



รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน
การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย (กลุ่มกิจการ) และงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 งบกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะกิจการ รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ก และยกเว้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของเรื่องการไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ข งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และฐานะการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

จากการตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 พบว่า มีรายการที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ และมีรายการที่ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ สรุปตามประเภทรายการได้ดังนี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



รายการบัญชี	แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริง	ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ
1. รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด	✓	
2. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง	✓	
3. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	✓	
4. หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น	✓	
5. รายได้จากการบริหารสินทรัพย์		✓
6. เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ		✓

ก. การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 พบว่า มีการบันทึกบัญชีไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ส่งผลให้การแสดงข้อมูลในงบการเงินขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ รายละเอียดดังนี้

1. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.22 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 4,784.63 ล้านบาท (ปี 2562 จำนวน 5,246.46 ล้านบาท) เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยพร้อมกับบันทึกเป็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาดเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ในจำนวนนี้มีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด จำนวน 2,655.06 ล้านบาท (ปี 2562 จำนวน 2,839.96 ล้านบาท) หอยยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาดและค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสินทรัพย์นั้น ๆ การปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

1.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า

1.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน

1.3 รายได้ค่าเช่าหอยยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2562 จากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2563 ก็ยังพบว่าสถานการณ์ไม่เปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตามหน่วยงานไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

นัก

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



2. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เงินทุนในการดำเนินการก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่เป็นพันธบัตรและเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน มียอดเงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 33,229.15 ล้านบาท (ปี 2562 จำนวน 33,229.15 ล้านบาท) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 254,871.31 ล้านบาท และ 59,360.42 ล้านบาท ตามลำดับ (ปี 2562 จำนวน 235,744.10 ล้านบาท และจำนวน 39,804.90 ล้านบาท ตามลำดับ)

การรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของรัฐบาล ต่อมาในปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาใหม่และตีความจากมติคณะรัฐมนตรีว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินพบว่าภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลจำนวนหนึ่งเพื่อจ่ายชำระหนี้เงินกู้โครงการดังกล่าว และตั้งแต่ปี 2555 จนถึงปี 2561 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเอกสารหลักฐานเพิ่มเติมแต่ยังไม่เหมาะสมอย่างเพียงพอที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะสามารถได้ข้อสรุปว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระหนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือไม่ สำหรับงวดปี 2562 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเอกสารหลักฐานตามรายงานการประชุมที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.16.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระว่ามติคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และอยู่ระหว่างหาหรือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้ และจากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2563 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินยังไม่ได้รับเอกสารหลักฐานเพิ่มเติม ดังนั้นการรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องปรับปรุงรายการบัญชีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหากปรับปรุงจะมีผลกระทบต่อรายการ ดังต่อไปนี้

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

1. เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ	จำนวน	238,023.77	ล้านบาท
2. เงินค้ำรับจากรัฐบาล (เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ)	จำนวน	204,673.67	ล้านบาท
3. เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระ	จำนวน	182,104.40	ล้านบาท
4. เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ	จำนวน	132,127.33	ล้านบาท
5. รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	จำนวน	285,751.15	ล้านบาท
6. รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล)	จำนวน	919.13	ล้านบาท
7. รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	จำนวน	19,076.19	ล้านบาท

หากปรับปรุงจะมีผลทำให้รายการที่ 2, 4, 5 และ 6 เพิ่มขึ้น และรายการที่ 1, 3 และ 7 ลดลง

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2562 จากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2563 ก็ยังพบว่าสถานการณ์



ไม่เปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตามหน่วยงานไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

3. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท (ปี 2562 จำนวน 2,902.80 ล้านบาท) อาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 6,511.73 ล้านบาท (ปี 2562 จำนวน 6,709.74 ล้านบาท) และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค จำนวน 4,950.03 ล้านบาท (ปี 2562 จำนวน 5,327.53 ล้านบาท) การรถไฟแห่งประเทศไทยมิได้แยกแสดงสินทรัพย์ดังกล่าวเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 40 เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน นอกจากนี้ข้อมูลที่ดินบางส่วนไม่มีเอกสารหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ให้ตรวจสอบ

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2562 จากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2563 ก็ยังพบว่าสถานการณ์ไม่เปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตามหน่วยงานไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

4. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.47หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ข้อ 1 การเปิดเผยข้อมูลหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม คืนเงินค่าตอบแทนที่บริษัทฯ ชำระให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกัน จำนวน 500 ล้านบาท คืนค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกัน จำนวน 38.75 ล้านบาท และخذคืนเงินในการก่อสร้างโครงการ จำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (หนังสือค้ำประกันสัญญาไม่คิดดอกเบี้ย) และให้ปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยมิได้รับรู้หนี้สินและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องไว้ในงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 ให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2562 จากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2563 ก็ยังพบว่าสถานการณ์ไม่เปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตามหน่วยงานไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

ต่อมาเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2564 ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยคำร้องของผู้ตรวจการแผ่นดิน ว่ามติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด เรื่อง ปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาการฟ้องคดีปกครองเป็นการออกระเบียบตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 มาตรา 44 แต่มิได้ดำเนินการตาม มาตรา 5 และมาตรา 6 วรรคหนึ่ง จึงขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา 3 วรรคสอง และมาตรา 197 วรรคสี่ ขณะนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการรอสั่งสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดินไปดำเนินการขอคัดถ่ายคำวินิจฉัยกลาง

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



ของศาลรัฐธรรมนูญเพื่อนำมาพิจารณาเนื้อหาและรายละเอียดต่าง ๆ พร้อมกับประสานงานกับกระทรวงคมนาคมในการพิจารณาแนวทาง เพื่อปฏิบัติตามคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญต่อไป

ข. การไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ เกี่ยวกับรายการดังต่อไปนี้

1. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.29 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 3,245.22 ล้านบาท (ปี 2562 จำนวน 3,132.93 ล้านบาท) และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ตามที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2 จำนวน 841.49 ล้านบาท (ปี 2562 จำนวน 944.28 ล้านบาท) ทั้งนี้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถส่งสัญญาเช่าให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตรวจสอบตามจำนวนที่ร้องขอและไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ได้ และไม่มีกรปรับปรุงรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์กับสัญญาเช่าให้ถูกต้องตรงกัน ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมารับรู้รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อกรรับรู้รายได้และลูกหนี้ครบถ้วนตามสัญญาเช่าหรือไม่

นอกจากนี้ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในส่วนของรายได้ค่าเช่าที่ดินและรายได้ค่าเช่าอาคารที่สัญญาสิ้นสุดลงและยังไม่ได้ต่อสัญญา หรืออยู่ระหว่างการจัดทำสัญญา หรือไม่มีสัญญา การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้รับรู้รายได้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าเช่าจึงเป็นไปตามเกณฑ์เงินสด

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2562 จากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2563 ก็ยังพบว่าสถานการณ์ไม่เปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตามสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังกล่าวข้างต้น แสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วน หรือไม่ เนื่องจากหน่วยงานไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

2. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.12 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 238,023.77 ล้านบาท (ปี 2562 จำนวน 219,947.58 ล้านบาท) และตามทีกล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.46 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 19,076.19 ล้านบาท (ปี 2562 จำนวน 16,325.07 ล้านบาท) เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละงวดไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมาย



ค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ทั้งนี้ เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายการตามข้อ ข 1 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

2) การไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ ก 1 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด ข้อ ก 2 เงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง และข้อ ก 4 หนี้สินจากคดีความ

ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการตามข้อ 1) และ ข้อ 2) ข้างต้น แสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเงินเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือมีจำนวนเงินที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปี

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2562 จากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2563 ก็ยังพบว่าสถานการณ์ไม่เปลี่ยนแปลงไป อย่างไรก็ตามสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในรายการตามข้อ 1 และข้อ 2 ข้างต้น ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่าจำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มกิจการและกิจการตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงิน ดังต่อไปนี้

1. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5 การนำมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน มาถือปฏิบัติเป็นครั้งแรก ซึ่งอธิบายถึงผลกระทบจากนำมาตรฐานฉบับดังกล่าวมาถือปฏิบัติในงวดบัญชีปี 2563 และได้ปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 และยอดยกมาต้นปี 2562 ที่นำมาแสดงเปรียบเทียบ ตามการประมาณการภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงานโดยนักคณิตศาสตร์ประกันภัย ส่งผลให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย เพิ่มขึ้นอย่างเป็นสาระสำคัญ

2. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.51 เรื่อง การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งอธิบายถึงสถานการณ์ที่รัฐบาลได้ประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องงดเดินขบวนรถโดยสารตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 และทยอยให้บริการเดินรถเมื่อสถานการณ์คลี่คลาย ส่งผลกระทบต่อรายได้จากการขนส่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

3. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.52 เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มอบหมายพันธกิจเพิ่มเติมแก่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามสัญญาจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ให้เป็นผู้เดินรถโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ทั้งนี้ ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2563 ถึงเดือนกันยายน 2564 ในภารกิจจัดเจ้าหน้าที่อบรม ทดสอบเสมือนจริง และให้บริการเดินรถในช่วงแรก

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

เรื่องอื่น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้เสนอรายงานโดยแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และของเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามรายงานผู้สอบบัญชี ลงวันที่ 26 มีนาคม 2563 เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน จากการตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 ปรากฏว่าสถานการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไปจากที่รายงานไว้เดิม เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน และได้ปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง และงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานฉบับดังกล่าวแล้ว

จกค



ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ หรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

หากในการปฏิบัติงานข้างต้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สรุปได้ว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้นตามที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 แสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น รายงานประจำปีที่ทำจากข้อมูลที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ จะแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงด้วย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพออย่างเหมาะสม ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่สามารถสรุปได้ว่ารายงานประจำปีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มกิจการและเลิกกิจการ หรือหยุดดำเนินงาน หรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มกิจการและของกิจการ

วิภา



ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือ ความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อการดำเนินการได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผลการแสดงผลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มกิจการและของกิจการ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือถ้า

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



การเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป
ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของ
ผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุ
ให้กลุ่มกิจการหรือกิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
โดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและ
เหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายใน
กลุ่มหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการ เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงิน
แผ่นดินรับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มกิจการ สำนักงาน
การตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ
ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการ
ตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบ
ในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

as

(นางสาวบรรลุน ศิริสิงห์สังชัย)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

ปัทมา เปาอินทร์

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

		งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	หมายเหตุ		ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่
		2563	2562	1 ตุลาคม 2561	2563	2562	1 ตุลาคม 2561
สินทรัพย์							
สินทรัพย์หมุนเวียน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6.1	1,550,034,261.60	558,937,374.77	1,318,656,858.72	1,549,928,802.26	544,735,104.73	1,316,130,814.44
ลูกหนี้การค้าและบริการ	6.2	382,201,557.80	530,579,690.87	541,123,324.55	382,201,557.80	530,579,690.87	541,123,324.55
ลูกหนี้อื่น	6.3	849,434,350.17	20,414,771.22	20,607,890.60	849,167,112.80	20,285,826.22	20,479,890.60
เงินยืมโดยตรง	6.4	36,384,756.65	40,802,776.87	56,799,032.20	36,384,756.65	40,802,776.87	56,779,032.20
พัสดุคงเหลือ	6.5	3,938,554,697.58	3,483,492,733.17	3,589,103,088.36	3,935,308,232.63	3,479,244,767.47	3,586,734,685.28
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	6.6	286,105,389.41	208,130,367.54	185,436,935.27	241,106,364.37	185,619,406.90	167,859,161.11
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		7,042,715,013.21	4,842,357,714.44	5,711,727,129.70	6,994,096,826.51	4,801,267,573.06	5,689,106,908.18
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน							
เงินลงทุน	6.7	-	-	-	140,000,000.00	140,000,000.00	140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	6.8	269,489,924,054.78	240,073,761,451.99	207,544,008,039.56	269,488,130,689.20	240,071,498,415.30	207,543,420,655.04
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	6.9	585,204.58	1,445,384.57	643,872.14	221,332.44	941,512.43	-
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	6.10	22,820,364.35	23,558,673.09	23,352,515.91	22,820,364.35	23,558,673.09	23,352,515.91
เงินจ่ายล่วงหน้า	6.11	9,755,539,892.46	11,560,944,038.15	14,222,651,073.26	9,755,539,892.46	11,560,944,038.15	14,222,651,073.26
เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำประกัน	6.12	238,023,768,906.32	219,947,579,783.84	206,622,505,527.67	238,023,768,906.32	219,947,579,783.84	206,622,505,527.67
เงินค้ำรับจากรัฐบาล	6.13	205,858,699,535.84	210,955,812,525.75	248,453,513,652.02	205,858,699,535.84	210,955,812,525.75	248,453,513,652.02
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	6.14	2,246,286,867.61	1,906,044,096.98	1,654,846,584.51	2,246,286,867.61	1,906,044,096.98	1,654,846,584.51
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		725,397,624,825.94	684,469,145,954.37	678,521,521,265.07	725,535,467,588.22	684,606,379,045.54	678,660,290,008.41
รวมสินทรัพย์		732,440,339,839.15	689,311,503,668.81	684,233,248,394.77	732,529,564,414.73	689,407,646,618.60	684,349,396,916.59

หน้า 1

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	2563	2562	1 ตุลาคม 2561	2563	2562	1 ตุลาคม 2561
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินกู้เบิกเกินบัญชี			43,449,780.84			43,449,780.84
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	6.15	4,059,894,196.24	3,458,544,750.28	4,314,014,850.41	4,044,502,773.01	4,323,552,471.06
เงินกู้ยืมกรรมการ		1,000,000.00				
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6.16	59,360,417,760.85	39,804,896,015.29	64,575,929,999.41	59,360,417,760.85	64,575,929,999.41
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	6.17	284,699,866.40	349,030,656.75	357,445,366.41	284,699,866.40	357,445,366.41
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	6.18	1,073,136,652.71	1,436,651,853.56	1,094,883,340.57	1,073,136,652.71	1,094,883,340.57
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	6.19	1,523,598,845.42	1,729,381,496.47	1,659,841,204.91	1,518,813,454.22	1,655,594,097.41
รวมหนี้สินหมุนเวียน		66,302,747,321.62	46,778,504,772.35	72,045,564,542.55	66,281,570,507.19	72,050,855,055.70
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาว	6.16	254,871,314,223.46	235,744,101,345.88	173,052,808,863.48	254,871,314,223.46	173,052,808,863.48
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	6.20	22,820,964.35	23,560,783.09	23,385,565.91	22,820,964.35	23,385,565.91
เงินประกันและเงินมัดจำ	6.21	3,515,672,588.67	3,128,700,574.52	2,159,243,483.07	3,515,044,166.97	2,158,012,032.52
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจา	6.22	4,784,631,749.39	5,246,457,592.38	5,717,904,867.72	4,784,631,749.39	5,246,457,592.38
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	6.23	285,751,146,314.71	282,794,427,353.29	317,243,140,528.29	285,751,146,314.71	317,243,140,528.29
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	6.24	68,016,531,043.09	66,729,224,844.49	65,353,470,435.38	67,961,433,639.41	66,682,052,280.17
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	6.25	4,592,500,095.78	4,276,126,216.95	4,023,631,937.12	4,592,500,095.78	4,023,631,937.12
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		621,554,616,979.45	597,942,598,710.60	567,573,585,680.97	621,498,891,154.07	567,549,439,107.42
รวมหนี้สิน		687,857,364,301.07	644,721,103,482.95	639,619,150,223.52	687,780,461,661.26	644,600,294,163.12
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
เงินทุน	6.26	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
ขาดทุนสะสม-บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด		(166,127,215.39)	(158,702,567.61)	(135,004,582.22)		
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		44,582,975,538.08	44,590,400,185.86	44,614,098,171.25	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		732,440,339,839.15	689,311,503,668.81	684,233,248,394.77	732,529,564,414.73	689,349,396,916.59

วิรัตน์

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงิน

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		หมายเหตุ	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
		2563	2562	2563	2562
รายได้					
รายได้จากการขนส่ง	6.27	4,461,190,924.27	5,807,226,263.08	4,461,190,924.27	5,807,226,263.08
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	6.28	515,253,461.50	779,281,209.83	515,253,461.50	779,281,209.83
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	6.29	3,245,215,590.42	3,132,928,796.68	3,245,215,590.42	3,132,928,796.68
รายได้สินทรัพย์บริจาค		480,807,923.98	478,398,547.30	480,807,923.98	478,398,547.30
รายได้จากพื้นที่ ไอซีดี	6.30	827,077,859.57	166,605,612.00	827,077,859.57	166,605,612.00
รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ	6.31	136,507,240.47	130,330,866.38	136,507,240.47	130,330,866.38
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	6.32	5,213,008,409.83	4,851,980,374.16	5,213,008,409.83	4,851,980,374.16
รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	6.43	336,790,800.00	323,646,800.00	336,790,800.00	323,646,800.00
กำไรจากการขายสินทรัพย์	6.33	60,455,727.20	48,966,948.74	60,455,727.20	48,966,948.74
รายได้อื่น ๆ	6.34	561,413,090.83	319,195,363.33	561,341,351.78	319,108,835.07
รวมรายได้		15,837,721,028.07	16,038,560,781.50	15,837,649,289.02	16,038,474,253.24
ค่าใช้จ่าย					
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	6.36	2,807,720,986.13	2,513,170,332.92	2,807,720,986.13	2,513,170,332.92
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาจักรกลและล้อเลื่อน	6.37	3,270,320,616.39	3,320,145,781.08	3,270,320,616.39	3,320,145,781.08
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	6.38	6,682,782,986.87	7,730,172,900.95	6,682,782,986.87	7,730,172,900.95
ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	6.39	18,069,995.47	15,298,662.92	18,069,995.47	15,298,662.92
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	6.40	1,148,933,360.35	1,267,896,276.28	1,150,206,666.23	1,269,895,997.91
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	6.41	772,237,530.86	858,371,697.75	772,237,530.86	858,371,697.75
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	6.42	6,274,194,625.02	5,804,262,671.55	6,266,269,785.66	5,786,737,222.14
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ	6.43	410,978,165.82	393,676,717.90	410,978,165.82	393,676,717.90
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	6.8, 6.9	6,385,182,830.50	5,994,867,135.91	6,384,337,977.15	5,994,318,343.97
ขาดทุนจากการดัดบัญชีสินทรัพย์		638,564,190.58	182,369,876.85	638,564,190.58	182,369,876.85
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	6.35	1,888,365,908.12	(97,680,028.42)	1,888,365,908.12	(97,680,028.42)
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ		4,305,030.95	14,734,485.71	4,305,030.95	14,734,485.71
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	6.44	1,381,002,078.27	877,320,875.05	1,381,002,078.27	877,320,875.05
รวมค่าใช้จ่าย		31,682,658,305.33	28,874,607,386.45	31,675,161,918.50	28,858,532,866.73
ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน		(15,844,937,277.26)	(12,836,046,604.95)	(15,837,512,629.48)	(12,820,058,613.49)
ต้นทุนทางการเงิน	6.45	3,238,676,493.00	3,505,015,642.68	3,238,676,493.00	3,505,015,642.68
ขาดทุนสำหรับปี		(19,083,613,770.26)	(16,341,062,247.63)	(19,076,189,122.48)	(16,325,074,256.17)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	6.46	19,076,189,122.48	16,325,074,256.17	19,076,189,122.48	16,325,074,256.17
กำไร (ขาดทุน) สุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		(7,424,647.78)	(15,987,991.46)	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น		-	-	-	-
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง		-	-	-	-
ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้		-	(7,709,993.93)	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(7,424,647.78)	(23,697,985.39)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงินนี้


(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย


(นางลัดดา ละอองกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			
	เงินทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ตามที่รายงานไว้เดิม	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(135,004,582.22)	44,614,098,171.25
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	(46,259,504,093.61)	(46,259,504,093.61)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	46,259,504,093.61	46,259,504,093.61
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(135,004,582.22)	44,614,098,171.25
ขาดทุนสำหรับปี 2562 (ปรับปรุงใหม่)	-	-	(16,341,062,247.63)	(16,341,062,247.63)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	16,325,074,256.17	16,325,074,256.17
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น	-	-	(7,709,993.93)	(7,709,993.93)
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(158,702,567.61)	44,590,400,185.86
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ตามที่รายงานไว้เดิม	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(158,702,567.61)	44,590,400,185.86
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	(45,371,730,604.41)	(45,371,730,604.41)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	45,371,730,604.41	45,371,730,604.41
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(158,702,567.61)	44,590,400,185.86
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	(19,083,613,770.26)	(19,083,613,770.26)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	19,076,189,122.48	19,076,189,122.48
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(166,127,215.39)	44,582,975,538.08

วิมล

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางลัดดา ละอองกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	เงินทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ตามที่รายงานไว้เดิม	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	(46,259,504,093.61)	(46,259,504,093.61)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	46,259,504,093.61	46,259,504,093.61
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับปี 2562 (ปรับปรุงใหม่)	-	-	(16,325,074,256.17)	(16,325,074,256.17)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	16,325,074,256.17	16,325,074,256.17
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ตามที่รายงานไว้เดิม	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	(45,371,730,604.41)	(45,371,730,604.41)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	45,371,730,604.41	45,371,730,604.41
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	(19,076,189,122.48)	(19,076,189,122.48)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	19,076,189,122.48	19,076,189,122.48
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงินนี้



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	ปรับปรุงใหม่ 2562	2563	ปรับปรุงใหม่ 2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	(7,424,647.78)	(15,987,991.46)	-	-
รายการปรับกระทบขาดทุนสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	6.46 (19,076,189,122.48)	(16,325,074,256.17)	(19,076,189,122.48)	(16,325,074,256.17)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	6.8, 6.9 6,385,182,830.50	5,994,867,135.91	6,384,337,977.15	5,994,318,343.97
อุปการณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยนตัดจ่าย	128,808,959.75	200,656,728.09	128,808,959.75	200,656,728.09
หนี้สงสัยจะสูญ	41,828,128.80	10,901,024.61	41,828,128.80	10,901,024.61
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์	638,564,190.58	182,369,876.85	638,564,190.58	182,369,876.85
ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	6.35 1,888,365,908.12	(97,680,028.42)	1,888,365,908.12	(97,680,028.42)
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ	4,305,030.95	14,734,485.71	4,305,030.95	14,734,485.71
กำไรจากการขายสินทรัพย์	6.33 (60,455,727.20)	(48,966,948.74)	(60,455,727.20)	(48,966,948.74)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	4,619,678,571.27	4,382,336,517.73	4,619,678,571.27	4,382,336,517.73
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	6,271,029,556.02	5,799,664,352.53	6,263,104,716.63	5,783,116,905.14
รายได้จากการรับบริจาค-ค่าเช่า	(461,825,842.99)	(440,510,280.69)	(461,825,842.99)	(440,510,280.69)
รายได้จากการรับบริจาค	(18,982,080.99)	(37,888,266.61)	(18,982,080.99)	(37,888,266.61)
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	352,885,754.55	(380,577,650.66)	351,540,709.59	(381,685,898.53)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและบริการ	106,550,004.27	(357,390.93)	106,550,004.27	(357,390.93)
ลูกหนี้อื่น	(829,019,578.95)	193,119.38	(828,881,286.58)	194,064.38
เงินยืมโดยตรง	4,418,020.22	15,996,255.33	4,418,020.22	15,976,255.33
พัสดุดังเหลือ	(588,175,955.11)	(109,780,858.61)	(589,177,455.86)	(107,901,295.99)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(77,975,021.87)	(44,754,642.94)	(55,486,957.47)	(39,821,456.46)
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	738,308.74	(206,157.18)	738,308.74	(206,157.18)
เงินค้างรับจากรัฐบาล	5,097,112,989.91	37,497,701,126.27	5,097,112,989.91	37,497,701,126.27
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(275,222,059.13)	(194,100,178.90)	(275,222,059.13)	(194,100,178.90)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(1,314,419,642.52)	(3,159,122,529.98)	(1,320,684,575.79)	(3,177,786,640.56)
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า	(64,330,790.35)	(8,414,709.66)	(64,330,790.35)	(8,414,709.66)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(205,782,651.05)	69,540,291.56	(205,342,932.73)	68,562,289.54
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	(739,818.74)	175,217.18	(739,818.74)	175,217.18
เงินประกันและเงินมัดจำ	(2,646,642,432.97)	(1,600,687,617.36)	(2,646,235,400.62)	(1,600,491,620.86)
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค	-	(10,329,219.20)	-	(10,329,219.20)
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	2,956,718,961.42	(34,422,302,192.06)	2,956,718,961.42	(34,422,302,192.06)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	132,282,702.47	193,187,004.71	132,282,702.47	193,187,004.71
เงินสดรับ (จ่าย) จากกรดำเนินงาน				
จ่ายดอกเบี้ย	2,648,398,790.89	(2,153,840,133.05)	2,663,260,419.35	(2,167,600,802.92)
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(6,096,666,784.23)	(5,476,847,577.27)	(6,096,666,784.23)	(5,476,847,577.27)
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(4,983,723,357.42)	(4,431,619,937.35)	(4,983,723,357.42)	(4,431,619,937.35)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน				
	(8,431,991,350.76)	(12,062,307,647.67)	(8,417,129,722.30)	(12,076,068,317.54)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงิน

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	2563	2562	2563	2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์	165,927,660.81	64,116,085.88	165,927,660.81	64,116,085.88
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	-	(1,440,360.00)	-	(1,440,360.00)
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่างานระหว่างก่อสร้าง	(1,166,105,253.00)	(606,772,750.00)	(1,166,105,253.00)	(606,772,750.00)
เงินสดจ่ายค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ-สุวรรณภูมิ	(101,259,914.63)	(41,906,658.69)	(101,259,914.63)	(41,906,658.69)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง	(27,270,842,970.61)	(29,052,148,600.89)	(27,270,607,788.37)	(29,050,064,156.78)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(28,372,280,477.43)	(29,638,152,283.70)	(28,372,045,295.19)	(29,636,067,839.59)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินเบิกเกินบัญชี	-	(43,449,780.84)	-	(43,449,780.84)
เงินสดรับเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายจากรัฐบาล	1,000,000,000.00	3,000,000,000.00	1,000,000,000.00	3,000,000,000.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมกรรมการ	1,000,000.00	-	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	90,947,804,399.36	113,198,154,927.43	90,947,804,399.36	113,198,154,927.43
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(54,153,435,684.34)	(75,213,964,699.17)	(54,153,435,684.34)	(75,213,964,699.17)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	37,795,368,715.02	40,940,740,447.42	37,794,368,715.02	40,940,740,447.42
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	991,096,886.83	(759,719,483.95)	1,005,193,697.53	(771,395,709.71)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	6.1 558,937,374.77	1,318,656,858.72	544,735,104.73	1,316,130,814.44
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	6.1 1,550,034,261.60	558,937,374.77	1,549,928,802.26	544,735,104.73

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางลัดดา ละอองกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน
3	มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5	การนำมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน มาถือปฏิบัติเป็นครั้งแรก
6.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
6.2	ลูกหนี้การค้าและบริการ
6.3	ลูกหนี้อื่น
6.4	เงินยืมโดยตรง
6.5	พัสดุดังกล่าว
6.6	สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น
6.7	เงินลงทุน
6.8	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
6.9	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
6.10	เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
6.11	เงินจ่ายล่วงหน้า
6.12	เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ
6.13	เงินค้างรับจากรัฐบาล
6.14	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น
6.15	เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น
6.16	เงินกู้ยืมระยะยาว
6.17	เจ้าหนี้กองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ
6.18	ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ
6.19	หนี้สินหมุนเวียนอื่น
6.20	เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
6.21	เงินประกันและเงินมัดจำ
6.22	รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด
6.23	รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้
6.24	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน
6.25	หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
6.26	เงินทุน
6.27	รายได้จากการขนส่ง

งท

หมายเหตุ สารบัญ (ต่อ)

- 6.28 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
- 6.29 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์
- 6.30 รายได้จากพื้นที่ ไอซีดี
- 6.31 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ
- 6.32 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล
- 6.33 กำไรจากการขายสินทรัพย์
- 6.34 รายได้อื่น ๆ
- 6.35 ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- 6.36 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง
- 6.37 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน
- 6.38 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง
- 6.39 ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าขานเมืองสายสีแดง
- 6.40 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
- 6.41 ค่าใช้จ่ายการบริหาร
- 6.42 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน
- 6.43 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ
- 6.44 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ
- 6.45 ต้นทุนทางการเงิน
- 6.46 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย
- 6.47 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
- 6.48 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน
- 6.49 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)
- 6.50 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย
- 6.51 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
- 6.52 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

ผู้พิมพ์

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

1. ข้อมูลทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ฉบับแก้ไข พ.ศ. 2535 ตามมาตรา 6 โดยมีวัตถุประสงค์ดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ 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 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์

2.3 งบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วย งบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.4 รฟท. ได้นำงบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (บริษัทย่อย) มาจัดทำงบการเงินรวม เนื่องจาก รฟท. ได้ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งก่อสร้างเสร็จเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 และบริษัทย่อยได้จัดทำงบการเงิน ปี 2554 เป็นครั้งแรก โดยมีรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554 บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ รฟท. มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น โดยใช้เกณฑ์ราคาทุนในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงินรายการที่มีสาระสำคัญซึ่งเกิดขึ้นระหว่าง รฟท. และบริษัทย่อย ได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงิน งบการเงินรวมประกอบด้วย งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งงบการเงินรวม เริ่มจัดทำตั้งแต่งวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นต้นไป

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ รฟท. นำมาถือปฏิบัติ

ในระหว่างปีการรถไฟฯ ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงและฉบับใหม่ รวมถึงแนวปฏิบัติทางบัญชีที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของหน่วยงาน

จกฟท

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วแต่ยังไม่มีผลบังคับใช้

3.2.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1	เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2	เรื่อง สินค้าคงเหลือ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7	เรื่อง งบกระแสเงินสด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8	เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12	เรื่อง ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16	เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20	เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21	เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23	เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26	เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27	เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28	เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33	เรื่อง กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34	เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37	เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40	เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41	เรื่อง เกษตรกรรม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง การนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์

- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15
 - มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16
 - การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7
 - การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10
 - การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25
 - การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29
 - การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32
 - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1
 - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2
 - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5
 - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6
 - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7
 - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10
 - การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12
- เรื่อง การรวมธุรกิจ
 - เรื่อง สัญญาประกันภัย
 - เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
 - เรื่อง การสำรวจและการประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
 - เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
 - เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
 - เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน
 - เรื่อง งบการเงินรวม
 - เรื่อง การร่วมการงาน
 - เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
 - เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
 - เรื่อง รายการที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลระดับบัญชี
 - เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
 - เรื่อง สัญญาเช่า
 - เรื่อง การเริ่มต้นใช้สกุลเงินยูโรเป็นครั้งแรก
 - เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล-กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
 - เรื่อง ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการ หรือของผู้ถือหุ้น
 - เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
 - เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์
 - เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอนการบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
 - เรื่อง ทุนของสมาชิกในกิจการสหกรณ์และเครื่องมือที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
 - เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
 - เรื่อง หนี้สินที่เกิดขึ้นจากการมีส่วนร่วมในตลาดที่เฉพาะเจาะจง-เศษเหลือทิ้งของเครื่องใช้ไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์
 - เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
 - เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
 - เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ

วิมล

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19 เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22 เรื่อง รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทนรับหรือจ่ายล่วงหน้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 23 เรื่อง ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับวิธีการทางภาษีเงินได้

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุงใหม่ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐานยกเว้น มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ดังต่อไปนี้ที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32 เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16 เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ

ฉบับที่ 19 เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยงรวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน มาตรฐานเหล่านี้จะนำมาแทนมาตรฐานและการตีความมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินเมื่อมีผลบังคับใช้

ผู้บริหารของ รพท. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบในปีที่เริ่มนำมาตรฐานกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

วิมล

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับ สัญญาเช่าทุกรายการ ที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่า เป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุน โดยใช้หลักการเช่นเดียวกันกับมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17 หน่วยงาน คาดว่าจะนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติโดยรับรู้ผลกระทบสะสมของการนำมาตรฐาน การรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติใช้ครั้งแรก โดยการปรับปรุงกับกำไรสะสม ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และ ไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผู้บริหารของ รพท. คาดว่าการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ จะไม่มีผลกระทบต้องบแสดง ฐานะการเงิน ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 อย่างมีสาระสำคัญ

3.2.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือ หลังวันที่ 1 มกราคม 2564

สภาวิชาชีพบัญชี ได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความ มาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมี ผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป มาตรฐาน การรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงาน ทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติ ทางบัญชีกับผู้ใช้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ผู้บริหารของ รพท. อยู่ระหว่างประเมินผลกระทบในปีที่เริ่มนำมาตรฐานดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้

4.1.1 รายได้จากการขนส่ง

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตัวโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้ว จะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตัวโดยสารนั้น
- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว
- รายได้รถเสียบ้าง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วน ของระยะเวลาการให้สิทธิ

4.1.2 เงินอุดหนุนจากรัฐบาล

รพท. ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ดังนี้

- รายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับรายได้ รับรู้เป็นรายได้ในกำไรหรือขาดทุนโดยแสดง เป็นรายการแยกต่างหาก
- รายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ รับรู้เงินอุดหนุนเป็นรายได้รอการรับรู้และทยอย รับรู้ในกำไรหรือขาดทุนตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

วิมล

4.1.3 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาให้มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง
- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด
- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

4.1.4 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

4.1.5 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (สินทรัพย์ถาวร) และค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับโอนมา ณ วันจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงราคา ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคาประจำปี ซึ่งราคาที่ได้รับโอนมานี้เป็นราคาที่คณะกรรมการคิราสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

สินทรัพย์ถาวรแสดงด้วยราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม

ในปี 2554 รฟท. ได้จัดให้มีการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่โดยผู้ประเมินอิสระและแบ่งกลุ่มสินทรัพย์ใหม่และแสดงราคาสินทรัพย์ตามราคาประเมินใหม่หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม โดยคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ทุกประเภทใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินใหม่ (ยกเว้นที่ดินแสดงด้วยราคาทุนเดิม) และการคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ใหม่จะนำราคาทุนหักลดมูลค่าคงเหลือใช้วิธีเส้นตรงคำนวณตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินไว้ ดังนี้

อายุการใช้ประโยชน์ (ปี)

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

4.3 ค่าเผื่อน้ำสงสยจะสูญ จะประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์นี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อน้ำสงสยจะสูญ ร้อยละ 100 ยกเว้นลูกหนี้ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ และลูกหนี้อื่นภายใน รฟท.

4.4 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงในราคาทุนที่ซื้อหรือได้มาหรือระหว่างติดตั้งแล้วเสร็จหักค่าตัดจำหน่ายสะสม ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ โดยประมาณของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 5 ปี

4.5 พัสดุคงเหลือ แสดงรายการดังนี้

4.5.1 สิ่งของคงเหลือประเภท ราง ไม้มอน พัสดุ สิ่งของคงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำแสดงตามราคาทุนโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

4.5.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยวิธีเข้าก่อน-ออกก่อน

4.5.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคงเหลือหลังหักค่าใช้จ่ายการเสื่อมสภาพอัตราร้อยละ 12.5 ต่อปี สำหรับอุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้เปลี่ยนแทน (unit replacement) ที่เบิกใช้ในงวดบัญชี ค่าบัญชีเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดนั้น

4.5.4 วัสดุคงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะตั้งสำรองค่าเสื่อมสภาพ
พัสดุร้อยละ 10 ของราคาทุน

4.6 สินทรัพย์และพัสดุที่เลิกใช้งาน แสดงไว้ในราคาที่เป็นไปตามสภาพและตามระเบียบของการรถไฟ
แห่งประเทศไทย ซึ่งโอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่าย คู่กับหนี้สินไม่หมุนเวียน

4.7 เงินลงทุนในบริษัทย่อย แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยใช้วิธีราคาทุน

4.8 เงินค้างรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

4.8.1 เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้และดอกเบี้ยที่
รัฐบาลรับภาระเพื่อใช้สำหรับก่อสร้างโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา จะบันทึกคู่กับบัญชี
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ด้วยจำนวนเงินตามงบประมาณที่ได้รับเมื่อโครงการเริ่มมีการเบิกจ่ายเงิน และ
ทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนเกี่ยวกับสินทรัพย์ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ
พร้อมใช้งาน

4.8.2 เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับ บันทึกรายได้เงินอุดหนุนโดยจะทยอยรับรู้รายได้ร้อยละ 50
ของวงเงินตามการบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ และจะบันทึกเงินอุดหนุนที่จะได้รับ
ในงวดที่สองโดยตั้งเป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับด้วยจำนวนเงินที่ประมาณการตามสัดส่วนของการได้รับเงิน
อุดหนุนจากปีก่อน

4.8.3 เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้างรับ เป็นเงินอุดหนุนเพื่อชำระเงินกู้ยืมต่างประเทศในส่วนของ
เงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ ซึ่งมีการบันทึกบัญชีตั้งค้างรับสำหรับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 จากเงินกู้ยืม
ต่างประเทศที่ รฟท. ยังไม่ได้รับจากรัฐบาลและรับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวนในงวดที่ได้รับเงิน

4.9 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่
เกิดรายการและปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยคำนวณจากอัตราปิดของธนาคาร
แห่งประเทศไทย ถ้ามีหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้และปรับมูลค่าเงินกู้
ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานใดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในรอบระยะเวลาที่เกิดรายการ

4.10 เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ บันทึกเป็นรายได้รอการรับรู้ โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อสินทรัพย์
พร้อมใช้งาน ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

4.11 ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืม
โดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง จะรวมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ดังกล่าว จนกระทั่ง
การดำเนินการส่วนใหญ่ที่จำเป็นในการเตรียมการก่อสร้างเสร็จสิ้นและสินทรัพย์อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์

4.12 ต้นทุนทางการเงิน ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

4.13 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคม บันทึกบัญชีคู่กับสินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากผู้เช่าที่ดินและ
ทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาคมตามอายุของสัญญาเช่าในส่วนที่ทราบ และในส่วนที่ยังไม่ทราบข้อมูลของสัญญาเช่า
จะรับรู้รายได้ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น

4.14 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

ตั้งแต่ปี 2554 รฟท. ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีขาดทุนสะสม โดยปรับปรุงผลขาดทุนสะสม
ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งหมดโอนเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ และได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิจากการ
ดำเนินงานในแต่ละงวด เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายทั้งจำนวน
ซึ่งก่อนปี 2554 รฟท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิสำหรับงวดเป็นขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

หค

4.15 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน จะรับรู้และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภท ดังนี้

4.15.1 ผลประโยชน์ของพนักงานระยะสั้น รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

4.15.2 ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย คัดลอกโดยวิธีคิดลดผลประโยชน์แต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน รับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.15.3 ผลประโยชน์หลังออกจากงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานปัจจุบันและในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

กรณีที่เกิดผลต่างจากการจ่ายเงินผลประโยชน์พนักงานกับยอดประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รพท. ยังไม่รับรู้รายการดังกล่าวจนกว่าจะมีการทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งจะทบทวนทุก 3 ปี หรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ โดยจะรับรู้ผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและขาดทุนสะสม ซึ่งผลประโยชน์หลังออกจากงานและผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประกอบด้วย

- 1) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ
- 2) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน
- 3) ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ
- 4) ภาระบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ
- 5) ภาระค่ารักษาพยาบาล

4.16 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2528 ตามข้อบังคับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า โดยอาศัยความ ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า และครอบครัวในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รพท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รพท.

จพท

5. การนำมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน มาถือปฏิบัติเป็นครั้งแรก

ในปี 2563 รพท. นำมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน มาถือปฏิบัติเป็นครั้งแรก ซึ่ง รพท. ดำเนินการจ้างสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์จัดทำรายงานโครงการภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน เพื่อจัดทำรายงานเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงานทั้งระยะสั้นระยะยาว และผลประโยชน์หลังออกจากงาน ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 และจากการนำมาตรฐานการบัญชีดังกล่าวมาถือปฏิบัติ รพท. ได้ปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง และจัดประเภทรายการใหม่ ของงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ที่เคยรายงานไว้เดิม เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบได้กับงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 รายละเอียด ดังนี้

งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ตามที่รายงานไว้เดิม	จัดประเภทรายการใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
เงินชดเชยตามกฎหมายจ้างรับ	160,363.00	-	46,259.50	206,622.50
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	19,093.97	(19,093.97)	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	19,093.97	46,259.50	65,353.47

งบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561

รายการ	ตามที่รายงานไว้เดิม	จัดประเภทรายการใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
เงินชดเชยตามกฎหมายจ้างรับ	160,363.00	-	46,259.50	206,622.50
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	19,071.05	(19,071.05)	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	19,071.05	46,259.50	65,330.55

งบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

รายการ	ตามที่รายงานไว้เดิม	จัดประเภทรายการใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
เงินชดเชยตามกฎหมายจ้างรับ	174,575.85	-	45,371.73	219,947.58
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	21,357.49	(21,357.49)	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	21,357.49	45,371.73	66,729.22

งบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

รายการ	ตามที่รายงานไว้เดิม	จัดประเภทรายการใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
เงินชดเชยตามกฎหมายจ้างรับ	174,575.85	-	45,371.73	219,947.58
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	21,310.32	(21,310.32)	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	21,310.32	45,371.73	66,682.05

วิทย์

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ตามที่รายงาน ไว้เดิม	จัดประเภทรายการ ใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	17,212.84	-	(887.77)	16,325.07
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	859.04	-	(0.67)	858.37
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ	4,203.68	(4,203.68)	-	-
ค่าใช้จ่ายภาระบำเหน็จและบำนาญ ตกทอด	2,487.68	(2,487.68)	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	-	6,691.36	(887.10)	5,804.26

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

รายการ	ตามที่รายงาน ไว้เดิม	จัดประเภทรายการ ใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	17,212.84	-	(887.77)	16,325.07
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	859.04	-	(0.67)	858.37
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ	4,202.71	(4,202.71)	-	-
ค่าใช้จ่ายภาระบำเหน็จและบำนาญ ตกทอด	2,471.13	(2,471.13)	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	-	6,673.84	(887.10)	5,786.74

6. ข้อมูลเพิ่มเติม

6.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินสด	18.94	13.27	18.89	13.23
เงินรองจ่าย	5.08	6.08	5.08	6.08
รวม	24.02	19.35	23.97	19.31
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	112.57	65.02	112.59	65.02
- ออมทรัพย์	1,365.79	447.84	1,365.74	433.67
รวม	1,478.36	512.86	1,478.33	498.69
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	47.65	26.73	47.63	26.73
รวม	1,550.03	558.94	1,549.93	544.73

วิทย์

6.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	24.90	32.19	24.90	32.19
- ลูกหนี้ค่าระวาง	220.51	206.41	220.51	206.41
- ลูกหนี้ค่าเดินรถขบวนพิเศษ (มาเลเซีย)	14.98	37.60	14.98	37.60
รวม	260.39	276.20	260.39	276.20
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	5.04	6.87	5.04	6.87
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ ¹	255.35	269.33	255.35	269.33
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	513.29	588.47	513.29	588.47
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	328.20	355.81	328.20	355.81
รวม	841.49	944.28	841.49	944.28
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	734.42	690.77	734.42	690.77
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ ²	107.07	253.51	107.07	253.51
ลูกหนี้อื่น ๆ	19.78	7.74	19.78	7.74
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	-	-	-
ลูกหนี้อื่น ๆ-สุทธิ ³	19.78	7.74	19.78	7.74
รวม ¹⁺²⁺³	382.20	530.58	382.20	530.58

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และวันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 513.29 ล้านบาท และ 588.47 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 75.02 ล้านบาท และ 76.56 ล้านบาท ตามลำดับรวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดินไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และวันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 328.20 ล้านบาท และ 355.81 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.75 ล้านบาท และ 10.75 ล้านบาท ตามลำดับรวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคารไว้เต็มจำนวนแล้ว

ในส่วนของทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่า รพท. อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ดังกล่าว

จก

6.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ลูกหนี้เงินขาดรอการฟ้องร้อง	3.85	3.84	3.85	3.84
ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี	827.08	-	827.08	-
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	2.53	0.74	2.53	0.74
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ	10.42	10.41	10.42	10.41
ลูกหนี้อื่น	5.55	5.42	5.29	5.29
รวม	849.43	20.41	849.17	20.28

ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 827.08 ล้านบาท เกิดจากกรณี รฟท. ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบังกับคู่สัญญา 6 ราย ซึ่งได้สิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 แต่ยังคงใช้พื้นที่ต่อไป ต่อมา รฟท. ได้มีหนังสือถึงผู้ประกอบการว่า การใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้แก่ รฟท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไขคณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รฟท. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการที่ อส 0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ส่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รฟท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ข. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ทันที รฟท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ด้วยจำนวนดังกล่าว

6.4 เงินยืมทรอง ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินทรองจ่ายในกิจการ	11.74	5.76	11.74	5.76
เงินทรองค่าธุรกรรมนิยมคดี	24.49	34.89	24.49	34.89
เงินทรองประกันตัวพนักงาน	0.15	0.15	0.15	0.15
รวม	36.38	40.80	36.38	40.80

จิรา

6.5 พัสตคงเหลือ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ไม้และไม้หมอน	1.93	1.93	1.93	1.93
อะไหล่ต่าง ๆ	7.59	6.23	7.59	6.23
อะไหล่ระหว่างตรวจรับ	-	40.66	-	40.66
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	46.20	56.39	46.20	56.39
พัสตคงคลังอื่น				
- อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุง	2,935.80	2,354.84	2,935.80	2,354.84
- อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟฟ้า	599.88	577.87	596.64	577.87
เชื่อมทำอากาศยานสุวรรณภูมิฯ				
- อื่น ๆ	288.82	254.12	288.82	249.87
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	95.65	224.46	95.65	224.46
	3,975.87	3,516.50	3,972.63	3,512.25
หัก สำรองค่าเสื่อมสภาพพัสต	37.32	33.01	37.32	33.01
รวม	3,938.55	3,483.49	3,935.31	3,479.24

6.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินค้ำรับดอกเบี้ยเงินกู้จากรัฐบาล	238.65	184.62	238.65	184.62
ดอกเบี้ยค้ำรับ	1.59	0.81	1.58	0.80
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และค่าปรับ	21.27	18.07	0.88	0.20
รายได้ค้ำรับ	22.56	4.28	-	-
อื่น ๆ	2.04	0.35	-	-
รวม	286.11	208.13	241.11	185.62

6.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	-	-	140.00000	140.00000
	0.00011	0.00011	140.00011	140.00011
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
รวม	-	-	140.00000	140.00000

บริษัท

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

สำหรับเงินลงทุนในบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด รฟท. ได้ขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงเงินงบประมาณ เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 140 ล้านบาท ซึ่งสำนักงบประมาณได้อนุมัติให้โอน เปลี่ยนแปลงและกระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กันไว้เบิกเหลือในปี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยในส่วนของเงินทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่นจัดตั้ง บริษัทฯ ให้นำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ที่กันไว้เบิกเหลือในปีเป็นทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทฯ

6.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

	งบการเงินเฉพาะกิจการ										หน่วย : ล้านบาท	
	30 ก.ย. 63										30 ก.ย. 62	
	ราคาทุน					ค่าเสื่อมราคาสะสม					มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	ยอด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอด	ปลายงวด	ยอด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอด	ปลายงวด	ตามบัญชี	ตามบัญชี
ต้นงวด	ต้นงวด			ต้นงวด		ต้นงวด						
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10,721.10	146.56	8.35	10,859.31	4,011.36	4,011.36	341.73	5.51	4,347.58	4,347.58	6,511.73	6,709.74
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,818.57	5.05	-	8,823.62	3,491.04	3,491.04	382.55	-	3,873.59	3,873.59	4,950.03	5,327.53
ทางรถไฟและสะพาน	49,886.17	1,037.95	2,028.11	48,896.01	21,279.07	21,279.07	2,456.59	1,413.79	22,321.87	22,321.87	26,574.14	28,607.10
รถจักรและล้อเลื่อน	18,312.94	4,749.81	75.96	22,986.79	12,966.53	12,966.53	1,575.66	58.42	14,483.77	14,483.77	8,503.02	5,346.41
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	14,167.40	683.93	4.54	14,846.79	9,036.00	9,036.00	1,039.75	3.28	10,072.47	10,072.47	4,774.32	5,131.40
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	4,141.20	341.78	25.42	4,457.56	3,601.48	3,601.48	337.84	22.81	3,916.51	3,916.51	541.05	539.72
สินทรัพย์ถาวรอื่น	2,653.43	343.82	-	2,997.25	1,568.00	1,568.00	249.50	-	1,817.50	1,817.50	1,179.75	1,085.43
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ												
- งานระหว่างดำเนินการ	108,208.59	11,494.09	7,308.89	112,393.79	-	-	-	-	-	-	112,393.79	108,208.59
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	1,977.24	1,030.38	-	3,007.62	-	-	-	-	-	-	3,007.62	1,977.24
ความร่วมมือระหว่างรัฐกับเอกชน												
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	82.61	8.58	-	91.19	-	-	-	-	-	-	91.19	82.61
เชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ												
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ	420.08	100.10	-	520.18	-	-	-	-	-	-	520.18	420.08
เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ												
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	824.04	14,762.54	-	15,586.58	-	-	-	-	-	-	15,586.58	824.04
- โครงการระบบรถไฟฟ้า	72,908.81	9,043.12	-	81,951.93	-	-	-	-	-	-	81,951.93	72,908.81
ชานเมืองสายสีแดง												
รวม	296,024.98	43,747.71	9,451.27	330,321.42	55,953.48	55,953.48	6,383.62	1,503.81	60,833.29	60,833.29	269,488.13	240,071.50

75

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 โครงการก่อสร้างไฟฟ้าทางคู่ ยอดยกมาต้นงวด จำนวน 824.04 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้รับรวมงานระหว่างดำเนินการ จำนวน 810.99 ล้านบาท

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ จำนวนรวม 213,551.29 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้รับรวมต้นทุนการกู้ยืม จำนวน 9,943.02 ล้านบาท และได้รับรวมที่ดินจากการเวนคืนพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จำนวน 417.30 ล้านบาท

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. รัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ของโครงการไปก่อน

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

หน่วย : ล้านบาท
30 ก.ย. 62

30 ก.ย. 63

	ราคาทุน		ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิตามบัญชี	มูลค่าสุทธิตามบัญชี
	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด	ยอดต้นงวด	ลดลง	ยอดปลายงวด	
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,375.93	-	-	4,375.93	798.54	-	886.41	3,577.39
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	-	-	16,777.49	5,389.22	-	5,982.14	11,388.27
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	-	-	5,486.56	4,976.52	-	5,465.89	510.04
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.53	-	-	5,184.53	3,922.76	-	4,292.71	1,261.77
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	2,760.59	-	1.41	2,759.18	2,671.01	1.41	2,759.18	89.58
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,074.89	-	-	1,074.89	1,030.58	-	1,074.89	44.31
รวม	35,659.99	-	1.41	35,658.58	18,788.63	1.41	20,461.22	16,871.36

วิศ

6.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ราคาทุน				
ณ วันต้นงวด	2.14	0.70	1.44	-
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	-	1.44	-	1.44
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นงวด	2.14	2.14	1.44	1.44
ค่าตัดจำหน่ายสะสม				
ณ วันต้นงวด	0.70	0.06	0.50	-
บวก ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี	0.86	0.64	0.72	0.50
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นงวด	1.56	0.70	1.22	0.50
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	1.44	0.64	0.94	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	0.58	1.44	0.22	0.94

6.10 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินฝากธนาคาร-เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.62	17.49	17.62	17.49
เงินฝากธนาคาร-เงินประกันตัวพนักงาน	5.20	6.07	5.20	6.07
รวม	22.82	23.56	22.82	23.56

6.11 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนเมื่อ รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียด ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ยอดยกมา	11,560.94	14,222.65	11,560.94	14,222.65
บวก จ่ายล่วงหน้า	1,765.37	638.30	1,765.37	638.30
	13,326.31	14,860.95	13,326.31	14,860.95
หัก ชำระตามค่างวดงาน	3,570.77	3,300.01	3,570.77	3,300.01
ยอดยกไป	9,755.54	11,560.94	9,755.54	11,560.94

วิฑูรย์

6.12 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	2563	2562	2563	2562
ยอดยกมา	219,947.58	206,622.51	219,947.58	206,622.51
บวก ขาดทุนจากการดำเนินงาน	19,076.19	16,325.07	19,076.19	16,325.07
	239,023.77	222,947.58	239,023.77	222,947.58
หัก รับเงินงบประมาณ	1,000.00	3,000.00	1,000.00	3,000.00
ยอดยกไป	238,023.77	219,947.58	238,023.77	219,947.58

ตั้งแต่ปี 2554 รฟท. ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีขาดทุนสะสม โดยปรับปรุงผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ทั้งหมดโอนเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ และได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละงวด เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายทั้งจำนวน ซึ่งก่อนปี 2554 รฟท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิในงวดเป็นขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 238,023.77 ล้านบาท แบ่งเป็น เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับของ รฟท. จำนวน 146,037.32 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ จำนวน 91,986.45 ล้านบาท

เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 ของ รฟท. จำนวน 238,023.77 ล้านบาท ในจำนวนนี้ เป็นเงินชดเชยฯ ที่บันทึกจากประมาณการค่าใช้จ่ายและภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานส่วนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการนำมาตราฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน มาถือปฏิบัติเป็นครั้งแรก ในปี 2563 และปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังแล้ว ณ วันสิ้นสุดปี 2562 จำนวน 45,371.73 ล้านบาท

จก

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ (ปรับปรุงใหม่)	รับชดเชยแล้วในปีงบประมาณ			หน่วย : ล้านบาท
		ผลขาดทุนสะสมที่ยังไม่ได้รับชดเชย ณ 30 ก.ย. 63			(ปรับปรุงใหม่)
		2561	2562	2563	
2550	7,355.88	1,000.00	3,000.00	1,000.00	2,355.88
2551	5,579.05	-	-	-	5,579.05
2552	9,155.41	-	-	-	9,155.41
2553	5,496.36	-	-	-	5,496.36
2554	28,558.19	-	-	-	28,558.19
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	19,076.19	-	-	-	19,076.19
รวม	243,023.77	1,000.00	3,000.00	1,000.00	238,023.77

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. และครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน 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. มีผลการดำเนินงานขาดทุนเป็นยอดสะสมยกมาถึงปี 2540 เป็นเงิน 1,178.48 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลและในปี 2541 งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์ฯ เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินของ รฟท. ซึ่งสำนักงานประมาณได้เริ่มจ่ายเงินชดเชยผลขาดทุนของปี 2541 ของกองทุนสงเคราะห์ฯ โดยรัฐบาลได้จัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นมา ผลขาดทุนสะสมที่ยังไม่ได้รับชดเชย ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 146,037.32 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นของกองทุนสงเคราะห์ฯ รวมอยู่ด้วย จำนวน 91,986.45 ล้านบาท

จก

ในปี 2563 รพท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุน จากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2563 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท

6.13 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ	1,185.03	1,436.82	1,185.03	1,436.82
เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ	204,673.67	209,465.36	204,673.67	209,465.36
เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับ	-	53.63	-	53.63
รวม	205,858.70	210,955.81	205,858.70	210,955.81

เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ ดอกเบี้ยเงินกู้ในส่วนที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา และในส่วนของดอกเบี้ยเงินกู้ตามมติคณะรัฐมนตรีโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับ เป็นเงินกู้ในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554

6.14 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	1,889.32	1,529.74	1,889.32	1,529.74
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	13.33	13.42	13.33	13.42
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	4.42	8.00	4.42	8.00
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	94.72	98.23	94.72	98.23
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอจ่ายคืน	243.76	256.03	243.76	256.03
เงินจ่ายอื่น	0.74	0.62	0.74	0.62
รวม	2,246.29	1,906.04	2,246.29	1,906.04

6.15 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เจ้าหนี้การค้า	2,682.14	2,763.73	2,673.84	2,746.59
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,086.81	450.53	1,081.34	463.33
ภาษีค้างจ่าย	290.94	244.28	289.32	239.50
รวม	4,059.89	3,458.54	4,044.50	3,449.42

จก

6.16 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

6.16.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฟ้า รับภาระ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินกู้ต่างประเทศ	337.70	475.12	337.70	475.12
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	115,743.00	88,656.00	115,743.00	88,656.00
- ธนาคารออมสิน	36,349.00	60,949.00	36,349.00	60,949.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	29,674.70	16,869.15	29,674.70	16,869.15
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฟ้า รับภาระ	182,104.40	166,949.27	182,104.40	166,949.27
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	166.15	160.55	166.15	160.55
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	7,000.00	18,603.00	7,000.00	18,603.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	10,199.55	864.00	10,199.55	864.00
- ธนาคารออมสิน	10,960.00	5,900.00	10,960.00	5,900.00
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ¹	28,325.70	25,527.55	28,325.70	25,527.55
คงเหลือเงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฟ้า รับภาระ ²	153,778.70	141,421.72	153,778.70	141,421.72

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2562 การประชุมเพื่อพิจารณาแนวทางการรับภาระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ปลัดกระทรวงคมนาคม ประธานการประชุมแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า การประชุมในครั้งนี้สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ในคราวอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา) ได้เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ของ รฟท. เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานงบประมาณ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม รฟท. และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ร่วมกันหารือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ต่อไป

ในปี 2563 รฟท. ได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคม เรื่อง ขอบทบทวนมติคณะรัฐมนตรีการรับภาระหนี้สินในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง และขอความเห็นชอบแนวทางการชำระหนี้โครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ตามหนังสือ รฟท. ด่วนที่สุด ที่ รฟ1/887/2563 ลงวันที่ 23 เมษายน 2563 เพื่อพิจารณานำเสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

จก

6.16.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	2563	2562	2563	2562
เงินกู้ต่างประเทศ	44,895.04	36,810.88	44,895.04	36,810.88
เงินกู้ภายในประเทศ-กระทรวงการคลัง	87,232.29	71,788.85	87,232.29	71,788.85
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ	132,127.33	108,599.73	132,127.33	108,599.73
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	438.62	102.48	438.62	102.48
เงินกู้ภายในประเทศ-กระทรวงการคลัง	30,596.10	14,174.87	30,596.10	14,174.87
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ³	31,034.72	14,277.35	31,034.72	14,277.35
คงเหลือเงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ ⁴	101,092.61	94,322.38	101,092.61	94,322.38
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ¹⁺³	59,360.42	39,804.90	59,360.42	39,804.90
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว ²⁺⁴	254,871.31	235,744.10	254,871.31	235,744.10

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

6.17 เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 และวันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 284.70 ล้านบาท และ 349.03 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเป็นเงินสุทธิตายอดเงินสะสมที่เก็บจากผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. และเงินให้กู้แก่สมาชิกของกองเงินสะสมฯ ที่ รฟท. จ่ายแทนจากกองเงินสะสมฯ

6.18 ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
		(จัดประเภท รายการใหม่)		(จัดประเภท รายการใหม่)
หน่วย : ล้านบาท				
6.18.1 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฟ้ารับภาระ				
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	6.92	4.69	6.92	4.69
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	434.57	377.78	434.57	377.78
- ธนาคารออมสิน	67.12	258.41	67.12	258.41
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	59.76	79.06	59.76	79.06
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฟ้ารับภาระ ¹	568.37	719.94	568.37	719.94
6.18.2 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ				
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	138.15	136.05	138.15	136.05
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- กระทรวงการคลัง	246.10	397.76	246.10	397.76
- พันธบัตร	102.24	140.34	102.24	140.34
- ธนาคารออมสิน	13.99	33.63	13.99	33.63
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	4.29	8.93	4.29	8.93
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ²	504.77	716.71	504.77	716.71
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ¹⁺²	1,073.14	1,436.65	1,073.14	1,436.65

6.19 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
หน่วย : ล้านบาท				
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	1,307.40	1,397.10	1,307.40	1,397.10
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	112.19	194.09	112.19	194.09
หนี้สินค้างจ่ายอื่น ๆ	48.03	80.44	43.24	75.22
รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ	55.98	57.75	55.98	57.75
รวม	1,523.60	1,729.38	1,518.81	1,724.16

รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 1,307.40 ล้านบาท เป็นรายได้รับล่วงหน้าที่ยังไม่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 669.88 ล้านบาท

6.20 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.62	17.49	17.62	17.49
เงินประกันตัวพนักงาน	5.20	6.07	5.20	6.07
รวม	22.82	23.56	22.82	23.56

6.21 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินมัดจำ	796.44	703.92	796.44	703.92
เงินประกัน	2,719.23	2,424.78	2,718.60	2,423.75
รวม	3,515.67	3,128.70	3,515.04	3,127.67

6.22 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ยอดยกมา	5,246.46	5,717.91	5,246.46	5,717.91
บวก อุปกรณ์รับบริจาด	-	0.20	-	0.20
	5,246.46	5,718.11	5,246.46	5,718.11
หัก รับรู้เป็นรายได้	461.83	440.51	461.83	440.51
จัดประเภทรายการใหม่และปรับปรุง	-	31.14	-	31.14
ยอดยกไป	4,784.63	5,246.46	4,784.63	5,246.46

6.23 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ยอดยกมา	282,794.43	317,243.14	282,794.43	317,243.14
บวก เพิ่มจากวงเงินจากรัฐบาล	4,439.85	2,015.29	4,439.85	2,015.29
	287,234.28	319,258.43	287,234.28	319,258.43
หัก รับรู้เป็นรายได้	970.34	968.42	970.34	968.42
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.43	0.34	0.43	0.34
ปรับปรุง	512.36	35,495.24	512.36	35,495.24
ยอดยกไป	285,751.15	282,794.43	285,751.15	282,794.43

งท 2

รพท. ได้บันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาลตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก

6.24 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ประเภทผลประโยชน์ระยะยาวและผลประโยชน์หลังออกจากงาน ประกอบด้วย ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ ภาระบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ และภาระค่ารักษาพยาบาล

ตามหลักมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (TAS 19) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน สนับสนุนให้หน่วยงานใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit method) ในการประมาณการหนี้สินทางคณิตศาสตร์ประกันภัย (Defined Benefit Obligation) ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของการให้บริการที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตและเงินเดือนที่คาดว่าจะได้ในอนาคต

ดังนั้น การตั้งสมมติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัยซึ่งเป็นที่ยอมรับสำหรับอัตราการเพิ่มขึ้นของเงินเดือนจึงเป็นสิ่งจำเป็น มากไปกว่านั้น สมมติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับองค์ประกอบอื่น ๆ เพื่อใช้ในสูตรการประมาณการผลประโยชน์ ก็เป็นสิ่งจำเป็นในการประมาณการภาระผูกพัน เช่น สมมติฐานทางประชากรศาสตร์ และสมมติฐานทางการเงิน สมมติฐานทั้งหมดที่กล่าวมานั้นมีความสำคัญเนื่องจากสมมติฐานเหล่านี้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ในการประมาณการทางคณิตศาสตร์ประกันภัยใด ๆ นั้น มีความไม่แน่นอนของผลการประมาณการเนื่องจากสมมติฐานเป็นสิ่งที่ถูกตั้งขึ้นจากความเป็นไปได้ของเหตุการณ์ในอนาคต ทั้งนี้ สมมติฐานถูกตั้งบนพื้นฐานการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติของพนักงานทั้งหมด

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน มีดังนี้

	งบการเงินรวม	
	อัตราร้อยละต่อปี	
	2563	2562
อัตราคิดลด	1.89 - 3.58	1.89 - 3.58
อัตราเงินเฟ้อ	2.75	2.75
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6	6
อัตราการเพิ่มของค่ารักษาพยาบาล	6	6
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	0.57 - 11.46	0.57 - 11.46
อัตรามรณะ	อ้างอิงตารางมรณะไทย (TMO17)	ตารางมรณะไทย (TMO17)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	อัตราร้อยละต่อปี	
	2563	2562
อัตราคิดลด	2.60 - 3.58	2.60 - 3.58
อัตราเงินเฟ้อ	2.75	2.75
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6	6
อัตราการเพิ่มของค่ารักษาพยาบาล	6	6
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	0.57 - 6.88	0.57 - 6.88
อัตรามรณะ	อ้างอิงตารางมรณะไทย (TMO17)	ตารางมรณะไทย (TMO17)

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	2563	2562	2563	2562
ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	66,729.22	65,353.47	66,682.05	65,330.56
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	3,053.50	3,186.67	3,046.47	3,180.99
ต้นทุนบริการในอดีต	-	10.25	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,985.23	1,925.81	1,984.33	1,925.19
ผลประโยชน์จ่ายในระหว่างงวด	(3,751.42)	(3,754.69)	(3,751.42)	(3,754.69)
การวัดมูลค่าใหม่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	7.71	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	68,016.53	66,729.22	67,961.43	66,682.05

ค่าใช้จ่ายโครงการผลประโยชน์พนักงานที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	2563	2562	2563	2562
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	3,053.50	3,186.67	3,046.47	3,180.99
ต้นทุนบริการในอดีต	-	10.25	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,985.23	1,925.81	1,984.33	1,925.19
กำไรขาดทุนจากการประมาณการ	1,232.30	676.93	1,232.30	676.93
ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย				
รวม	6,271.03	5,799.66	6,263.10	5,783.11

วิจิตร

การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติฐานที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัยที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยถือว่าข้อสมมติฐานอื่นๆ คงที่ จะมีผลกระทบต่อประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้ ณ วันที่ 30 กันยายน มีดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หน่วย : ล้านบาท			
	2563	2562	2563	2562
อัตราคิดลด				
- เพิ่มร้อยละ 1	(6,844.20)	(6,905.93)	(6,835.33)	(6,898.00)
- ลดลงร้อยละ 1	8,210.92	8,323.27	8,200.00	8,313.43
อัตราเงินเดือนในอนาคต				
- เพิ่มร้อยละ 1	8,854.68	8,256.15	8,843.72	8,246.83
- ลดลงร้อยละ 1	(7,475.82)	(6,975.33)	(7,466.76)	(6,967.61)
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน				
- เพิ่มร้อยละ 20	(468.10)	(431.35)	(461.90)	(426.09)
- ลดลงร้อยละ 20	477.60	439.80	470.52	433.81
อัตรามรณะ				
- เพิ่มร้อยละ 20	(2,898.55)	(2,677.12)	(2,897.54)	(2,676.25)
- ลดลงร้อยละ 20	3,484.80	3,219.46	3,483.76	3,218.57
ค่ารักษาพยาบาลในอนาคต				
- เพิ่มร้อยละ 1	594.30	553.69	594.30	553.69
- ลดลงร้อยละ 1	(483.85)	(450.80)	(483.85)	(450.80)

จก

6.25 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	1,413.59	1,605.03	1,413.59	1,605.03
ภาระจ่ายยอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	472.77	331.88	472.77	331.88
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	0.56	0.65	0.56	0.65
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	364.96	358.37	364.96	358.37
- เอกชน	41.64	35.00	41.64	35.00
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้	1,856.96	1,497.38	1,856.96	1,497.38
รอใช้งาน/รอการขาย				
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณา	43.35	62.75	43.35	62.75
ค่าจ้างที่ปรึกษาการจ่าย	22.38	22.38	22.38	22.38
รายได้สินทรัพย์บริจากรอการรับรู้	367.28	353.69	367.28	353.69
อื่น ๆ	9.01	9.00	9.01	9.00
รวม	4,592.50	4,276.13	4,592.50	4,276.13

ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 1,413.59 ล้านบาท มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 211.10 ล้านบาท และภาระจ่ายยอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 472.77 ล้านบาท มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 30.08 ล้านบาท

6.26 เงินทุน

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ที่ รฟท. ได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินทุน - รับจากงบประมาณ	38,929.36	38,929.36	38,929.36	38,929.36
- รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไข	306.28	306.28	306.28	306.28
ชำระคืนเมื่อมีกำไรจากการ				
- เงินรับจากงบประมาณเพื่อชำระ	5,044.63	5,044.63	5,044.63	5,044.63
เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ				
รวม	44,280.27	44,280.27	44,280.27	44,280.27

2/10/22

6.27 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
รายได้การโดยสาร	2,597.30	3,800.02	2,597.30	3,800.02
รายได้การสินค้า	1,853.08	1,981.25	1,853.08	1,981.25
ค่าเช่ารถเสียบียง	10.81	25.96	10.81	25.96
รวม	4,461.19	5,807.23	4,461.19	5,807.23

6.28 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	514.45	777.82	514.45	777.82
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	0.80	1.46	0.80	1.46
รวม	515.25	779.28	515.25	779.28

6.29 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	2,402.62	2,366.05	2,402.62	2,366.05
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	309.84	274.21	309.84	274.21
ค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณที่ดินการรถไฟฯ	100.18	62.82	100.18	62.82
รายได้ค่าเช่า-กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	142.48	122.76	142.48	122.76
รายได้ค่าเช่าอาคาร	193.01	238.10	193.01	238.10
รายได้ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานี	22.91	21.01	22.91	21.01
ค่าเช่าโรงแรม	74.18	47.98	74.18	47.98
รวม	3,245.22	3,132.93	3,245.22	3,132.93

6.30 รายได้จากพื้นที่ ไอซีดี

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ค่าธรรมเนียมสัมปทาน	-	166.61	-	166.61
รายได้ค่าเช่าตปประโยชน์	827.08	-	827.08	-
รวม	827.08	166.61	827.08	166.61

วิศ

รพท. ได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2552 กับคู่สัญญาจำนวน 6 ราย ซึ่งสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 หลังสิ้นสุดสัญญา รพท. ให้คู่สัญญาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยรับชำระเงินค่าใช้ประโยชน์ตามอัตราสุดท้ายของสัญญา ในงวดบัญชีปี 2562 มีรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี จำนวน 166.60 ล้านบาท เป็นรายได้ประจำเดือนตุลาคม 2561 ถึงเดือนมกราคม 2562

ต่อมา รพท. มีหนังสือถึงผู้ประกอบการ ว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้แก่ รพท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไข คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รพท. จึงมีมติให้ เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการที่ อส 0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รพท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ข. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้

รพท. มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.74/2561 ลงวันที่ 31 มกราคม 2561 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการ สรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานผู้ประกอบการรายใหม่ และมีหนังสือแจ้งต่อผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบังรายเดิมว่า การใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ในช่วงที่สัญญายังมีได้มีการผูกพันสัญญาใหม่ และ รพท. ได้ออกประกาศ เชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง ซึ่งได้ดำเนินการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหา เอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ต่อคณะรัฐมนตรี ผลการประชุม คณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 มีมติให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและ วิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้มีการศึกษาข้อมูลตาม ความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณและสำนักงานสภาพัฒนา การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และเลขาธิการ คณะกรรมการกฤษฎีกาไปพิจารณาประกอบการดำเนินการก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ต่อมากระทรวงคมนาคม ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกันเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 ที่ประชุมมีมติให้ รพท. จัดทำรายงานการศึกษา และวิเคราะห์โครงการฯ รวมทั้งขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในรายละเอียดถึงขั้นตอนที่ถูกต้อง และพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาในระหว่างที่รอการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป รพท. จึงมีหนังสือถึงสำนักงาน คณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เลขที่ รพท1/282/2563 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อขอหารือแนวทาง ดำเนินการโครงการดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

6.31 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หน่วย : ล้านบาท			
	2563	2562	2563	2562
รายได้ค่าใช้สิทธิขนส่งสาธารณะและติดตั้ง	15.25	19.01	15.25	19.01
ป้ายโฆษณาบนขบวนรถ				
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	7.20	9.65	7.20	9.65
รายได้ค่าบริการพยาบาลโรงพยาบาลบุรีรัมย์	2.59	2.79	2.59	2.79
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคลภายนอก	46.78	43.62	46.78	43.62
รายได้ตลาดชั้นเดีย และ กม.11	1.12	1.80	1.12	1.80
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับที่ดินและอาคาร	51.77	50.53	51.77	50.53
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	11.80	2.93	11.80	2.93
รวม	136.51	130.33	136.51	130.33

6.32 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หน่วย : ล้านบาท			
	2563	2562	2563	2562
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	33.17	19.43	33.17	19.43
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)	2,828.50	2,979.65	2,828.50	2,979.65
เงินอุดหนุนงานซ่อมบำรุงทาง	-	7.17	-	7.17
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	51.21	103.38	51.21	103.38
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	919.13	865.03	919.13	865.03
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,381.00	877.32	1,381.00	877.32
รวม	5,213.01	4,851.98	5,213.01	4,851.98

6.32.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

- ลดค่าโดยสารครึ่งราคา หรือการลดค่าโดยสารไป-กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น ทหารผ่านศึก สมาชิกครูสภา ภิษุสามเณร ฯลฯ

- ตัวเดือนลดราคา สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารและนักเรียน

- ตัวพิเศษลดราคา ทั้งเที่ยวเดียวและไป-กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น คณะนักเรียน คณะลูกเสือ คณะนักกีฬาและนักเรียน

6.32.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554

จก

6.32.3 เงินอุดหนุนอื่น ๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน เงินอุดหนุนสินทรัพย์รับรู้เป็นรายได้ตามจำนวนค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่ได้จากเงินอุดหนุน

6.33 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ขายรางเหล็กเก่า	57.14	45.65	57.14	45.65
ขายไม้หมอนเก่า	3.32	3.32	3.32	3.32
รวม	60.46	48.97	60.46	48.97

6.34 รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
รายได้ค่าปรับ	75.79	91.82	75.79	91.82
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	253.88	36.95	253.88	36.95
รายได้ขายแบบประกวราคา	10.35	21.11	10.35	21.11
รายได้خذใช้ค่าเสียหาย	43.48	57.59	43.48	57.59
รายได้ดอกเบี้ย	14.12	8.48	14.05	8.40
รายได้ค่าจอตรดและทำความสะอาด	37.87	43.20	37.87	43.20
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	57.12	48.71	57.12	48.70
รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ	68.80	11.34	68.80	11.34
รวม	561.41	319.20	561.34	319.11

6.35 ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน	10.77	(15.57)	10.77	(15.57)
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	1,877.60	(82.11)	1,877.60	(82.11)
รวม	1,888.37	(97.68)	1,888.37	(97.68)

ผลขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันเป็นสกุลเงินยูโร (EUR) และเงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศเป็นสกุลเงินเยน (JPY)

วิชา 2

6.36 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	806.95	811.71	806.95	811.71
ค่าล่วงเวลา	98.97	92.65	98.97	92.65
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	130.81	146.07	130.81	146.07
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่น ๆ	1,770.99	1,462.74	1,770.99	1,462.74
รวม	2,807.72	2,513.17	2,807.72	2,513.17

6.37 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	743.71	801.11	743.71	801.11
ค่าล่วงเวลา	154.28	234.10	154.28	234.10
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	56.07	76.41	56.07	76.41
ค่าวัสดุบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และอื่น ๆ	2,316.26	2,208.52	2,316.26	2,208.52
รวม	3,270.32	3,320.14	3,270.32	3,320.14

6.38 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	2,434.11	2,491.09	2,434.11	2,491.09
ค่าล่วงเวลา	873.12	1,033.87	873.12	1,033.87
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	327.29	406.06	327.29	406.06
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	1,749.68	2,317.01	1,749.68	2,317.01
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,298.58	1,482.14	1,298.58	1,482.14
รวม	6,682.78	7,730.17	6,682.78	7,730.17

จก

6.39 ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าขานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าล่วงเวลา	-	0.39	-	0.39
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	18.07	14.91	18.07	14.91
รวม	18.07	15.30	18.07	15.30

6.40 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	6.11	5.19	6.11	5.19
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	0.10	0.19	0.10	0.19
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,142.72	1,262.52	1,144.00	1,264.52
รวม	1,148.93	1,267.90	1,150.21	1,269.90

ค่าใช้จ่ายจ้างเหมาบริการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด จำนวน 265.03 ล้านบาท รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ

6.41 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	ปรับปรุงใหม่ 2562	2563	ปรับปรุงใหม่ 2562
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	347.69	354.04	347.69	354.04
ค่าล่วงเวลา	40.01	50.78	40.01	50.78
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	100.72	57.56	100.72	57.56
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	283.82	395.99	283.82	395.99
รวม	772.24	858.37	772.24	858.37

วิศ

6.42 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย .

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	2563	2562	2563	2562
บำเหน็จบำนาญ บำเหน็จดำรงชีพและ เงินสงเคราะห์ค่าทำศพ	5,379.42	4,972.04	5,379.42	4,972.04
ค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	574.83	551.33	574.83	551.33
ผลประโยชน์จากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน	316.78	276.29	308.85	259.74
รวมค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	6,271.03	5,799.66	6,263.10	5,783.11
ค่าเล่าเรียนบุตรและอื่น ๆ	3.16	4.60	3.16	3.63
รวม	6,274.19	5,804.26	6,266.26	5,786.74

นพด

6.43 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
รายได้				
เงินงบประมาณรับเพื่อจ่ายให้กับตำรวจรถไฟ	336,790,800.00	323,646,800.00	336,790,800.00	323,646,800.00
รวมรายได้	336,790,800.00	323,646,800.00	336,790,800.00	323,646,800.00
ค่าใช้จ่าย				
เงินเดือนค่าจ้าง	305,603,951.71	284,034,203.45	305,603,951.71	284,034,203.45
เงินพิเศษสุรบ	4,186,356.35	4,815,234.93	4,186,356.35	4,815,234.93
เงินตกเบิก	647,692.90	519,748.38	647,692.90	519,748.38
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	35,767,496.73	38,470,035.17	35,767,496.73	38,470,035.17
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	48,851,715.08	49,571,021.33	48,851,715.08	49,571,021.33
ค่าเล่าเรียน	3,477,527.00	3,415,720.20	3,477,527.00	3,415,720.20
ค่ารักษาพยาบาล	1,209,029.90	1,056,357.57	1,209,029.90	1,056,357.57
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	7,000.00	5,425.00	7,000.00	5,425.00
เงินยืมชีพภาคใต้	2,756,944.80	2,766,416.00	2,756,944.80	2,766,416.00
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	2,656,463.79	2,699,707.83	2,656,463.79	2,699,707.83
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	227,914.30	180,293.72	227,914.30	180,293.72
ค่าน้ำมันรถยนต์	3,837,203.70	3,706,213.58	3,837,203.70	3,706,213.58
ค่าซ่อมของใช้	69,493.64	21,857.00	69,493.64	21,857.00
ค่าสืบลูก	240,000.00	240,000.00	240,000.00	240,000.00
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	21,600.00	26,400.00	21,600.00	26,400.00
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	398,074.64	1,189,855.96	398,074.64	1,189,855.96
ค่าจ้างเหมา	-	86,000.00	-	86,000.00
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	479,962.30	363,287.59	479,962.30	363,287.59
ค่าของใช้อื่น	163,702.12	120,191.02	163,702.12	120,191.02
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	376,036.86	388,749.17	376,036.86	388,749.17
รวมค่าใช้จ่าย	410,978,165.82	393,676,717.90	410,978,165.82	393,676,717.90
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูง (ต่ำ)				
กว่างบประมาณที่รับ	74,187,365.82	70,029,917.90	74,187,365.82	70,029,917.90

จก

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปีซึ่งสำนักงบประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับความช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายสูงกว่างบประมาณที่ได้รับ จำนวน 74.19 ล้านบาท

6.44 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
พันธบัตรการรถไฟ	976.06	730.09	976.06	730.09
ธนาคารออมสิน	246.42	109.40	246.42	109.40
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	155.47	34.67	155.47	34.67
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	2.51	-	2.51	-
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	0.54	3.16	0.54	3.16
รวม	1,381.00	877.32	1,381.00	877.32

6.45 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากในประเทศ	296.46	407.26	296.46	407.26
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากต่างประเทศ	9.17	13.22	9.17	13.22
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	2,933.05	3,084.54	2,933.05	3,084.54
รวม	3,238.68	3,505.02	3,238.68	3,505.02

6.46 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	2563	2562	2563	2562
ชดเชยผลขาดทุนของการรถไฟฯ	14,051.22	11,736.56	14,051.22	11,736.56
ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนสงเคราะห์ฯ	5,024.97	4,588.51	5,024.97	4,588.51
รวม	19,076.19	16,325.07	19,076.19	16,325.07

จ/ทค

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกรับกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาดเงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้ความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รพท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รพท. เท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

6.47 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

6.47.1 รพท. มีข้อพิพาทกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณีการบอกเลิกสัญญาสัมปทานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ฉบับลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 โดยเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 บริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม อ้างมูลเหตุว่า สัญญาสัมปทานดังกล่าวเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ทำให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิมพร้อมขอให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และ รพท. ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ คืบ เป็นเงินทั้งสิ้น 28,334.66 ล้านบาท ต่อมา คค. และ รพท. (ในฐานะคู่สัญญาฝ่ายรัฐ) ได้ยื่นคำคัดค้าน/ข้อเรียกร้องแย้งต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม โดยอ้างมูลเหตุว่า บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน พร้อมทั้งเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 59,581.79 ล้านบาท เหตุเช่นนี้ทำให้คณะอนุญาโตตุลาการได้แยกสำนวนที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 อีกสำนวนหนึ่ง หลังจากนั้นเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยเห็นว่าสัญญาสัมปทานเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ซึ่งส่งผลให้คู่สัญญาจำต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม ดังนั้น จึงวินิจฉัยให้ คค. และ รพท. (ผู้คัดค้านทั้งสอง) ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ ให้แก่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด (ผู้ร้อง) กล่าวคือคืนเงินค่าตอบแทน จำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกันสัญญา จำนวน 500 ล้านบาท และคืนเงินค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกันดังกล่าว จำนวน 38.75 ล้านบาท รวมทั้งชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการจำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (การคืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจะไม่คิดดอกเบี้ย) ต่อมาเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 โดยให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของคู่สัญญาฝ่ายรัฐ จากพฤติการณ์ที่กล่าวมา คค. และ รพท. ไม่เห็นพ้องด้วยกับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองสำนวน จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง (โดยยื่นเป็นคดีหมายเลขดำที่ 2038/2551 คดีหมายเลขดำที่ 107/2552) ส่วนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้มีการบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 (เป็นคดีหมายเลขดำที่ 1379/2552) โดยศาลปกครองกลางได้รวมคดีทั้งสามเป็นสำนวนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขดำที่ 107/2552 เป็นสำนวนหลัก ต่อมาเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2557 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเป็นคดีหมายเลขแดงที่ 366-368/2557 ให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง โดยให้เหตุผลว่าคณะอนุญาโตตุลาการไม่มีอำนาจรับข้อพิพาทนั้นไว้วินิจฉัย เนื่องจากการยื่นคำเสนอข้อพิพาทของทั้งสองเรื่องเกินกำหนดระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด รู้หรือควรรู้ถึงเหตุแห่งการฟ้องคดี คือ วันที่ 30 มกราคม 2541 และวันที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐได้มี

หนังสือบอกเลิกสัญญาสัมปทาน คือ วันที่ 27 มกราคม 2541 ตามลำดับ ทั้งนี้ ตามมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551 บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง จึงยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด และเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขแดงที่ อ.221-223/2562 ที่พิพากษากลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และให้ คค. และ รพท. ต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยให้ผู้ร้องทั้งสองปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ซึ่งเหตุผลสำคัญในการวินิจฉัยคดีของศาลปกครองสูงสุด คือ การนับระยะเวลายื่นคำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวต้องเริ่มนับตั้งแต่วันที่ศาลปกครองเปิดทำการ คือ วันที่ 9 มีนาคม 2544 (ทั้งนี้ ตามมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545)

ภายหลังจากที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาในคดีดังกล่าว คค. และ รพท. (คู่สัญญาฝ่ายรัฐ) เห็นว่าการเริ่มนับเวลาตามที่ศาลปกครองสูงสุดพิพากษานั้นไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งยังตรวจสอบพบความผิดปกติในเรื่องที่ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ยังคงมีสถานะเป็นคนต่างด้าวตั้งแต่วันเริ่มจดทะเบียนจัดตั้งจนถึงปัจจุบัน ดังนั้น เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2562 คค. และ รพท. จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดี คำร้องขอพิจารณาคดีในที่ประชุมใหญ่ศาลปกครองสูงสุด และคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่ ต่อมาเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ เพราะเห็นว่าการวินิจฉัยดังกล่าวถือเป็นดุลพินิจของศาลปกครองสูงสุด และเอกสารหลักฐานในเรื่องสถานะของ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด มิได้เป็นพยานหลักฐานใหม่อันจะมีผลทำให้ข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วเปลี่ยนแปลงไปในสาระสำคัญ ดังนั้น คำขอให้ศาลพิจารณาคดีใหม่จึงไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 75 วรรคหนึ่ง (1) และ (3) ประกอบวรรคสองแห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542

คค. และ รพท. ได้หารือกับคณะทำงานที่สำนักงานอัยการสูงสุดแต่งตั้งขึ้นเพื่อรับผิดชอบคดีบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ในประเด็นข้อกฎหมายต่าง ๆ ต่อมาวันที่ 18 กันยายน 2562 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจาก คค. และ รพท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีต่อศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่อนุญาตคำขอทุเลาการบังคับคดี โดยให้เหตุผลว่า “คดีนี้อยู่ในระหว่างการอุทธรณ์คำสั่งไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่ได้มีคำสั่งในเรื่องดังกล่าว จึงไม่เข้าเงื่อนไขตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543 ในอันที่ศาลจะสั่งบังคับคดี ศาลจึงไม่อนุญาตตามคำขอ”

นอกจากนั้น ทางสำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ได้สอบถามความคืบหน้าในการดำเนินการตามคำพิพากษาดังกล่าวเป็นระยะ ๆ โดย คค. และ รพท. ต่างก็รายงานต่อผู้อำนวยการสำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ว่าในขณะนี้คณะทำงานเจรจาเพื่อลดผลกระทบต่อภาครัฐ อันเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด (ซึ่งแต่งตั้งขึ้นตามคำสั่ง คค. ที่ 125/2562 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2562) ทำการเจรจาในเบื้องต้นกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเสนอต่อภาครัฐอันมีลักษณะเป็นสัญญาประนีประนอม ซึ่งทางราชการไม่เคยดำเนินการมาก่อน คค. จึงมีหนังสือหารือสำนักงานอัยการสูงสุดเกี่ยวกับร่างบันทึกข้อตกลงการปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด และได้รับหนังสือตอบข้อหารือจากสำนักงานอัยการสูงสุดกลับมาแล้ว โดยมีความเห็นในประเด็นข้อกฎหมายต่อเงื่อนไขของร่างบันทึกข้อตกลง พร้อมทั้งแจ้งว่าหากเจ้าหน้าที่ของ

วิเทศ

บริษัทฯ ต้องเสียเปรียบจากการลงนามในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ก็อาจใช้สิทธิร้องขอต่อศาลเพื่อให้เพิกถอนบันทึกข้อตกลงดังกล่าวได้ ตามมาตรา 237 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่มีคำสั่งว่าจะรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่หรือไม่ เนื่องจากหากมีคำสั่งรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่แล้ว ก็จะมีผลให้เกิดการงดการบังคับคดีไว้ก่อน ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543 ต่อมา เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2563 ศาลปกครองสูงสุดอ่านคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลชั้นต้น ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ โดยอ้างว่ามีใช้พยานหลักฐานใหม่ อันอาจทำให้ข้อเท็จจริงเปลี่ยนไป

เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2563 รพท. ยื่นฟ้องนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร ต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2533 (ซึ่งเป็นวันรับจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท) โดยในขณะนี้รอผลการพิจารณาของศาลปกครองกลาง และเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2563 คค. และ รพท. ได้ยื่นคำร้องผ่านผู้ตรวจการแผ่นดิน เพื่อขอให้เสนอความเห็นให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณา ว่ามติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ ต่อมาเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2564 สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ ได้ประกาศข่าวมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 วันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 เรื่อง ปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาการฟ้องคดีปกครอง ว่าเป็นการออกระเบียบตาม พรบ. จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 มาตรา 44 แต่ไม่ได้ดำเนินการตามมาตรา 5 และมาตรา 6 วรรคหนึ่ง จึงขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา 3 วรรคสอง และมาตรา 197 วรรคสี่ ขณะนี้ รพท. อยู่ระหว่างการรอสำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน ไปดำเนินการขอคัดค้านคำวินิจฉัยกลางของศาลรัฐธรรมนูญเพื่อนำมาพิจารณาเนื้อหาและรายละเอียดต่าง ๆ พร้อมประสานงานกับกระทรวงคมนาคมในการพิจารณาแนวทาง เพื่อปฏิบัติตามคำวินิจฉัยของศาลรัฐธรรมนูญต่อไป

6.47.2 รพท. มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 107 คดี ทุนทรัพย์รวม จำนวน 2,508.37 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท		
คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา	จำนวนคดี	ทุนทรัพย์
ศาลชั้นต้น	61	1,279.57
ศาลอุทธรณ์	13	114.13
ศาลฎีกา	33	1,114.67
รวมทั้งสิ้น	107	2,508.37

6.48 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน

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

1. ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 กม. วงเงิน 52,220 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

2. ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. วงเงิน 13,133 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าร้อยละย้ายสิ่งกีดขวางและระบบสาธารณูปโภค จำนวน 1,758 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา จำนวน 7 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน 214 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง จำนวน 11,154 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

รวม

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ครม. มีมติอนุมัติให้ รพท. 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-ตลิ่งชัน จำนวน 4,184 ล้านบาท (งานไฟฟ้าเครื่องกล) ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ และเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 ครม. มีมติดังนี้

1. อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จากเดิม ที่ครม. 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-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. เป็นเงิน 2,403 ล้านบาท เพื่อให้การเดินทางสามารถเชื่อม เป็นระบบเดียวกันได้ ประกอบด้วย งานไฟฟ้าเครื่องกล จำนวน 2,162 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา จำนวน 84 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม จำนวน 157 ล้านบาท

2. อนุมัติให้ รพท. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ- รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ภายใต้กรอบวงเงิน 10,400 ล้านบาท เพื่อให้การเดินทางสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ แบ่งเป็นกรอบวงเงิน ดังนี้

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

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

ต่อมา เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2555 ครม. มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2555 รับทราบสถานการณ์ดำเนินการประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ในสัญญาที่ 1-3 ซึ่งประกอบด้วยสัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 27,137 ล้านบาท สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 19,314 ล้านบาท และสัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 25,656 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา เป็น เงินจำนวน 72,107 ล้านบาท โดยกิจการร่วมค้า เอส ยู เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดในสัญญาที่ 1 (งานก่อสร้างงานโยธา สถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง) และเห็นชอบการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธา เป็นจำนวน 74,798.26 ล้านบาท (จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552) โดยปรับกรอบวงเงินในสัญญาที่ 1 เพิ่มเติม จากจำนวน 27,137 ล้านบาท เป็นจำนวน 29,828.26 ล้านบาท โดยมอบหมายให้ รพท. จัดทำรายละเอียด การปรับเพิ่มวงเงินแยกเป็นรายการ ซึ่งการประชุม ครม. เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2556 ได้รับทราบรายละเอียดการปรับเพิ่ม วงเงินสัญญาที่ 1 ดังกล่าวแล้ว

เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2556 ครม. มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 3 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 ในเรื่องการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธาของโครงการฯ ของสัญญาที่ 2 (งานโยธาสำรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต) เพิ่มเติม จากจำนวน 19,314 ล้านบาท เป็นจำนวน 21,235.44 ล้านบาท รวมวงเงิน ลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 76,719.70 ล้านบาท และให้ รพท. ดำเนินการโครงการดังกล่าวเพื่อนำไปสู่การก่อสร้างงานโยธาใน สัญญาที่ 1 และ 2 ตามลำดับขั้นตอนต่อไป

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ครม. มีมติอนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม จำนวน 8,140 ล้านบาท (จากวงเงินลงทุนเดิมตามมติ ครม. วันที่ 8 มกราคม 2556 จำนวน 76,719.70 ล้านบาท) รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 84,859.70 ล้านบาท ให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยกรอบวงเงินโครงการฯ 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 ปรับกรอบวงเงินลงทุนและให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม (จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 จำนวน 84,859.70 ล้านบาท) เป็นจำนวน 91,567.30 ล้านบาท

สรุปการอนุมัติกรอบวงเงินในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน (สายสีแดง)

ครม. มีมติเมื่อวันที่		รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับใหม่
22 พฤษภาคม 2550		โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	-
16 ตุลาคม 2550		โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	59,888.00
10 มีนาคม 2552		โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	59,888.00	65,148.00
		จัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)		10,400.00
		รวมทั้งสิ้น		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		27,137.00
		ประกวดราคาได้		
		สัญญาที่ 2 งานโยธา กรอบวงเงิน 19,461 ล้านบาท		19,314.00
		ประกวดราคาได้		
		สัญญาที่ 3 งานระบบ กรอบวงเงิน 26,272 ล้านบาท		25,656.00
		ประกวดราคาได้		
		รวมทั้งสิ้น		72,107.00
		ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้		
		สัญญาที่ 1 งานโยธา ปรับกรอบวงเงิน	27,137.00	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	74,798.26

จก

สรุปการอนุมัติกรอบวงเงินในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน (สายสีแดง) (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินปรับใหม่
8 มกราคม 2556	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้		
	สัญญาที่ 1 งานโยธา ไม่ปรับกรอบวงเงิน	29,828.26	29,828.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา ปรับกรอบวงเงิน	19,314.00	21,235.44
	สัญญาที่ 3 งานระบบ ไม่ปรับกรอบวงเงิน	25,656.00	25,656.00
	รวมทั้งสิ้น	74,798.26	76,719.70
3 กุมภาพันธ์ 2558	แก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงิน ดังนี้		
	สัญญาที่ 1 งานโยธา	29,828.26	34,143.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา	21,235.44	24,587.44
	สัญญาที่ 3 งานระบบ	25,656.00	26,129.00
	รวมทั้งสิ้น	76,719.70	84,859.70
9 กุมภาพันธ์ 2559	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้		
	สัญญาที่ 1 งานโยธา	34,143.26	34,118.38
	สัญญาที่ 2 งานโยธา	24,587.44	24,575.91
	สัญญาที่ 3 งานระบบ	26,129.00	32,873.01
	รวมทั้งสิ้น	84,859.70	91,567.30

กรอบวงเงินรวม 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)

ณ วันสิ้นสุด รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ในพื้นที่ดำเนินโครงการฯ โดยมีบริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2550 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ณ วันสิ้นสุดได้เบิกจ่ายเงินครบแล้ว

1.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมีบริษัท ทิม คอนซัลตัง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2550 วงเงิน 6.15 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 5 งวด ครบกำหนดตามสัญญาวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2551 ต่อมาได้รับอนุมัติให้ขยายเวลาอีก 2 ครั้ง ครั้งที่ 1 ครบกำหนดวันที่ 22 มิถุนายน 2551 และครั้งที่ 2 ครบกำหนดวันที่ 12 ธันวาคม 2551 ณ วันสิ้นสุดได้เบิกจ่ายเงินครบแล้ว

วิภา

1.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีกลุ่มบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟฟ./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 ปรับแบบก่อสร้างทางเพื่อหลบ แนวท่อก๊าซ 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 และบันทึก ข้อตกลงระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา กับกิจการร่วมค้าฯ ลงวันที่ 22 มีนาคม 2555 ค่าจ้างงวดที่ 36-37 เป็นเงิน 6.41 ล้านบาท กิจการร่วมค้า ยูนิค-ขุนโว จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าควบคุมงานและค่าจ้างที่ปรึกษา ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 เห็นชอบกรณีการให้ความช่วยเหลือเนื่องจากเหตุอุทกภัย ซึ่งกิจการร่วมค้า ยูนิค-ขุนโว ได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีก 188 วัน จากสิ้นสุดวันที่ 19 มกราคม 2555 เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่ 25 กรกฎาคม 2555 ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

1.4 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยมีกิจการร่วมค้ายูนิค-ขุนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอนจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ขุนโว คอนสตรัคชั่น แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.5/รฟฟ./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 รวมเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 9,114 ล้านบาท รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างงวดที่ 1-41 ครบถ้วนเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 9,098.85 ล้านบาท และสัญญาดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและ ออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกรวย โดยมีบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟฟ./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่างานตามสัญญา จำนวน 17.85 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินครบแล้ว เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2555

1.6 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สัญญาที่ 3B โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.8/รฟฟ./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 โดยจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าเป็นเงินจำนวน 124.60 ล้านบาท เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 จ่ายเงินค่างานงวดที่ 1-40 เพียงวันที่ 17 กันยายน 2563 เป็นเงิน 280.00 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้า เพียงวันที่ 1 สิงหาคม 2559 เป็นเงินเยน จำนวน 2,119.01 ล้านเยน กลุ่มบริษัท MHSC ขอยกยอ เวลาตามสัญญาเพิ่มเติมถึงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2564

2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต

2.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบราคากลาง โดยมีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 กันยายน 2551 วงเงิน 7.32 ล้านบาท ระยะเวลา ดำเนินการ 60 วัน สัญญาเริ่มต้นวันที่ 21 ตุลาคม 2551 สิ้นสุดวันที่ 19 ธันวาคม 2551 แบ่งการชำระเงินเป็น 2 งวด งวดที่ 1 จ่ายล่วงหน้าร้อยละ 15 งวดที่ 2 (งวดสุดท้าย) ได้เบิกจ่ายเงินครบแล้ว 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 ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบแล้ว เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2559

2.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบราคากลาง โดยมีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดย รศ.ดร.สกล ห่อวโนทยาน คณะวิศวกรรมศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ วก./สญ./2/2555 ลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2555 วงเงิน 5.50 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2555 ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบแล้ว 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 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 211.05 ล้านเยน ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 54.5 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 โดยขยายระยะเวลา สัญญาถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2563 เพียงวันที่ 15 พฤษภาคม 2563 ได้เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-55 เป็นเงินบาท จำนวน 747.50 ล้านบาท และงวดที่ 1-54 เป็นเงินเยน จำนวน 211.05 ล้านเยนครบถ้วน

2.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 โดยมี 1. บริษัท ทิม คอนซัลตัง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด 2. บริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด 3. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด 4. บริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ป จำกัด 5. บริษัท นอร์ซีฟ เอ็นจิเนียริง จำกัด 6. Tonichi Engineering Consultants, Inc และ 7. Transurb Technirai/S.A เป็นคู่สัญญา 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 โดยขยายระยะเวลา สัญญาถึงวันที่ 27 มิถุนายน 2563 เพียงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2560 ได้เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-48 เป็นเงินบาท จำนวน 870.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 256.02 ล้านเยน

รฟฟ. ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา งานสัญญาที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยสัญญา ที่ 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-รังสิต และการควบคุมงานในสัญญาที่ 3B งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขยาย วันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2564 โดยค่าควบคุมงานสัญญาที่ 3A เป็นเงินบาท จำนวน 290.15 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 418.49 ล้านเยน เพียงวันที่ 18 ตุลาคม 2562 ได้เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-33 เป็นเงินบาท จำนวน 201.80 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 291.06 ล้านเยน

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและ ศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมีกิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ซีโน-ไทย เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.01/รฟฟ./2556

จก

ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 วงเงิน 29,826.97 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 26,972.62 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 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 โดยขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 16 กรกฎาคม 2563 เพียงวันที่ 6 ธันวาคม 2562 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1-77 เป็นเงินจำนวน 28,370.59 ล้านบาท

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมีบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 31 มกราคม 2556 วงเงิน 21,235.40 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 19,203.23 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระร้อยละ 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 รฟท. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับที่ 1 งานสัญญาที่ 2 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558 อันเนื่องมาจากมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ที่อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดของโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ ซึ่งทำให้วงเงินค่าก่อสร้างงานสัญญาที่ 2 เพิ่มขึ้น จำนวน 3,340.51 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) คิดรวมวงเงินค่าก่อสร้างตามสัญญาเมื่อรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 แล้ว เป็นเงินจำนวน 24,575.91 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ JICA จำนวน 22,224.07 ล้านบาท (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0) และเงินกู้ภายในประเทศ จำนวน 2,351.84 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) เพียงวันที่ 23 มิถุนายน 2563 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1-68 เป็นเงินจำนวน 24,168.62 ล้านบาท

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

2.9 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำแผนธุรกิจ แผนกบริหารและแผนปฏิบัติการจัดเดินขบวนรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยมีสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 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 ได้เบิกจ่ายเงินครบแล้ว 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. และบริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.7/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2564 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 1-41 เพียงวันที่ 26 มิถุนายน 2563 เป็นเงินบาท จำนวน 4,238.27 ล้านบาท และงวดที่ 1-41 เป็นเงินเยน จำนวน 21,678.22 ล้านเยน

จกค

6.49 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องของ รฟท. และพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 หรือกฎหมาย EEC

ปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ดังนี้

1. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการฯ จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตาม พรบ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2556 โดยมีบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ทิม คอนซัลติง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.4/ศบ./2560 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2560 ค่างานตามสัญญา จำนวน 79.79 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 300 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 12 มิถุนายน 2560 ได้เบิกจ่ายเงินครบแล้ว เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2563

2. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสม โดยมีบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.11/ศบ./2561 ลงวันที่ 26 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9.99 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ได้เบิกจ่ายเงินครบแล้ว เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562

เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562 มีพิธีลงนามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด หรือ Eastern High-Speed Rail Linking Three Airports Co., Ltd. ประกอบด้วย กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตรที่เป็นกิจการร่วมค้า ได้แก่ China Railway Construction Corporation Limited จากสาธารณรัฐประชาชนจีน บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ. อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ บมจ. ข.การช่าง และพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจเพื่อสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) มีแนวเส้นทางเชื่อมโยงท่าอากาศยานดอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อผ่านสถานีมักกะสัน เลี้ยวเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมุ่งหน้าต่อไปตามแนวทางรถไฟสายตะวันออก ผ่านแม่น้ำบางปะกงเข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา และเข้าสู่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นสถานีสุดท้าย ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร โดยขบวนรถสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ จำนวน 119,425 ล้านบาท ภายใต้สัญญาร่วมลงทุน 50 ปี ทั้งนี้ ทรัพย์สินทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญา ภายใต้ขอบเขตของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

1. ส่วนของระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอู่ตะเภาโดยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทั้งหมดที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. ในทันทีที่มีการก่อสร้างเสร็จสิ้น (Build-Transfer-Operate : BTO)

วทท

2. ส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารและการดำเนินกิจการทางพาณิชย์ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการมอบสิทธิ์การดำเนินกิจการทางพาณิชย์ (Build-Operate-Transfer : BOT)

โดยบริษัทฯ จะมีหน้าที่ออกแบบงานโยธา ส่วนซ่อมบำรุง ติดตั้งระบบรถไฟความเร็วสูง เดินรถบำรุงรักษา รวมถึงพัฒนาพื้นที่มักกะสัน-ศรีราชา และพื้นที่พาณิชย์บริเวณสถานี รับโอนแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ซึ่งต้องชำระหนี้บริหาร จำนวน 10,671 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี

6.50 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน 179,412.21 ล้านบาท ได้มีการลงนามระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้บันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือ (MOU) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการรถไฟ ต่อมา หลังจากการหารือทวิภาคีระหว่างนายกรัฐมนตรี ทั้งสองประเทศในการประชุมผู้นำความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ครั้งที่ 1 ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเริ่มต้นก่อสร้างโครงการในช่วงที่ 1 (กรุงเทพฯ-แก่งคอย) และช่วงที่ 3 (แก่งคอย-นครราชสีมา) เป็นอันดับแรกในระยะทาง 253 กิโลเมตร และช่วงที่ 4 (นครราชสีมา-หนองคาย) เป็นลำดับต่อมา และชะลอการก่อสร้างช่วงที่ 2 (แก่งคอย-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 ตามสัญญา เลขที่ 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 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

สัญญางานก่อสร้างโยธา ได้แก่

1. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำหรับรายละเอียดก่อสร้างหิรัญทรัพย์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.9/รฟส./2560 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาฯ (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 1) ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 109.08 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลักๆ ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

งานส่วนที่ 1 งานตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีน และการออกแบบเพิ่มเติม ในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ 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 งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหิรัญทรัพย์เพื่อการเวนคืน ช่วงบ้านภาชี-แก่งคอย-นครราชสีมา แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

เพียงวันที่ 13 กันยายน 2562 ได้เบิกจ่ายเงินส่วนที่ 1 (งวดที่ 1-3) ส่วนที่ 2 (งวดที่ 1) และส่วนที่ 3 (งวดที่ 1-3) เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 94.74 ล้านบาท

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำหรับรายละเอียดก่อสร้างหิรัญทรัพย์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม โดยบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟส./2561 ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาฯ (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 งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหิรัญทรัพย์เพื่อการเวนคืน 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

จก

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

เพียงวันที่ 26 กันยายน 2562 ได้เบิกจ่ายเงินส่วนที่ 1 (งวดที่ 1-3) ส่วนที่ 2 (งวดที่ 1) และส่วนที่ 3 (งวดที่ 1-3) เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 44.86 ล้านบาท

3. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดการประกวดราคาสัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil works) โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รพส./2561 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2561 และบันทึกข้อตกลงแนบท้าย (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 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 วันนับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

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

4. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดทำข้อกำหนดและประเมินข้อเสนอ สัญญาจ้างงานและออกแบบรายละเอียดงานโยธา สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาและสัญญางานออกแบบจัดหา ติดตั้งระบบราง ระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งขบวนรถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร โดยบริษัท อาร์ แอนด์ ที เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ 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 วันนับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

เพียงวันที่ 20 ธันวาคม 2562 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-5 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 15.79 ล้านบาท

5. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ซีวิลเอนจิเนียริ่ง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.04/รพส./2562 ลงวันที่ 6 มีนาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 3,114.98 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2562 ระยะเวลาดำเนินการ 540 วัน สิ้นสุดสัญญาก่อสร้างวันที่ 21 ตุลาคม 2563 เพียงวันที่ 18 สิงหาคม 2563 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-8 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 555.04 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 ระยะเวลาดำเนินการ 60 เดือน สิ้นสุดสัญญาก่อสร้างวันที่ 31 มีนาคม 2567 เพียงวันที่ 1 กันยายน 2563 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-11 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 270.40 ล้านบาท

7. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดงานโยธา โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย 1) บริษัท เอเชียน เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด 2) บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 3) บริษัท วิสิทธ์ เอนจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด 4) บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด 5) บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด 6) บริษัท พีเอสเค

วันที่

คอนซัลแทนส์ จำกัด 7) บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ 8) บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.14/รฟส./2562 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 731.56 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2562 ระยะเวลาดำเนินการ 19 เดือน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 เพียงวันที่ 21 สิงหาคม 2563 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-4 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 256.05 ล้านบาท

6.51 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ตามสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อย่างต่อเนื่อง ในประเทศไทย และต่างประเทศ ทำให้รัฐบาลต้องประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อออก มาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อมากขึ้น รวมถึงประกาศห้ามหรือเตือนประชาชน ให้งดการเดินทางไป ยังประเทศที่มีการแพร่ระบาดและหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภายในประเทศ ซึ่งจากสถานการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุให้ รฟท. ต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 เป็นต้นไป และทยอยให้บริการเดินรถ เมื่อสถานการณ์คลี่คลาย ซึ่งส่งผลให้รายได้จากการขนส่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

6.52 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

6.52.1 ตามหนังสือ รฟท.1/1680/2563 ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2563 รฟท. ได้มอบหมายพันธกิจเพิ่มเติม แก่บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามสัญญาจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ให้เป็นผู้เดินรถโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2563 ถึงเดือนกันยายน 2564 ในภารกิจจัดเจ้าหน้าที่อบรม ทดสอบเสมือนจริง และให้บริการเดินรถในช่วงแรก ปัจจุบัน อยู่ขั้นตอนบันทึกข้อตกลงท้ายสัญญาจ้างบริหารการเดินรถไฟฟ้าฯ สำหรับงวดปี 2564 แล้ว

6.52.2 เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2564 สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ ได้ประกาศข่าวมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการ ในศาลปกครองสูงสุดครั้งที่ 18/2545 วันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 เกี่ยวกับคดีความระหว่าง รฟท. และกระทรวงคมนาคมกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เรื่อง ปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาการฟ้องคดีปกครอง ว่าเป็นการออก ระเบียบตาม พรบ. จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 มาตรา 44 แต่ไม่ได้ดำเนินการตามมาตรา 5 และมาตรา 6 วรรคหนึ่ง จึงขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา 3 วรรคสอง และมาตรา 197 วรรคสี่



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางลัดดา ละออกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

