อมาภายหลังวันสิ้นสุดบัญชี มีคำตัดสินชี้ขาดและคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดแล้ว รพท. จึงได้พิจารณานับเป็นประมาณการหนี้สิน

8.54 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ดลิ่งชัน

คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้ รพท. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ดลิ่งชัน เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกันที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ รวม 65,353 ล้านบาท ดังนี้

1. ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 52,220 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

2. ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร (กม.) วงเงิน 13,133 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าร้อยละย้ายสิ่งกีดขวางและระบบสาธารณูปโภค จำนวน 1,758 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา จำนวน 7 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน 214 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง จำนวน 11,154 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ครม. มีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท (ปรับวงเงินจากเดิม 65,353 ล้านบาท เป็น 59,888 ล้านบาท) ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน 55,704 ล้านบาท (งานโยธา งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล ค่าจ้างที่ปรึกษา และค่าร้อยละ) และ ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน จำนวน 4,184 ล้านบาท (งานไฟฟ้าเครื่องกล) ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ และเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 ครม. มีมติ ดังนี้

1. อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ในวงเงิน 59,888 ล้านบาท เป็นเงิน 65,148 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด กรอบวงเงิน ดังนี้

1.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กม. เป็นเงิน 62,745 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่างานโยธา จำนวน 44,779 ล้านบาท งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล จำนวน 13,372 ล้านบาท งานร้อยละ จำนวน 105 ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,244 ล้านบาท งานเพื่อเหลือเผื่อขาด จำนวน 1,381 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 864 ล้านบาท

1.2 ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. เป็นเงิน 2,403 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ ประกอบด้วย งานไฟฟ้าเครื่องกล จำนวน 2,162 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา จำนวน 84 ล้านบาท และ ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 157 ล้านบาท

2. อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน ภายใต้กรอบวงเงิน 10,400 ล้านบาท เพื่อให้การเดินรถสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ แบ่งเป็นกรอบวงเงิน ดังนี้

2.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า จำนวน 6,560 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟฟ้า จำนวน 6,131 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 429 ล้านบาท

2.2 ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน มีกรอบวงเงินค่าจัดหาตู้รถไฟฟ้า จำนวน 3,840 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าตู้รถไฟฟ้า จำนวน 3,589 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 251 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2555 ครม. มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2555 รับทราบสถานการณ์ดำเนินการประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต ในสัญญาที่ 1 - 3 ซึ่งประกอบด้วย สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 27,137 ล้านบาท สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 19,314 ล้านบาท และสัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 25,656 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา เป็นเงินจำนวน 72,107 ล้านบาท โดยกิจการร่วมค้า เอส ยู เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดในสัญญาที่ 1 (งานก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง) และเห็นชอบการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธา เป็นจำนวน 74,798.26 ล้านบาท (จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552) โดยปรับกรอบวงเงินในสัญญาที่ 1 เพิ่มเติมจากจำนวน 27,137 ล้านบาท เป็นจำนวน 29,828.26 ล้านบาท โดยมีมอบหมายให้ รฟท. จัดทำรายละเอียดการปรับเพิ่มวงเงินแยกเป็นรายการ ซึ่งการประชุม ครม. เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2556 ได้รับทราบรายละเอียดการปรับเพิ่มวงเงินสัญญาที่ 1 ดังกล่าวแล้ว

เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2556 ครม. มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 3 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 ในเรื่องการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธาของโครงการฯ ของสัญญาที่ 2 (งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ - รังสิต) เพิ่มเติมจากจำนวน 19,314 ล้านบาท เป็นจำนวน 21,235.44 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 76,719.70 ล้านบาท และให้ รฟท. ดำเนินการโครงการดังกล่าวเพื่อนำไปสู่การก่อสร้างงานโยธาในสัญญาที่ 1 และ 2 ตามลำดับขั้นตอนต่อไป

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ครม. มีมติอนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมจำนวน 8,140 ล้านบาท (จากวงเงินลงทุนเดิมตามมติ ครม. วันที่ 8 มกราคม 2556 จำนวน 76,719.70 ล้านบาท) รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 84,859.70 ล้านบาท ให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยกรอบ

วงเงินโครงการฯ ปรับเพิ่มเติม รวม 8,140 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 1 จำนวน 4,315 ล้านบาท ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 2 จำนวน 3,352 ล้านบาท และค่าก่อสร้างสัญญาที่ 3 จำนวน 473 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ปรับกรอบวงเงินโครงการฯ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม (จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 จำนวน 84,859.70 ล้านบาท) เป็นจำนวน 91,567.30 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 คณะรัฐมนตรีมีมติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอปรับกรอบวงเงินโครงการฯ และให้กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมกรณีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มวงงานที่ 27 - 29 และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้าโดยอนุมัติจัดหาแหล่งเงินกู้รองรับโครงการ รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท

สรุปการอนุมัติกรอบวงเงินในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ดลิ่งชัน (สายสีแดง)

		หน่วย : ล้านบาท		
ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลด)	วงเงินปรับใหม่
22 พฤษภาคม 2550	โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	-	65,353.00
16 ตุลาคม 2550	โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	(5,465.00)	59,888.00
10 มีนาคม 2552	โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	59,888.00	5,260.00	65,148.00
	จัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการฯ	-	10,400.00	10,400.00
	รวมทั้งสิ้น ปี 2552	59,888.00	15,660.00	75,548.00
กรอบวงเงินรวม 75,548 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้				
	สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 27,344 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 19,461 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 26,272 ล้านบาท			
	ค่างานรื้อย้าย จำนวน 105 ล้านบาท			
	งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,366 ล้านบาท			
	(สัญญาที่ 1 - 3 รวม 73,077 ล้านบาท)			
3 กรกฎาคม 2555	รับทราบสถานการณ์การประกวดราคา			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา กรอบวงเงิน 27,344 ล้านบาท ประกวดราคาได้			27,137.00
	สัญญาที่ 2 งานโยธา กรอบวงเงิน 19,461 ล้านบาท ประกวดราคาได้			19,314.00
	สัญญาที่ 3 งานระบบ กรอบวงเงิน 26,272 ล้านบาท ประกวดราคาได้			25,656.00
	รวมทั้งสิ้น			72,107.00
ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้				
	สัญญาที่ 1 งานโยธา ปรับกรอบวงเงิน	27,137.00	2,691.26	29,828.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา ไม่ปรับกรอบวงเงิน	19,314.00	-	19,314.00
	สัญญาที่ 3 งานระบบ ไม่ปรับกรอบวงเงิน	25,656.00	-	25,656.00
	รวมทั้งสิ้น	72,107.00	2,691.26	74,798.26
8 มกราคม 2556	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา ไม่ปรับกรอบวงเงิน	29,828.26	-	29,828.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา ปรับกรอบวงเงิน	19,314.00	1,921.44	21,235.44
	สัญญาที่ 3 งานระบบ ไม่ปรับกรอบวงเงิน	25,656.00	-	25,656.00
	รวมทั้งสิ้น	74,798.26	1,921.44	76,719.70

2/11

		หน่วย : ล้านบาท		
ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลด)	วงเงินปรับใหม่
3 กุมภาพันธ์ 2558	แก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงิน ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา	29,828.26	4,315.00	34,143.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา	21,235.44	3,352.00	24,587.44
	สัญญาที่ 3 งานระบบ	25,656.00	473.00	26,129.00
	รวมทั้งสิ้น	76,719.70	8,140.00	84,859.70
9 กุมภาพันธ์ 2559	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา	34,143.26	(24.88)	34,118.38
	สัญญาที่ 2 งานโยธา	24,587.44	(11.53)	24,575.91
	สัญญาที่ 3 งานระบบ	26,129.00	6,744.01	32,873.01
	รวมทั้งสิ้น	84,859.70	6,707.60	91,567.30
	กรอบวงเงินรวมปรับฐานวงเงินเพิ่ม จำนวน 93,950.58 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 34,118.38 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 24,575.91 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 32,873.01 ล้านบาท			
	ค่างานรื้อย้าย จำนวน 105.00 ล้านบาท			
	งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,278.28 ล้านบาท			
	(สัญญาที่ 1 - 3 รวม 91,567.30 ล้านบาท)			
1 กุมภาพันธ์ 2565	ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม	93,950.58	2,917.75	96,868.33
	รวมปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นทั้งสิ้นปี 2552 - 2565		38,038.05	

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 อนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด 27 ถึง 29 กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงิน รองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน รวมเป็นวงเงินทั้งสิ้น 96,868.33 ล้านบาท โดยมีความเห็นชอบตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ดังนี้

- 1) รฟท. ปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการ จำนวน 2,917.75 ล้านบาท เพื่อเป็น
 - 1.1) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการเปลี่ยนแปลงเงินจาก JICA เป็นเงินกู้ในประเทศ
 - 1.2) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้าของโครงการให้ครบถ้วนตามกฎหมายและการใช้เงินกู้ ECP
 - 1.3) ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นที่ต้องชำระจากเงินเย็นจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่มากกว่าประมาณการกรอบวงเงินช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน
- 2) เห็นควรให้กระทรวงการคลังให้กู้เงินในประเทศเพื่อให้ รฟท. กู้ต่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน 7,078.89 ล้านบาท โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐาน งานโยธาและส่วนที่เกี่ยวข้อง ส่วนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมจัดหาตู้รถไฟฟ้าให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระ
- 3) อนุมัติให้ รฟท. กู้เงินในประเทศและกระทรวงการคลังค้ำประกันเป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการต้องจ่ายชำระผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินเยน ซึ่งมากกว่าที่ประมาณการไว้ และภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้างานระบบ ไฟฟ้าเครื่องกล รถตู้ไฟฟ้า ของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน จำนวน 906.29 ล้านบาท โดย รฟท. รับภาระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงิน

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม ตามที่อธิบายตามข้อ 2 ข้อย่อย 2.6 ของหมายเหตุนี้

ณ วันสิ้นงวด รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - คลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ในพื้นที่ดำเนินโครงการฯ โดยมีบริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟท./2550 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2550 ค่างานตามสัญญาจำนวน 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ณ วันสิ้นงวดได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว

1.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมีบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟท./2550 ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2550 วงเงิน 6.15 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 งวด ครบกำหนดตามสัญญาวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 ต่อมา ได้รับอนุมัติให้ขยายเวลาอีก 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ครบกำหนดวันที่ 22 มิถุนายน 2551 และครั้งที่ 2 ครบกำหนดวันที่ 12 ธันวาคม 2551 ณ วันสิ้นงวด ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว

1.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีกลุ่มบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟท./2552 ลงวันที่ 17 มีนาคม 2552 วงเงิน 213 ล้านบาท ส่วนที่ 1 ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1 - 35 ครบแล้วเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2555 จำนวน 206.61 ล้านบาท และเบิกจ่ายค่างานส่วนที่ 2 ช่วงประกันความชำรุดบกพร่อง ระยะเวลาดำเนินการ 8 งวด เบิกจ่ายงวดที่ 1 ถึงงวดที่ 8 เป็นเงิน 6.39 ล้านบาท เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 รวมเป็นเงินที่เบิกจ่ายทั้งสิ้น จำนวน 213 ล้านบาท

บันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้าย ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2552 ปรับแบบก่อสร้างทางเพื่อหลบแนวท่อก๊าซ ปตท. วงเงิน 5.62 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบ

งานส่วนที่ 1 งานควบคุมงานก่อสร้าง มีบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาว่าจ้างฉบับที่ 1 ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2552 ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2552 ฉบับที่ 3 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2555 และบันทึกข้อตกลงระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา กับกิจการร่วมค้าฯ ลงวันที่ 22 มีนาคม 2555 ค่าจ้างงวดที่ 36 - 37 เป็นเงิน 6.41 ล้านบาท กิจการร่วมค้ายูนิค - ซุนโว จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าควบคุมงานและค่าจ้างที่ปรึกษา ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 เห็นชอบกรณีการให้ความช่วยเหลือเนื่องจากเหตุอุทกภัย ซึ่งกิจการร่วมค้า ยูนิค - ซุนโว ได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีก 188 วัน จากสิ้นสุดวันที่ 19 มกราคม 2555 เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่ 25 กรกฎาคม 2555 ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

1.4 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-คลิ่งชัน โดยมีกิจการร่วมค้า ยูนิค - ซุนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ซุนโวคอนสตรัคชั่น แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.5/รฟท./2551 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2551 สัญญาเริ่มต้นวันที่ 15 มกราคม 2552 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 19 มกราคม 2555 วงเงิน 9,087.39 ล้านบาท และเงินที่ได้รับจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาแนวท่อก๊าซกีดขวาง จำนวน 26.61 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้นจำนวน 9,114 ล้านบาท รฟท. จ่ายค่าก่อสร้าง งวดที่ 1 - 41 ครบถ้วน เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 9,098.85 ล้านบาท และสัญญาดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกรวย โดยมีบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟท./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่างานตามสัญญา จำนวน 17.85 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2555

1.6 จัดทำระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - คลิ่งชัน สัญญาที่ 3B โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.8/รฟท./2559 ลงวันที่

30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นเงินบาท จำนวน 1,593.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 15,573.33 ล้านเยน โดยจ่ายเงินล่วงหน้าเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 เป็นเงินเยน จำนวน 2,119.01 ล้านเยน และจ่ายเงินล่วงหน้าเมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 เป็นเงินบาท จำนวน 124.60 ล้านบาท โดยกลุ่มบริษัท MHSC ขอยกยเวลาตามสัญญาเพิ่มเติมถึงวันที่ 24 กันยายน 2564 เพียงวันที่ 11 มีนาคม 2567 ได้จ่ายเงินค่างานงวดที่ 1 - 64 เป็นเงินบาท จำนวน 875.46 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 13,253.15 ล้านเยน

2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต

2.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบราคากลาง โดยมีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 กันยายน 2551 วงเงิน 7.32 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 60 วัน สัญญาเริ่มต้นวันที่ 21 ตุลาคม 2551 สิ้นสุดวันที่ 19 ธันวาคม 2551 แบ่งการชำระเงินเป็น 2 งวด งวดที่ 1 จ่ายล่วงหน้า ร้อยละ 15 งวดที่ 2 (งวดสุดท้าย) ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2552

2.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมีบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.4/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 วงเงิน 21.50 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2559

2.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบราคากลาง โดยมีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดย รศ.ดร.สกุล ห่อวโนทยาน คณะวิศวกรรมศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ วท./สญ./2/2555 ลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2555 วงเงิน 5.50 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2555 ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2555

2.4 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ โดยมี 1. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 2. บริษัท เซาท์อีสต์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด 3. บริษัท นิปปอน โคจิ จำกัด 4. บริษัท อินเด็กซ์อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด 5. บริษัท วาซท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ 6. บริษัท พีบี เอเชีย จำกัด เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.03/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2556 วงเงินเป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท จำนวน 747.50 ล้านบาทและเป็นเงินเยนจำนวน 211.05 ล้านเยน ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 54.5 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 โดยขยาย ระยะเวลาสัญญา ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2563 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1 - 55 เป็นเงินบาท จำนวน 747.50 ล้านบาท และ งวดที่ 1 - 54 เป็นเงินเยน จำนวน 211.05 ล้านเยน ครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2563

2.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 โดยมีคู่สัญญา ดังนี้

1) บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

2) บริษัท แอสติคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด

3) บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

4) บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด

5) บริษัท นอร์ซีฟ เอ็นจิเนียริง จำกัด

6) Tonichi Engineering Consultants. Inc และ

7) TransurbTechnirail/S.A

สัญญาจ้างเลขที่ กส.05/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2556 เป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท จำนวน 1,168.43 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 676.76 ล้านเยน ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 โดยขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 27 มิถุนายน 2563 เพียงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2560 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1-48 เป็นเงินบาท จำนวน 870.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 256.02 ล้านเยน

รฟท. ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา งานสัญญาที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยสัญญาที่ 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ - รังสิต และการควบคุมงานในสัญญาที่ 3B งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ - ดุสิตใต้ ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 24 กันยายน 2564 โดยค่าควบคุมงานสัญญาที่ 3A เป็นเงินบาท จำนวน 290.15 ล้านบาท

เจ

และเป็นเงินเยน จำนวน 418.49 ล้านเยน เพียงวันที่ 15 ธันวาคม 2563 ได้เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1 - 48 เป็นเงินบาท จำนวน 287.87 ล้านบาท และงวดที่ 1 - 44 เป็นเงินเยน จำนวน 393.25 ล้านเยน หลังวันสิ้นงวด รพท. ได้รับอนุมัติ ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์) และศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมีกิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ซีโน - ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้าง เลขที่ กส.01/รพท./2556 ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 วงเงิน 29,826.97 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 26,972.62 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,854.35 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้างจำนวน 2,667.62 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 186.73 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ต่อมามีการปรับแบบฯ ตามมติ ครม. วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 วงเงินสัญญาปรับเพิ่มเป็น 34,118.38 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 30,853.35 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 3,265.03 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้างจำนวน 3,051.43 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 213.60 ล้านบาท) และขอขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 16 กรกฎาคม 2563 และได้ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาแล้ว โดยได้เบิกจ่ายค่าจ้างตั้งแต่งวดที่ 1 - 80 (บางส่วน) รวมกับเงินจ่ายล่วงหน้าแล้วเป็นเงิน 34,205.66 ล้านบาท ต่อมาเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2566 มีการจ่ายเงินค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายค่าจ้างก่อสร้าง งวดที่ 27 - 29 ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 อีกจำนวน 50.62 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 34,256.28 ล้านบาท และ ณ วันสิ้นงวดบัญชีปี 2564 รพท. ได้ตรวจรับงานตั้งแต่งวดที่ 80 (ส่วนที่เหลือ) จนถึงงวดสุดท้าย งวดที่ 85 เสร็จเรียบร้อยแล้ว

ในปี 2565 กิจการร่วมค้า เอส ยู ได้ยื่นฟ้องเรียกร้องต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ กรณีมีข้อพิพาท การผิดสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการฯ และคณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาด ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2565 ให้ รพท. ชำระเงินให้กับกิจการร่วมค้า เอส ยู ต่อมาเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 รพท. ได้ยื่นฟ้องคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาด ของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลางและศาลปกครองสูงสุด ซึ่งภายหลังวันสิ้นงวดบัญชีปี 2567 ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาไม่รับคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดฯ รพท. จึงได้พิจารณาบันทึกประมาณการหนี้สินตามคำพิพากษา โดยรับรู้เป็นต้นทุนงานระหว่างก่อสร้างโครงการฯ ตามจำนวนที่ถูกตัดสินให้ชำระค่าวงงานที่ตรวจรับแล้วงวดที่ 80 (ส่วนที่เหลือ) ถึงงวดที่ 85 เป็นเงิน 4,230.69 ล้านบาท และค่าชดเชยค่าจ้างก่อสร้างตามสัญญาแบบปรับราคาได้ จำนวน 102.76 ล้านบาท และอื่น ๆ ในงบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ตามที่กล่าวในหมายเหตุ ประกอบงบการเงิน ข้อ 8.52

ปัจจุบัน รพท. อยู่ระหว่างการพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจาก ครม. ในส่วนของ ค่าใช้จ่ายจากคำสั่งการเปลี่ยนแปลงงาน (Variations Order) และค่าวงงานที่เหลือ อันเนื่องมาจากกรอบวงเงินโครงการ ที่ได้รับอนุมัติจาก ครม. สำหรับงานก่อสร้างในแต่ละสัญญามีกรอบวงเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 ไม่เพียงพอต่อการจ่ายค่าจ้าง ตามกรอบสัญญาเดิมในส่วนงวดงานที่เหลือของงานโยธา

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ - รังสิต โดยมีบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รพท./2556 ลงวันที่ 31 มกราคม 2556 วงเงิน 21,235.40 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 19,203.23 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,032.17 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง จำนวน 1,899.22 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 132.95 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ต่อมา รพท. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลง เพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับที่ 1 งานสัญญาที่ 2 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558 อันเนื่องมาจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ที่อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดของโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ ซึ่งทำให้ วงเงินค่าก่อสร้างงานสัญญาที่ 2 เพิ่มขึ้น จำนวน 3,340.51 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) คิดรวมวงเงินค่าก่อสร้าง ตามสัญญาเมื่อรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 แล้วเป็นเงินจำนวน 24,575.91 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ JICA จำนวน

22,224.07 ล้านบาท (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0) และเงินกู้ภายในประเทศจำนวน 2,351.84 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) เพียงวันที่ 23 มิถุนายน 2563 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1 - 68 (งวดสุดท้าย) เป็นเงินค่างวดงาน จำนวน 24,168.62 ล้านบาท (รวมเงินประกันผลงานที่ยังไม่ได้จ่ายคืนบางส่วน) ต่อมา เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2566 มีการจ่ายเงินค่าภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการสำรองจ่ายค่างานก่อสร้าง งวดที่ 27 - 29 ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 อีกจำนวน 61.66 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 24,230.28 ล้านบาท และได้ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาจ้างก่อสร้างแล้ว และ รฟท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

2.8 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถ 2 แห่ง (บริเวณสถานีบางบำหรุ) ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.11/สบ/2558 ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2558 วงเงิน 6.02 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1 - 5 ครบถ้วนแล้วเมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2559

2.9 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำแผนธุรกิจ แผนกบริหารและแผนปฏิบัติการจัดเดินขบวนรถ โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยมีสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นคู่สัญญา เพื่อพิจารณารูปแบบธุรกิจในการดำเนินการให้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ทั้งในรูปแบบของการดำเนินการด้วยตัวเองหรือเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 4 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 240 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2559 สิ้นสุดวันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 วงเงิน 18.30 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2560

2.10 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต สัญญาที่ 3A โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และ บริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.7/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นเงินบาท จำนวน 10,409.81 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 58,927.12 ล้านเยน และบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมฯ ฉบับที่ 2 เป็นเงินบาท จำนวน 167.78 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 2,666.25 ล้านเยน โดยเบิกจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าและค่างานงวดที่ 1 - 64 เพียงวันที่ 4 เมษายน 2567 เป็นเงินบาท จำนวน 10,134.62 ล้านบาท วันที่ 20 มีนาคม 2566 มีการจ่ายค่าอากรขาเข้า (Import Duty) ครั้งที่ 8 - 9 และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้า (Import VAT) ครั้งที่ 8 - 9 จำนวน 19.52 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 9,910.97 ล้านบาท และจ่ายค่างานงวดที่ 1 - 64 เป็นเงินเยน จำนวน 58,108.64 ล้านเยน

สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ดลิ่งชัน รฟท. ได้เปิดเดินรถขบวนปฐมฤกษ์ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) วันที่ 26 มีนาคม 2564 เปิดให้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสารแบบ Soft opening ในเดือนสิงหาคม 2564 และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในเดือนพฤศจิกายน 2564 ซึ่ง รฟท. ตามมติคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เห็นชอบให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าภายใต้โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ชั่วคราวเป็นระยะเวลา 3 ปี ระหว่างปีงบประมาณ 2565 - 2567 หรือจนกว่าการโอนถ่ายสิทธิการเดินรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ให้เอกชนคู่สัญญาจะแล้วเสร็จ โดยมีสัญญาจ้างต่อเนื่อง 3 ปี การทำสัญญาจ้างเป็นปีต่อไป

เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2566 รฟท. ลงนามในสัญญาจ้างบริหารและซ่อมบำรุงว่าจ้างบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2566 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2567 วงเงินสัญญาจ้างรวมไม่เกิน 510.21 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2567 รฟท. จัดทำสัญญาจ้างบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงต่อเนื่องถึงวันที่ 30 กันยายน 2568 วงเงินสัญญาไม่เกิน 561.28 ล้านบาท

8.55 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติ

การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องของ รฟท. และพระราชบัญญัติ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 หรือกฎหมาย EEC

ปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ดังนี้

1. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการฯ จัดทำรายงาน วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตาม พรบ. ว่าด้วยการให้เอกชน เข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2556 โดยมีบริษัท เอเซียเอ็นอีเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ทีมคอนซัลติ้งเอ็นอีเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.4/ศบ./2560 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2560 ค่างานตามสัญญา จำนวน 79.79 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 300 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 12 มิถุนายน 2560 ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2563

2. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสม โดยมีบริษัท เอเซียเอ็นอีเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.11/ศบ./2561 ลงวันที่ 26 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9.99 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มปฏิบัติงาน ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้วเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562

3. เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2564 คณะรัฐมนตรีอนุมัติขยายกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจ อสังหาริมทรัพย์ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน จากเดิม 3,570.29 ล้านบาท ขยายกรอบวงเงินจำนวน ไม่เกิน 2,170.15 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนไม่เกิน 5,740.44 ล้านบาท รฟท. จัดทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ ที่ถูกเวนคืนช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท และ ช่วงสุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา ยอดเบิกจ่ายรวม 5,042.07 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ได้มีพิธีลงนามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออก เชื่อมสามสนามบิน จำกัด หรือ Eastern High - Speed Rail Linking Three Airports Co.,Ltd. ประกอบด้วย กลุ่มกิจการ ร่วมค้าบริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตรที่เป็นกิจการร่วมค้า ได้แก่ China Railway Construction Corporation Limited จากสาธารณรัฐประชาชนจีน บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ และ บมจ.ช.การช่าง และพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจเพื่อสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ระหว่าง สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟความเร็วสูง สายตะวันออกเชื่อมสามสนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) มีแนวเส้นทางเชื่อมโยง ท่าอากาศยานดอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อผ่านสถานีมักกะสัน เลี้ยวเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมุ่งหน้าต่อไป ตามแนวทางการรถไฟสายตะวันออก ผ่านแม่น้ำบางปะกงเข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา และเข้าสู่ ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นสถานีสุดท้าย ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วย 3 โครงการ คือ

1. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยาน ในเมือง (Suvanabhumi Airport Link and City Air Terminal : ARL)

2. โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง - บางซื่อ - พญาไท (ARL Extension)

3. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยอง

โดยขบวนรถสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรี อนุมัติ จำนวน 119,425 ล้านบาท ภายใต้สัญญาร่วมลงทุน 50 ปี โดยมีรูปแบบการร่วมลงทุน คือ เอกชนคู่สัญญารับผิดชอบ งานการออกแบบงานการก่อสร้าง งานการจัดหาแหล่งเงินทุน งานการให้บริการ และงานการบำรุงรักษา (Design - Build - Finance - Operation -Maintenance : DBFOM) กำหนดรูปแบบผลประโยชน์ตอบแทนของคู่สัญญาแบบ PPP Net Cost และมีระยะเวลาของโครงการ ดังนี้

1. ระยะเวลาของโครงการการดำเนินงานรถไฟฟ้าความเร็วสูง มีระยะเวลา 50 ปี แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่
 - 1.1 งานระยะที่ 1 งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธา ระยะเวลา 5 ปี
 - 1.2 งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา ระยะเวลา 45 ปี
2. ระยะเวลาการดำเนินงานอื่นภายใต้โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดังนี้

- 2.1 แอร์พอร์ต เรลลิงก์ แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่

- 2.1.1 งานระยะที่ 1 งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธา ระยะเวลา 2 ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท. โดยคู่สัญญาจะต้องชำระค่าใช้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้ รฟท. เป็นจำนวน 10,671.09 ล้านบาท เมื่อชำระครบถ้วนจึงมีสิทธิดำเนินการทางพาณิชย์ การให้บริการเดินรถ จนถึงวันสิ้นสุดโครงการ

- 2.1.2. งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา จะเริ่มงานตามที่ รฟท. ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ

- 2.2 แอร์พอร์ต เรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่

- 2.2.1 งานในระยะที่ 1 งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธาระยะเวลา 5 ปี หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท.

- 2.2.2.งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา จะเริ่มงานตามที่ รฟท. ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ

- 2.3 การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าของโครงการ ระยะเวลา 50 ปี

- 2.4 การดำเนินการกิจการทางพาณิชย์ของสถานีในเขตเมือง

ทั้งนี้ ทรัพย์สินทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญา ภายใต้ขอบเขตของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

1. ส่วนของระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอุตะเถา ประกอบด้วย 1. รถไฟฟ้าความเร็วสูง 2. แอร์พอร์ตเรลลิงก์ และ 3. แอร์พอร์ตเรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย โดยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทั้งหมดที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. ในทันทีที่มีการก่อสร้างเสร็จสิ้น (Build - Transfer - Operate : BTO)

2. ส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟฟ้าและบริการผู้โดยสารและการดำเนินการกิจการทางพาณิชย์ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการมอบสิทธิการดำเนินการกิจการทางพาณิชย์ (Build - Operate - Transfer : BOT)

โดยบริษัทฯ จะมีหน้าที่ออกแบบงานโยธา ส่วนซ่อมบำรุง ติดตั้งระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง เดินรถ บำรุงรักษา รวมถึงพัฒนาพื้นที่มีกเคสัน ศรีราชา และพื้นที่พาณิชย์บริเวณสถานี รับโอนแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ซึ่งต้องชำระหนี้บริหารจำนวน 10,671.09 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี

การบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL)

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด - 19 ของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

รฟท. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ในการเดินหน้าร่วมแก้ไขปัญหการให้บริการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) กับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เอกชนคู่สัญญา เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 ให้เอกชนคู่สัญญาเข้าดำเนินการเดินรถไฟฟ้า

แอร์พอร์ท เรลลิงก์ ภายหลังวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ซึ่งในระหว่างการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนยังไม่แล้วเสร็จและเอกชนคู่สัญญายังไม่ได้ชำระค่าสิทธิแอร์พอร์ท เรลลิงก์ ให้ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน รฟท. ยังไม่ได้มอบสิทธิตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนแก่เอกชนคู่สัญญาแต่อย่างใด

การที่เอกชนคู่สัญญาไม่นำเงินมาชำระค่าสิทธิในการเดินรถภายในวันที่ 24 ตุลาคม 2564 โดยความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานงบประมาณที่ไว้ในคราวพิจารณา เรื่อง การขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการรับภาระหนี้สินในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง มีความเห็นว่ารัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยเงินกู้ทั้งสิ้นไปจนถึงวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เท่านั้น ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 รัฐบาลรับภาระต้นเงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงินเฉพาะในส่วน of โครงสร้างพื้นฐาน จำนวน 22,558.06 ล้านบาท และ รฟท. รับภาระในส่วน of ขบวนรถไฟและระบบอาณัติสัญญาณ จำนวน 10,671.09 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีบันทึกส่งการลงวันที่ 27 กันยายน 2564 ท้ายหนังสือสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กองยุทธศาสตร์และแผนงานเลขที่ คค 0208/กยพ 1001 ลงวันที่ 14 กันยายน 2564 โดยให้ รฟท. คิดค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นกับเอกชนคู่สัญญาด้วย ซึ่ง รฟท. ได้แจ้งให้เอกชนคู่สัญญานำเงินมาชำระค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ตามงวดที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2564 เป็นต้นมา

ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามสัญญาร่วมลงทุน และบันทึกข้อตกลง (MOU) ในการบริหารงาน และกำหนดแนวทางการชำระหนี้ค่าสิทธิบริหารโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่บริษัทร่วมลงทุนจะรับไปบริหาร โดย รฟท. มีหนังสือลงวันที่ 10 มีนาคม 2565 ขอให้บริษัทฯ ดำเนินการชำระค่าสิทธิบริหารโครงการ

เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญาได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ฉบับที่ 2) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงขยายเวลาการมีผลใช้บังคับของบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงฯ และขยายวันที่กำหนดให้เงื่อนไขสำเร็จครบถ้วนตามข้อ 6.2 ของสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 7 ของบันทึกข้อตกลงฯ ออกไปเป็นระยะเวลาเพิ่มเติมอีก 3 เดือน นับจากวันที่ 24 เมษายน 2565 (ซึ่งตรงกับวันที่ 24 กรกฎาคม 2565) หรือระยะเวลาอื่นที่ขยายเพิ่มเติมตามที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาจะกำหนด

2) เอกชนคู่สัญญาจะรับผิดชอบชำระภาระดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งปวง ซึ่ง รฟท. ต้องชำระให้สถาบันการเงินและกระทรวงการคลังเกี่ยวข้องกับแอร์พอร์ท เรลลิงก์ ในช่วงระยะเวลาภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป โดยเอกชนคู่สัญญาจะต้องนำมาชำระให้ รฟท. ภายในกำหนดเวลาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมกัน

เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ฉบับที่ 3) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงขยายเวลาการมีผลใช้บังคับของบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงฯ ออกไปถึงวันที่ 4 มกราคม 2566 หรือระยะเวลาอื่นที่ขยายเพิ่มเติมตามที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาจะกำหนด

2) รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงให้ขยายวันที่กำหนดให้เงื่อนไขสำเร็จครบถ้วนตามข้อ 6.2 ของสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 7 ของ บันทึกข้อตกลงฯ ออกไปถึงวันที่ 4 มกราคม 2566 หรือระยะเวลาอื่นที่ขยายเพิ่มเติมตามที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาจะกำหนด ทั้งนี้ ระยะเวลาที่ขยายออกดังกล่าวก็เพื่อให้มีการดำเนินการเงื่อนไขฯ ตามสัญญาร่วมลงทุนฯ ข้อ 6.1 ส่วนที่ยังไม่แล้วเสร็จให้สำเร็จ ได้แก่ เอกชนคู่สัญญาต้องดำเนินการให้ได้รับบัตรส่งเสริมฯ และคู่สัญญาต้องนำสัญญาร่วมลงทุนฯ ไปจดทะเบียนการเข้าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ณ สำนักงานที่ดินที่เกี่ยวข้อง

เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 รพท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ฉบับที่ 4) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รพท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงกันยกเลิกความในข้อ 9.1 ของรายละเอียดขอบเขตงานสนับสนุนของเอกชนคู่สัญญา ตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข 1 และให้ใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน “เอกสารแนบท้ายหมายเลข 1 (ขอบเขตงานสนับสนุนของเอกชนคู่สัญญา)” “9.1 เงินสดสำรองทอนต้องนำส่ง รพท. และ รพท. จะส่งคืนให้แก่เอกชนคู่สัญญาภายหลังจากที่การแก้ไขสัญญาพร้อมลงนามฯ แล้วเสร็จ”

เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2565 รพท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (ฉบับที่ 5) โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รพท. ตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เอกชนคู่สัญญาจะรับผิดชอบภาระดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งปวง ซึ่ง รพท. ต้องชำระให้สถาบันการเงินและกระทรวงการคลังที่เกี่ยวข้องกับแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ในช่วงระยะเวลา ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป ทั้งนี้

(ก) สำหรับดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่ง รพท. ได้สำรองจ่ายไปแล้ว ทั้งสิ้นจำนวน 102.21 ล้านบาท เอกชนคู่สัญญาจะต้องนำเงินมาชำระให้แก่ รพท. ภายในสิบห้าวัน นับจากวันที่ 4 มกราคม 2566 ซึ่งเป็นวันที่บันทึกข้อตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับ หากพ้นกำหนดดังกล่าวแล้วเอกชนคู่สัญญา ยังไม่ได้ชำระให้แก่ รพท. ให้ รพท. มีสิทธิบังคับหลักประกันตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ ตามรายละเอียดในข้อ 3. ของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อนำเงินมาชำระเป็นดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่ง รพท. ได้สำรองจ่ายไปดังกล่าว และ

(ข) สำหรับดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่งยังไม่ถึงกำหนดชำระ รพท. จะแจ้งกำหนดเวลา และจำนวนรวมของดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินข้างต้นที่จะถึงกำหนดชำระในแต่ละงวด ให้เอกชนคู่สัญญาทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรส่วนรายละเอียดกำหนดการชำระเงินที่ รพท. มีกับกระทรวงการคลัง และ/หรือสถาบันการเงินต่าง ๆ และเอกชนคู่สัญญาจะต้องนำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทางการเงินข้างต้นสำหรับแต่ละงวดในจำนวนเงินที่ได้รับแจ้งจาก รพท. ให้แก่ รพท. ภายในกำหนดเวลาที่ได้รับแจ้ง ทั้งนี้ หากเอกชนคู่สัญญาไม่นำเงินมาชำระเป็น ค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินให้แก่ รพท. ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามข้อ (ข) นี้ ให้ รพท. มีสิทธิบังคับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รพท. ตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ ตามรายละเอียดในข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อนำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เอกชนคู่สัญญาไม่ได้ชำระให้แก่ รพท.

ในกรณีที่เอกชนคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หรือบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมก่อนหน้านี้ทุกฉบับ และ รพท. ใช้สิทธิหักหลักประกันตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ เพื่อนำมาชำระสำหรับกรณีที่เอกชนคู่สัญญา ไม่ปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฯ จนเป็นเหตุให้หลักประกันลดลงนั้น เอกชนคู่สัญญาต้องนำหลักประกันมาวางเพิ่มเติมต่อ รพท. เพื่อให้มูลค่ารวมของหลักประกันเท่ากับ 1,067.11 ล้านบาท และต้องดำเนินการดังกล่าวให้เสร็จสิ้นภายในสิบห้าวัน นับจากวันที่ รพท. ได้บอกกล่าวให้เอกชนคู่สัญญาทราบว่ามีการบังคับหลักประกันดังกล่าว ทั้งนี้ หลักประกันที่เอกชนคู่สัญญาต้องนำมาวางเพิ่มเติมดังกล่าวอาจเป็นเงินสด เชื้อที่ธนาคารเซ็นสั่งจ่ายหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกันก็ได้

หากเอกชนคู่สัญญาไม่ได้นำหลักประกันมาวางเพิ่มเติมให้แก่ รพท. ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคก่อนให้ รพท. มีสิทธิหักเงินที่เอกชนคู่สัญญา มีสิทธิได้รับคืนตามบันทึกข้อตกลงฯ มาวางเป็นหลักประกันจนครบจำนวนตามที่กำหนดไว้ในข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ

ตั้งแต่วันที่ 4 กรกฎาคม 2566 จนถึงวันที่ 30 มกราคม 2568 รพท. และเอกชนคู่สัญญาได้ลงนามในบันทึกข้อตกลง (MOU) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 (ฉบับที่ 6 ถึงฉบับที่ 11) โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รพท.

ตามข้อ 7. ของบันทึกข้อตกลง ออกไปจนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2568 หรือขยายจนถึงวันที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุน แล้วแต่วันใดจะถึงกำหนดก่อน

กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์

รฟท. มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ โดย รฟท. จะส่งมอบสิทธิครอบครองให้แก่เอกชนคู่สัญญาเพื่อใช้สำหรับการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟ หากเอกชนคู่สัญญาดำเนินงานออกแบบและงานก่อสร้างงานจัดหาทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญมาเพิ่มเติม รวมถึงงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนรถไฟและทางเชื่อมกับอาคาร สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้ รฟท. นับแต่วันที่ภายในวันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ โดย รฟท. ไม่ต้องชำระค่าตอบแทนใด ๆ (Build - Transfer - Operate : BTO) ตามสัญญาร่วมลงทุนข้อ 7.2 (1)

เมื่อครบกำหนดระยะเวลาของโครงการ ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ 31.1 (1) (ข.) เอกชนคู่สัญญาต้องส่งมอบทรัพย์สิน 1) ทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ 2) ทรัพย์สินอื่นที่ไม่ใช่ทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ แก่ รฟท. โดยทรัพย์สินอย่างน้อยต้องอยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพเหมาะสม ตามอายุการใช้งานภายใต้การบำรุงรักษาตามมาตรฐาน เพื่อให้สามารถใช้งานได้ดี โดยปราศจากการชำรุดบกพร่อง (เว้นแต่การเสื่อมสภาพจากการใช้งานปกติ) ทั้งนี้ หากไม่สามารถส่งมอบคืนได้ตามมูลค่าเดิม จะต้องชดเชยค่าเสียหายตามข้อ 25 (4) ทั้งนี้ ณ วันสิ้นสุด รฟท. มิได้ปรับยอดพัสดุคงเหลือ ส่วนที่มอบสิทธิครอบครองแก่เอกชนคู่สัญญา เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขสัญญา ร่วมลงทุน

8.56 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย

กรม มีมติเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน 179,412.21 ล้านบาท ได้มีการลงนามระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือ (MOU) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการรถไฟ ต่อมาหลังจากการหารือทวิภาคีระหว่างนายกรัฐมนตรีทั้งสองประเทศ ในการประชุมผู้นำความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง - แม่น้ำโขง ครั้งที่ 1 ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเริ่มต้นก่อสร้างโครงการในช่วงที่ 1 (กรุงเทพฯ - แ่งคอย) และช่วงที่ 3 (แ่งคอย - นครราชสีมา) เป็นอันดับแรกรวมระยะทาง 253 กิโลเมตร และช่วงที่ 4 (นครราชสีมา - หนองคาย) เป็นลำดับต่อมา และชะลอการก่อสร้างช่วงที่ 2 (แ่งคอย - มาบตาพุด) ออกไปก่อน

ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ณ วันที่ 15 มิถุนายน 2560 ข้อ 2 ให้ รฟท. ทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก Nation Development and Reform Commission แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา ดังต่อไปนี้

- (1) งานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา
- (2) งานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา
- (3) งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร

สัญญาที่ทำกับฝ่ายจีน แบ่งออกเป็น 3 สัญญาย่อย ได้แก่

1. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา สัญญาที่ 2.1 การออกแบบรายละเอียดงานโยธา โดยมี CHINA RAILWAY International Co.,Ltd. และ CHINA RAILWAY Design Corporation เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ SCD.6/HSR/2560 ลงวันที่ 4 กันยายน 2560 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1,706.77 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 10 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม 2560 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 7 ครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา สัญญาที่ 2.2 การควบคุมงานการก่อสร้างงานโยธา โดยมี CHINA RAILWAY International Co.,Ltd. และ CHINA RAILWAY Design Corporation เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ SCD.7/HSR/2560 ลงวันที่ 4 กันยายน 2560 ค่างานตามสัญญา จำนวน 3,500 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 46 เดือน

3. สัญญาที่ 2.3 งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร โดยมี CHINA RAILWAY International Co.,Ltd และ CHINA RAILWAY Design Corporation เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ SCD.12 /HSR/2563 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 50,633.50 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 64 เดือน

สัญญางานก่อสร้างโยธา ได้แก่

1. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีน และออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สํารวจรายละเอียดก่อสร้างหิรัญพิทักษ์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.9/รฟส./2560 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 109.08 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลัก ๆ ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

งานส่วนที่ 1 งานตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีน และการออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ ช่วงบ้านภาชี - แก่งคอย - นครราชสีมา ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 15 เมษายน 2561 ขยายระยะเวลาออกไปอีก 83 วัน นับตั้งแต่วันที่ 16 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 7 กรกฎาคม 2561

งานส่วนที่ 2 งานจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม ส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

งานส่วนที่ 3 งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหิรัญพิทักษ์เพื่อการเวนคืน ช่วงบ้านภาชี - แก่งคอย - นครราชสีมา แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

ณ วันที่ 4 ตุลาคม 2566 ได้เบิกจ่ายเงินส่วนที่ 1 (งวดที่ 1 - 3) ส่วนที่ 2 (งวดที่ 1 - 2) ส่วนที่ 3 (งวดที่ 1 - 3) และส่วนที่ 3 ช่วงที่ 2 (งวดที่ 1 - 2) เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 109.08 ล้านบาท

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สํารวจรายละเอียดก่อสร้างหิรัญพิทักษ์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม โดยบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟส./2561 ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 24 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 52.91 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลัก ๆ ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

งานส่วนที่ 1 งานตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีน และการออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ ช่วงกรุงเทพฯ - บ้านภาชี ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 20 มีนาคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 19 มิถุนายน 2561 ขยายระยะเวลาออกไปอีก 80 วัน นับตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2561 ถึงวันที่ 7 กันยายน 2561

งานส่วนที่ 2 งานจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม ส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลงจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 10 กรกฎาคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 9 ตุลาคม 2561

งานส่วนที่ 3 งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหิรัญพิทักษ์เพื่อการเวนคืน ช่วงกรุงเทพฯ-บ้านภาชี แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 20 มีนาคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 19 มิถุนายน 2561 ขยายระยะเวลาออกไปอีก 57 วัน นับตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2561 ถึงวันที่ 15 สิงหาคม 2561

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

ณ วันที่ 23 สิงหาคม 2566 ได้เบิกจ่ายเงินส่วนที่ 1 (งวดที่ 1 - 3) ส่วนที่ 2 (งวดที่ 1) ส่วนที่ 3 (งวดที่ 1 - 3) และ ส่วนที่ 3 ช่วงที่ 2 (งวดที่ 1 - 2) เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 50.32 ล้านบาท

3. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดการประกวดราคาสัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil works) โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รพส./2561 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 1) ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2561 และบันทึกข้อตกลงแนบท้าย (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 2) ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 8.16 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการดำเนินงาน แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ได้เบิกจ่ายเงิน งวดที่ 1 - 7 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2.78 ล้านบาท

4. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดทำข้อกำหนดและประเมินข้อเสนอ สัญญาจ้างงานและออกแบบรายละเอียดงานโยธา สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาและสัญญางานออกแบบจัดหาดัดตั้งระบบราง ระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งขบวนรถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร โดยบริษัทอาร์ แอนด์ ที เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.7/รพส./2561 ลงวันที่ 14 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 17.54 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการดำเนินงาน แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

ณ วันที่ 17 ธันวาคม 2563 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 6 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 17.54 ล้านบาท

5. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ซีวิล คอนสตรัคชั่น เซอร์วิสเอส แอนด์ โปรดักส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.04/รพส./2562 ลงวันที่ 6 มีนาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 3,114.98 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2562 สิ้นสุดสัญญาก่อสร้างวันที่ 21 ตุลาคม 2563 ระยะเวลาดำเนินการ 540 วัน และขยายเวลา 217 วัน เริ่มวันที่ 22 ตุลาคม 2563 สิ้นสุดวันที่ 26 พฤษภาคม 2564 และต่อมาผู้รับจ้างได้ขยายเวลาออกไปอีก 427 วัน นับแต่วันที่ 27 พฤษภาคม 2564 ถึงวันที่ 27 กรกฎาคม 2565

ณ วันที่ 5 มีนาคม 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 50 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,916.93 ล้านบาท

6. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ ควบคุมงานออกแบบและติดตั้งระบบรถไฟและรับรองความปลอดภัยของระบบรถไฟ โดยบริษัท เอฟซีลอน จำกัด บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด และบริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.05/รพส./2562 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1,219 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 สิ้นสุดสัญญาก่อสร้าง วันที่ 31 มีนาคม 2567 ระยะเวลาดำเนินการ 60 เดือน และมีการขยายระยะเวลาของสัญญาเพิ่มออกไปอีกจาก 60 เดือนเป็น 85 เดือน ทำให้สัญญาสิ้นสุดวันที่ 30 เมษายน 2569

ณ วันที่ 3 พฤษภาคม 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 54 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 879.70 ล้านบาท

7. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดงานโยธา โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย 1. บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด 2. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแต้นท์ จำกัด 3. บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด 4. บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด 5. บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด 6. บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด 7. บริษัท ยูไนเต็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นท์ จำกัด และ 8. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.14/รพส./2562 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 731.56 ล้านบาท แบ่งการทำงานออกเป็น 6 ช่วง เริ่มดำเนินการแต่ละช่วงเมื่อได้รับหนังสือแจ้งให้ปฏิบัติงาน เริ่มงานช่วงแรกเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2562 แบ่งจ่ายค่าจ้างออกเป็น 22 งวด ที่ปรึกษาจะต้องลงมือทำงานภายใน ระยะเวลา ของงานช่วงที่ 1 งานออกแบบรายละเอียดงานโยธา ช่วงนครราชสีมา - บ้านไผ่จะต้องดำเนินการตามสัญญานี้ ให้แล้วเสร็จภายใน 10 เดือน นับตั้งแต่วันที่ผู้ว่าจ้างระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1 จนถึงงาน ช่วงที่ 6 งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหิรัญทรัพย์ ซึ่งจะต้องดำเนินการตามสัญญานี้ให้แล้วเสร็จภายใน 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่ผู้ว่าจ้างระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้ที่ปรึกษาเริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 6

ณ วันที่ 10 ตุลาคม 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 10 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 629.14 ล้านบาท

8. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ไทย เอ็นจิเนียริ่งและอุตสาหกรรม จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตาม สัญญาเลขที่ กส.14/รพส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9,838 ล้านบาท โดยเริ่มงาน ตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2567 และอนุมัติขยาย วันที่สิ้นสุดสัญญาถึงวันที่ 2 มกราคม 2569 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ 15 จำนวน 1,475.70 ล้านบาท

ณ วันที่ 17 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 40 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 5,038.42 ล้านบาท

9. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท อิตาเลียน ไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.15/รพส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9,848 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 26 มกราคม 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 มกราคม 2567 และอนุมัติขยายวันที่สิ้นสุด สัญญาถึงวันที่ 20 พฤษภาคม 2568

ณ วันที่ 28 สิงหาคม 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 40 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 6,278.19 ล้านบาท

10. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ซีวิล เอ็นจิเนียริง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.17/รพส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 8,560 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2567 และอนุมัติขยายวันที่สิ้นสุด สัญญาถึงวันที่ 7 มิถุนายน 2568 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ 15 จำนวน 1,284.00 ล้านบาท

ณ วันที่ 16 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 40 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 4,770.62 ล้านบาท

11. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท เนวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.13/รพส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 4,279.31 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 2 เมษายน 2567 และอนุมัติขยายวันที่สิ้นสุด สัญญาถึงวันที่ 7 มิถุนายน 2568

ณ วันที่ 9 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 37 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,749.06 ล้านบาท

12. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท กิจการร่วมค้า เอสพีทีเค จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.16/รพส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 7,750.00 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 26 มกราคม 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 มกราคม 2567 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ 15 จำนวน 1,162.50 ล้านบาท

ณ วันที่ 18 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 40 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,490.64 ล้านบาท

13. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยกิจการร่วมค้า ซีเอเอ็น เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รพส./ 2564 ลงวันที่ 29 มีนาคม 2564 ค่างานตามสัญญา จำนวน 11,525.35 ล้านบาท โดยเริ่มงานนับจากวันที่ รพท. ได้ระบุไว้ในหนังสือแจ้งให้เริ่มทำงาน ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 1 มิถุนายน 2567 และอนุมัติขยาย

วันที่สิ้นสุดสัญญาถึงวันที่ 23 มกราคม 2568 และได้รับอนุมัติจากที่ประชุม คกร. ให้ขยายวันที่สิ้นสุดสัญญาถึงวันที่ 20 เมษายน 2569

ณ วันที่ 17 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 34 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 4,715.05 ล้านบาท

14. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดย บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟส./2564 ลงวันที่ 29 มีนาคม 2564 ค่างานตามสัญญา จำนวน 6,573.00 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2565 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 กันยายน 2568

ณ วันที่ 17 กันยายน 2567 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 21 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,669.62 ล้านบาท

15. จัดทำสัญญาจ้างงานที่ปรึกษาเพื่อจัดทำรายงานผลกระทบด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของโครงการประวัติศาสตร์พระนครศรีอยุธยา โดยคณะโบราณคดี มหาวิทยาลัยศิลปากรเป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟส./2565 ลงวันที่ 30 กันยายน 2565 ค่างานตามสัญญา จำนวน 33.21 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2565 ระยะเวลาดำเนินการ 6 เดือน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 24 เมษายน 2566

ณ วันที่ 10 ตุลาคม 2566 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 5 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 33.05 ล้านบาท

8.57 แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตามแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2566 ได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ โดยมีมติที่ประชุม เห็นชอบแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2566 (ปรับปรุงตามข้อสังเกตคณะกรรมการกลั่นกรองแผนการแก้ไขปัญหาหนี้รัฐวิสาหกิจ) ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 4/2566 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 และใช้ประกอบการประชุมคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ (คณ.) วันที่ 25 เมษายน 2566 และกระทรวงคมนาคม (คค.) ได้เห็นชอบแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 ตามที่ รฟท. เสนอ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน 2566

เมื่อวันที่ 21 กันยายน 2566 คณะกรรมการรถไฟฯ ได้เห็นชอบแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 ซึ่ง รฟท. ได้ดำเนินการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมการดำเนินงานทั้งปัจจัยภายในและภายนอก เพื่อดำเนินการทบทวนและจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 โดยแผนปฏิบัติการส่วนใหญ่ยังคงเป็นแผนปฏิบัติการในปี 2566 ที่ยังอยู่ระหว่างดำเนินการและเป็นแผนปฏิบัติการที่มีความสำคัญในการผลักดันกลยุทธ์และยุทธศาสตร์ที่การรถไฟฯ กำหนดไว้ และเพิ่มเติมโครงการบางส่วนให้สอดคล้องกับสถานการณ์หรือสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง และเพื่อให้เป็นไปตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจที่ กค 0819.2/ว.668 เรื่อง หลักเกณฑ์การจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการประจำปีของรัฐวิสาหกิจ ตลอดจนแผนการดำเนินงานตามนโยบายค่าโดยสาร 20 บาท ตลอดสายของรัฐบาล สำหรับระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ไว้ในแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2567 ตลอดจนผลดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 ของแผนฟื้นฟูฯ จำนวน 85 แผนงาน/โครงการมีความล่าช้า และไม่เป็นไปตามแผนที่ได้กำหนดไว้ จึงให้ รฟท. ติดตามผลการดำเนินงานระหว่างปีให้เป็นไปตามแผน

คค. รับทราบการรายงานผลตามแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 และเสนอแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 โดยเห็นชอบแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2566

เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2566 คณะอนุกรรมการกลั่นกรองแผนการแก้ไขปัญหาหนี้รัฐวิสาหกิจรับทราบผลการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 และรับทราบแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (คณร.) ในการประชุมครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2567 รับทราบผลการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2566 และรับทราบแผนฟื้นฟูฯ และแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 โดยมีมติมอบหมายให้ รฟท. เร่งรัดการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูฯ ให้ คค. จัดตั้งคณะทำงานกำกับติดตาม

การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูฯ ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อติดตามและเสนอแนะการแก้ไขปัญหา ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ตามแผนฟื้นฟูฯ

คค. มีคำสั่ง ที่ 583/2567 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานกำกับ ติดตาม การดำเนินการตามแผนฟื้นฟูฯ โดยมี รองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานคณะทำงาน ดำเนินการประชุมครั้งที่ 2/2567 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2567 รับทราบผลการดำเนินงานตามแผนฟื้นฟูฯ ณ เดือนกันยายน 2567 มีผลการดำเนินงานเป็นไปตามแผนงาน 50 แผนงาน คิดเป็นร้อยละ 44.64 ล้ำข้ากว่าแผน 62 แผนงาน คิดเป็นร้อยละ 55.36 จากทั้งหมด 112 แผนงาน

ในการประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 4/2566 เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2566 รฟท. ได้นำเสนอต่อ คณะอนุกรรมการแนวทางการเร่งรัดการดำเนินการตามแผนฟื้นฟูฯ ตามแผนปฏิบัติการประจำปี 2567 ภายใต้แผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 มีกลยุทธ์ ดังนี้

1. พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Enhance Competitive Advantage)
2. พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround)
3. ปรับรูปแบบธุรกิจสู่ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง (Become Platform Provider)
4. พัฒนาและสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งระบบราง (Non - core business enhancement)
5. ปฏิรูปองค์การให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู (Organizational Reform)
6. พัฒนาระบบรางด้วย BCG Model (BCG Model Incorporation)

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการประจำปี 2568 ที่สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจการรถไฟฯ ข้างต้น ได้รับความเห็นชอบ จากคณะกรรมการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2567 แล้ว

8.58 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2568 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติการจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น วงเงิน 166 ล้านบาท เพื่อสำหรับใช้ในโครงการ พัฒนาที่อยู่อาศัยรอบพื้นที่สถานีรถไฟที่มีศักยภาพ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2568 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบการกู้เงินระยะสั้น (วงเงินกู้เบิกเกินบัญชี) ของ รฟท. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 วงเงิน 1,500 ล้านบาท เพื่อใช้เป็นกรอบวงเงินสำรองฉุกเฉิน



(นายวิรัช อัมระपाल)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นายเอก สิทธิเวคิน)
รองผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี