



รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน
การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย (กลุ่มกิจการ) และงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะกิจการ รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก และยกเว้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของเรื่องไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และฐานะการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

ตามที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 พบว่า

ก. การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ดังต่อไปนี้

1. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.22 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคม ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 5,246.46 ล้านบาท เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยพร้อมกับบันทึก

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



เป็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคมือสิ้นสุดสัญญาเช่า ในจำนวนนี้มีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคมือ จำนวน 2,839.96 ล้านบาท ที่ทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาคมือและค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสินทรัพย์นั้น ๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

- 1.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า
- 1.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน
- 1.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

2. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.24 ภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอด ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 21,357.49 ล้านบาท และ 21,310.32 ล้านบาท ตามลำดับ และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.42 ค่าใช้จ่ายภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอด ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 2,487.68 ล้านบาท และ 2,471.13 ล้านบาท ตามลำดับ เป็นการคำนวณภาวะผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 กองทุนผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามมติคณะกรรมการรถไฟฯ และตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ ซึ่งการคำนวณรับรู้ภาวะผูกพันผลประโยชน์ของพนักงานดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยคำนวณภาวะบำเหน็จโดยการใช้อัตราเงินเดือน ณ วันสิ้นงวดในแต่ละงวดของพนักงาน คูณกับจำนวนปีของการทำงาน และคำนวณภาวะบำเหน็จส่วนของค่าตอบแทนความชอบในการทำงานสำหรับพนักงานที่มีอายุงานเกิน 20 ปี ด้วยอัตราเงินเดือน ณ วันสิ้นงวดคูณจำนวนเดือนที่กำหนด ส่วนภาวะบำนาญตกทอด คำนวณโดยการใช้เงินสงเคราะห์รายเดือนและเงินช่วยค่าครองชีพ ณ วันสิ้นงวดในแต่ละงวดของอดีตผู้ปฏิบัติงานคูณจำนวนเดือนภายใต้ข้อบังคับ ฉบับที่ 4.9 ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามข้อกำหนดตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน โดยเฉพาะในข้อกำหนดดังต่อไปนี้

2.1 ใช้เทคนิคจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยเพื่อจัดทำประมาณการจำนวนผลประโยชน์ที่พนักงานควรได้รับเป็นการตอบแทนสำหรับบริการที่พนักงานให้ในงวดก่อนและงวดปัจจุบัน ได้อย่างน่าเชื่อถือ

2.2 คิดลดผลประโยชน์โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาวะผูกพันตามโครงการผลประโยชน์และต้นทุนบริการปัจจุบัน

2.3 ข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย เช่น อัตราเงินเพื่อ อัตราเงินเดือนที่เพิ่มขึ้น และอัตราคิดลด เป็นต้น



ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังอยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

3. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เงินทุนในการดำเนินการก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่เป็นพันธบัตรและเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน มียอดเงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 33,229.15 ล้านบาท ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 235,744.10 ล้านบาท และจำนวน 39,804.90 ล้านบาท ตามลำดับ เดิมการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของรัฐบาล ซึ่งตั้งแต่ปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาใหม่และตีความจากมติคณะรัฐมนตรีว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินพบว่าภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลจำนวนหนึ่งเพื่อจ่ายชำระหนี้เงินกู้โครงการดังกล่าว และตั้งแต่ปี 2555 จนถึงปี 2561 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเอกสารหลักฐานเพิ่มเติมแต่ยังไม่เหมาะสมอย่างเพียงพอที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะสามารถได้ข้อสรุปว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระหนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือไม่ สำหรับงวดปี 2562 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเอกสารหลักฐานตามรายงานการประชุมที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.16.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ ว่ามติคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และอยู่ระหว่างหารือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้ ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องปรับปรุงรายการบัญชีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งหากปรับปรุงจะมีผลกระทบต่อรายการ ดังต่อไปนี้

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

1. เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	จำนวน	174,575.85	ล้านบาท
2. เงินค้างรับจากรัฐบาล (เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ)	จำนวน	209,465.36	ล้านบาท
3. เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระ	จำนวน	141,421.72	ล้านบาท
4. เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ	จำนวน	94,322.38	ล้านบาท
5. รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	จำนวน	282,794.43	ล้านบาท
6. รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล)	จำนวน	865.03	ล้านบาท
7. รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	จำนวน	17,212.85	ล้านบาท

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

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้



4. ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 แสดงรายการที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท อาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 6,709.74 ล้านบาท และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาด จำนวน 5,327.53 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทย มิได้แยกแสดงสินทรัพย์ดังกล่าวเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อ หาประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน นอกจากนี้ข้อมูลที่ดินบางส่วนไม่มีเอกสารหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ให้ตรวจสอบ

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

5. ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.48.2 เปิดเผยข้อมูลหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม คืนเงินค่าตอบแทนที่บริษัทฯ ชำระให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกัน คืนค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกัน จำนวน 38.75 ล้านบาท และเงินในการก่อสร้างโครงการจำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี และให้ปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยมิได้บันทึกรับรู้หนี้สินและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องไว้ในงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 ให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีข้อมูลไม่เพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

ข. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายการ ดังต่อไปนี้

1. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.29 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 3,132.93 ล้านบาท และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ตามที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2 จำนวน 944.28 ล้านบาท ทั้งนี้เนื่องจาก การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่สามารถส่งสัญญาเช่าให้ตรวจสอบตามจำนวนสัญญาเช่าที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอตรวจสอบ ไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ได้ และไม่มีการปรับปรุงสัญญาเช่ากับรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ให้ถูกต้องตรงกันทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้



ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมาบันทึกบัญชีรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อการบันทึกบัญชีรายได้และลูกหนี้ครบถ้วนตามสัญญาเช่าหรือไม่

นอกจากนี้ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในส่วนของรายได้ค่าเช่าที่ดินและรายได้ค่าเช่าอาคารที่สัญญาสิ้นสุดลงและยังไม่ได้ต่อสัญญา หรืออยู่ระหว่างการจัดทำสัญญา หรือไม่มีสัญญา การรถไฟแห่งประเทศไทย ไม่ได้บันทึกบัญชีรายได้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าเช่าจึงเป็นไปตามเกณฑ์เงินสด

จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังกล่าวข้างต้นแสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้องครบถ้วนหรือไม่

2. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.12 เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 174,575.85 ล้านบาท และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.46 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน จำนวน 17,212.85 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละงวดไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ทั้งนี้เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายการตามข้อ ข 1. รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

2) การไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ ก 1. รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้าสินทรัพย์บริจาด ข้อ ก 2. ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด ข้อ ก 3. เงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ข้อ ก 4. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ส่วนที่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน และข้อ ก 5. หนี้สินจากคดีความ

ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการตามข้อ 1) และข้อ 2) ข้างต้นแสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเงินเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือมีจำนวนเงินที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในรายการตามข้อ 1) และข้อ 2) ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่าจำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มกิจการและกิจการตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

เรื่องอื่น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้เสนอรายงานโดยไม่แสดงความเห็นต่องบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และของเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามรายงานผู้สอบบัญชี ลงวันที่ 29 มีนาคม 2562 เนื่องจากไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายการหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (รายละเอียดปรากฏในรายงานผู้สอบบัญชี ลงวันที่ 29 มีนาคม 2562 ข้อ 4) โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถให้ข้อมูลการถูกฟ้องร้องคดี ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 ได้

จากการตรวจสอบงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 ปรากฏว่าสถานการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไปจากที่รายงานไว้เดิมเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2562 เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับคดีความเสร็จแล้วและได้ส่งให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เพื่อใช้ในการตรวจสอบสำหรับงวดนี้ ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับหลักฐานการตรวจสอบในเรื่องดังกล่าวแล้ว

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วยข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปีแต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่



เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ตามที่กล่าวในวรรคก่อนในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ดังนั้นหากผู้บริหารจัดทำรายงานประจำปีจากงบการเงินที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงดังกล่าว ข้อมูลในรายงานประจำปีส่วนที่อ้างอิงหรือจัดทำจากข้อมูลในงบการเงินที่ได้รับผลกระทบจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง จะแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงด้วย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคก่อนในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่สามารถสรุปได้ว่ารายงานประจำปีส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มกิจการและเลิกกิจการ หรือหยุดดำเนินงาน หรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มกิจการและของกิจการ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติตามขั้นตอนตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่า



รายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ผิดตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มกิจการและของกิจการ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหาร และจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปร่วมกับความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มกิจการหรือกิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในกลุ่มหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการ เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



รับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มกิจการ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

๑.๕

(นางสาวบรรณุน ศิริสิงห์สังข์ชัย)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

ปัทมิกา เปาอินทร์

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2562	2561	2562	2561	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6.1	558,937,374.77	1,318,656,858.72	544,735,104.73	1,316,130,814.44
ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ	6.2	530,579,690.87	541,123,324.55	530,579,690.87	541,123,324.55
ลูกหนี้อื่น	6.3	20,414,771.22	20,607,890.60	20,285,826.22	20,479,890.60
เงินยืมตรง	6.4	40,802,776.87	56,799,032.20	40,802,776.87	56,779,032.20
พัสดุดังเหลือ	6.5	3,483,492,733.17	3,589,103,088.36	3,479,244,767.47	3,586,734,685.28
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	6.6	208,130,367.54	185,436,935.27	185,619,406.90	167,859,161.11
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		<u>4,842,357,714.44</u>	<u>5,711,727,129.70</u>	<u>4,801,267,573.06</u>	<u>5,689,106,908.18</u>
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุน	6.7	-	-	140,000,000.00	140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	6.8	240,073,761,451.99	207,544,008,039.56	240,071,498,415.30	207,543,420,655.04
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	6.9	1,445,384.57	643,872.14	941,512.43	-
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	6.10	23,558,673.09	23,352,515.91	23,558,673.09	23,352,515.91
เงินจ่ายล่วงหน้า	6.11	11,560,944,038.15	14,222,651,073.26	11,560,944,038.15	14,222,651,073.26
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	6.12	174,575,849,179.43	160,363,001,434.06	174,575,849,179.43	160,363,001,434.06
เงินค้างรับจากรัฐบาล	5, 6.13	210,955,812,525.75	248,453,513,652.02	210,955,812,525.75	248,453,513,652.02
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5, 6.14	1,906,044,096.98	1,654,846,584.51	1,906,044,096.98	1,654,846,584.51
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		<u>639,097,415,349.96</u>	<u>632,262,017,171.46</u>	<u>639,234,648,441.13</u>	<u>632,400,785,914.80</u>
รวมสินทรัพย์		<u><u>643,939,773,064.40</u></u>	<u><u>637,973,744,301.16</u></u>	<u><u>644,035,916,014.19</u></u>	<u><u>638,089,892,822.98</u></u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
หนี้สินและส่วนของทุน				
หนี้สินหมุนเวียน				
เงินกู้เบิกเกินบัญชี	-	43,449,780.84	-	43,449,780.84
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	6.15 3,458,544,750.28	4,314,014,850.41	3,449,418,260.35	4,323,552,471.06
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายในหนึ่งปี	6.16 39,804,896,015.29	64,575,929,999.41	39,804,896,015.29	64,575,929,999.41
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	6.17 349,030,656.75	357,445,366.41	349,030,656.75	357,445,366.41
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	6.18 1,436,651,853.56	1,094,883,340.57	1,436,651,853.56	1,094,883,340.57
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	6.19 1,729,381,496.47	1,659,841,204.91	1,724,156,386.95	1,655,594,097.41
รวมหนี้สินหมุนเวียน	46,778,504,772.35	72,045,564,542.55	46,764,153,172.90	72,050,855,055.70
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาว	6.16 235,744,101,345.88	173,052,808,863.48	235,744,101,345.88	173,052,808,863.48
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	6.20 23,560,783.09	23,385,565.91	23,560,783.09	23,385,565.91
เงินประกันและเงินมัดจำ	6.21 3,128,700,574.52	2,159,243,483.07	3,127,665,120.47	2,158,012,032.52
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค	5, 6.22 5,246,457,592.38	5,717,904,867.72	5,246,457,592.38	5,717,904,867.72
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	6.23 282,794,427,353.29	317,243,140,528.29	282,794,427,353.29	317,243,140,528.29
ภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอด	6.24 21,357,494,240.08	19,093,966,341.77	21,310,321,675.76	19,071,051,218.77
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5, 6.25 4,276,126,216.95	4,023,631,937.12	4,276,126,216.95	4,023,631,937.12
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	552,570,868,106.19	521,314,081,587.36	552,522,660,087.82	521,289,935,013.81
รวมหนี้สิน	599,349,372,878.54	593,359,646,129.91	599,286,813,260.72	593,340,790,069.51
ส่วนของทุน				
เงินทุน	6.26 44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02
กำไรสะสม				
กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45
ขาดทุนสะสม - บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	(158,702,567.61)	(135,004,582.22)	-	-
รวมส่วนของทุน	44,590,400,185.86	44,614,098,171.25	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของทุน	643,939,773,064.40	637,973,744,301.16	644,035,916,014.19	638,089,892,822.98

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นางลัดดา สะออดกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(นายวรวิทย์ มาลา)

รองผู้จัดการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

รายละเอียด	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2562	2561	2562	2561
รายได้					
รายได้จากการขนส่ง	6.27	5,807,226,263.08	5,813,533,948.73	5,807,226,263.08	5,813,533,948.73
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	6.28	779,281,209.83	703,355,951.00	779,281,209.83	703,355,951.00
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	6.29	3,132,928,796.68	3,727,488,718.18	3,132,928,796.68	3,727,488,718.18
รายได้สินทรัพย์บริจาค		478,398,547.30	404,812,910.15	478,398,547.30	404,812,910.15
รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี	6.30	166,605,612.00	499,820,045.00	166,605,612.00	499,820,045.00
รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ	6.31	130,330,866.38	122,807,591.60	130,330,866.38	122,807,591.60
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	6.32	4,851,980,374.16	4,235,626,558.49	4,851,980,374.16	4,235,626,558.49
รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	6.43	323,646,800.00	308,962,700.00	323,646,800.00	308,962,700.00
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	6.33	48,966,948.74	9,195,490.80	48,966,948.74	9,195,490.80
รายได้อื่นๆ	6.34	319,195,363.33	564,409,523.05	319,108,835.07	564,190,306.67
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	6.35	97,680,028.42	1,064,643,954.14	97,680,028.42	1,064,643,954.14
รวมรายได้		16,136,240,809.92	17,454,657,391.14	16,136,154,281.66	17,454,438,174.76
ค่าใช้จ่าย					
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	6.36	2,513,170,332.92	2,161,064,492.01	2,513,170,332.92	2,161,064,492.01
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน	6.37	3,320,145,781.08	3,282,091,131.08	3,320,145,781.08	3,282,091,131.08
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	6.38	7,730,172,900.95	7,572,977,288.53	7,730,172,900.95	7,572,977,288.53
ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	6.39	15,298,662.92	15,818,019.45	15,298,662.92	15,818,019.45
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	6.40	1,267,896,276.28	1,041,726,727.48	1,269,895,997.91	1,043,338,439.73
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	6.41	859,040,404.95	856,700,631.78	859,040,404.95	856,700,631.78
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ		4,203,687,309.17	4,261,163,087.49	4,202,709,307.15	4,260,936,659.15
ค่าใช้จ่ายการระบำนั่งและบำนาญตกทอด	6.42	2,487,680,144.38	318,247,947.07	2,471,132,696.99	312,854,890.07
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ	6.43	393,676,717.90	380,695,030.10	393,676,717.90	380,695,030.10
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	6.8,6.9	5,994,867,135.91	5,659,985,750.70	5,994,318,343.97	5,659,614,983.31
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		182,369,876.85	111,774,151.74	182,369,876.85	111,774,151.74
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ		14,734,485.71	-	14,734,485.71	-
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	6.44	877,320,875.05	1,090,796,632.49	877,320,875.05	1,090,796,632.49
รวมค่าใช้จ่าย		29,860,060,904.07	26,753,040,889.92	29,843,986,384.35	26,748,662,349.44
ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน		(13,723,820,094.15)	(9,298,383,498.78)	(13,707,832,102.69)	(9,294,224,174.68)
ต้นทุนทางการเงิน	6.45	3,505,015,642.68	3,183,367,316.45	3,505,015,642.68	3,183,367,316.45
ขาดทุนสำหรับปี		(17,228,835,736.83)	(12,481,750,815.23)	(17,212,847,745.37)	(12,477,591,491.13)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	6.46	17,212,847,745.37	12,477,591,491.13	17,212,847,745.37	12,477,591,491.13
กำไร(ขาดทุน)สุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		(15,987,991.46)	(4,159,324.10)	-	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่น					
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ผลขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดให้		(7,709,993.93)	-	-	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(23,697,985.39)	(4,159,324.10)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นางลัดดา ละออกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(นายวราวุฒิ มาลา)

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

งบการเงินรวม

หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(130,845,258.12)	44,618,257,495.35
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	(12,481,750,815.23)	(12,481,750,815.23)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	12,477,591,491.13	12,477,591,491.13
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(135,004,582.22)	44,614,098,171.25
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(135,004,582.22)	44,614,098,171.25
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	(17,228,835,736.83)	(17,228,835,736.83)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	17,212,847,745.37	17,212,847,745.37
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่น	-	-	(7,709,993.93)	(7,709,993.93)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(158,702,567.61)	44,590,400,185.86

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นางลัดดา ละออกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี



(นายวรวุฒิ มาลา)

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	(12,477,591,491.13)	(12,477,591,491.13)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	12,477,591,491.13	12,477,591,491.13
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	(17,212,847,745.37)	(17,212,847,745.37)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	17,212,847,745.37	17,212,847,745.37
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นางลัดดา สะออดกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(นายวรวิทย์ มาลา)
รองผู้ว่าการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
	หน่วย : บาท			
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	(15,987,991.46)	(4,159,324.10)	-	-
รายการปรับกระทบขาดทุนสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	(17,212,847,745.37)	(12,477,591,491.13)	(17,212,847,745.37)	(12,477,591,491.13)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,994,867,135.91	5,659,985,750.70	5,994,318,343.97	5,659,614,983.31
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยนตัดจ่าย	200,656,728.09	199,639,248.54	200,656,728.09	199,639,248.54
หนี้สงสัยจะสูญ	10,901,024.61	34,126,399.63	10,901,024.61	34,126,399.63
กำไรจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(48,966,948.74)	(9,195,490.80)	(48,966,948.74)	(9,195,490.80)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(97,680,028.42)	(1,064,643,954.14)	(97,680,028.42)	(1,064,643,954.14)
สำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ	14,734,485.71	-	14,734,485.71	-
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์	182,369,876.85	111,774,151.74	182,369,876.85	111,774,151.74
รายได้จากการรับบริจาค-ค่าเช่า	(440,510,280.69)	(404,812,910.15)	(440,510,280.69)	(404,812,910.15)
รายได้จากการรับบริจาค	(37,888,266.61)	-	(37,888,266.61)	-
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	4,382,336,517.73	4,274,163,948.94	4,382,336,517.73	4,274,163,948.94
ภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอด	2,255,817,904.38	97,142,387.67	2,239,270,456.99	91,749,330.67
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(4,812,197,588.01)	(3,583,571,283.10)	(4,813,305,835.88)	(3,585,175,783.39)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและบริการ	(357,390.93)	(16,307,326.48)	(357,390.93)	(16,307,326.48)
ลูกหนี้อื่น	193,119.38	236,420.71	194,064.38	223,038.71
เงินยืมตรง	15,996,255.33	3,138,260.30	15,976,255.33	3,128,260.30
พัสดุดังเหลือ	(109,780,858.61)	137,779,584.36	(107,901,295.99)	136,727,616.10
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(44,754,642.94)	9,421,125.46	(39,821,456.46)	11,676,276.16
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	(206,157.18)	(525,553.07)	(206,157.18)	(525,553.07)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(194,100,178.90)	(152,032,684.10)	(194,100,178.90)	(152,032,684.10)
เงินค้างรับจากรัฐบาล	37,497,701,126.27	2,509,243,972.30	37,497,701,126.27	2,509,243,972.30
หนี้สินดำเนินงาน เพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(3,159,122,529.98)	(36,917,419.81)	(3,177,786,640.56)	(33,021,298.47)
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	(8,414,709.66)	30,843,853.34	(8,414,709.66)	30,843,853.34
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	69,540,291.56	201,285,290.15	68,562,289.54	201,058,861.81
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	175,217.18	527,503.07	175,217.18	527,503.07
เงินประกันและเงินมัดจำ	(1,600,687,617.36)	(1,598,114,566.12)	(1,600,491,620.86)	(1,597,532,996.67)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	193,187,004.71	81,813,826.40	193,187,004.71	81,813,826.40
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค	(10,329,219.20)	-	(10,329,219.20)	-
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลการรับรู้	(34,422,302,192.06)	2,740,757,175.51	(34,422,302,192.06)	2,740,757,175.51
เงินสดรับ(จ่าย)จากการดำเนินงาน	(6,585,460,070.40)	327,578,178.92	(6,599,220,740.27)	331,404,741.52
จ่ายดอกเบี้ย	(5,476,847,577.27)	(5,417,613,346.66)	(5,476,847,577.27)	(5,417,613,346.66)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน	(12,062,307,647.67)	(5,090,035,167.74)	(12,076,068,317.54)	(5,086,208,605.14)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	64,116,085.88	6,006,499.33	64,116,085.88	6,006,499.33
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(1,440,360.00)	(503,872.14)	(1,440,360.00)	-
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่างานระหว่างก่อสร้าง	(606,772,750.00)	(7,996,465,650.08)	(606,772,750.00)	(7,996,465,650.08)
เงินสดจ่ายค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ - สุวรรณภูมิ	(41,906,658.69)	(274,215,757.44)	(41,906,658.69)	(274,215,757.44)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง	(29,052,148,600.89)	(22,317,491,050.51)	(29,050,064,156.78)	(22,317,361,051.51)
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(29,638,152,283.70)	(30,582,669,830.84)	(29,636,067,839.59)	(30,582,035,959.70)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้เบิกเกินบัญชี	(43,449,780.84)	(58,678,479.97)	(43,449,780.84)	(58,678,479.97)
รับเงินชดเชยผลขาดทุนจากรัฐบาล	3,000,000,000.00	1,000,000,000.00	3,000,000,000.00	1,000,000,000.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	113,198,154,927.43	91,391,695,996.93	113,198,154,927.43	91,391,695,996.93
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(75,213,964,699.17)	(56,667,303,604.90)	(75,213,964,699.17)	(56,667,303,604.90)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	40,940,740,447.42	35,665,713,912.06	40,940,740,447.42	35,665,713,912.06
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(759,719,483.95)	(6,991,086.52)	(771,395,709.71)	(2,530,652.78)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	1,318,656,858.72	1,325,647,945.24	1,316,130,814.44	1,318,661,467.22
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	6.1 558,937,374.77	1,318,656,858.72	544,735,104.73	1,316,130,814.44

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี



(นายวรวิทย์ มาลา)
รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

.....

1. ข้อมูลทั่วไป

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ฉบับแก้ไข พ.ศ.2535 ตามมาตรา 6 โดยมีวัตถุประสงค์ดำเนินการธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟ และธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ มีสถานประกอบการตั้งอยู่ที่ อาคารที่ทำการรถไฟ ถนนรองเมือง แขวงรองเมือง เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ.2543 ซึ่งหมายความถึงมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ.2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี การแสดงรายการในงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน

งบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วย งบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำงบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด (บริษัทย่อย) มาจัดทำงบการเงินรวมเนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งก่อสร้างเสร็จเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้การรถไฟแห่งประเทศไทย จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 และบริษัทย่อยได้จัดทำงบการเงิน ปี 2554 เป็นครั้งแรก โดยมีระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึง วันที่ 30 กันยายน 2554 บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น โดยใช้เกณฑ์ราคาทุนในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน รายการที่มีสาระสำคัญซึ่งเกิดขึ้นระหว่างการรถไฟฯ และบริษัทย่อย ได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงิน งบการเงินรวม ประกอบด้วย งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ซึ่งงบการเงินรวม เริ่มจัดทำตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554

เป็นต้นไป



3. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การนำเสนอของบการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง สิ้นค้าคงเหลือ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง งบกระแสเงินสด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลง
ประมาณการทางการบัญชี และ
ข้อผิดพลาด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลา
รายงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง สัญญาเช่า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจาก
รัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูล
เกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของ
อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ต้นทุนการกู้ยืม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคล
หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การบัญชีและการรายงานโครงการ
ผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง งบการเงินเฉพาะกิจการ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพ
เศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์

วิภาณี

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง เกษตรกรรม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 เรื่อง การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การจ่ายโดยให้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรวมกิจการ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล – กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน

Handwritten signature

- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน – สิ่งสูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ภาษีเงินได้ – การเปลี่ยนแปลง สถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่เพิ่มขึ้น ตามรูปแบบกฎหมาย
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน – ต้นทุนเว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้น จากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบ ด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง สิทธิใน ส่วนได้เสียจากกองทุนการ รื้อถอน การบูรณะ และการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่ เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล และการด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ข้อจำกัด สินทรัพย์ ตามโครงการ ผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและ ปฏิสัมพันธ์ ของรายการเหล่านี้สำหรับ มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

Handwritten signature

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และสิ่งตอบแทนรับหรือจ่ายล่วงหน้า

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 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

Handwritten signature or mark in blue ink.

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 เรื่อง กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 เรื่อง การตัดยค่าของสินทรัพย์
- 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 การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 เรื่อง การรวมธุรกิจ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่อง สัญญาประกันภัย
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขาย และการดำเนินงานที่ยกเลิก
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 เรื่อง การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง งบการเงินรวม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 เรื่อง การร่วมกิจการงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความ เกี่ยว ข้อง อย่าง เฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน

13/11/20

- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 เรื่อง ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19 เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

พิมพ์

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิดสำหรับเหมืองผิวดิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22 เรื่อง รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และสิ่งตอบแทนรับหรือจ่ายล่วงหน้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 23 เรื่อง ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับวิธีการทางภาษีเงินได้

มาตรฐานกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19 เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่าย โดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงินและเมื่อมาตรฐานเหล่านี้มีผลบังคับใช้ จะทำให้มาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันถูกยกเลิกไป

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ กำหนดหลักการสำหรับการระบุสัญญาเช่าและวิธีปฏิบัติในงบการเงินทั้งทางด้านผู้เช่าและผู้ให้เช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้นำมาแทนมาตรฐานและการตีความมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องสัญญาเช่าเมื่อมีผลบังคับใช้ ได้แก่ มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน - สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย และ

วศก

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 เรื่อง การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่

สำหรับการบัญชีทางด้านผู้เช่า มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นทางการโดยยกเลิกการแยกประเภทระหว่างสัญญาเช่าดำเนินงานและสัญญาเช่าทางการเงินภายใต้มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้รายการสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลสำหรับสัญญาเช่าทั้งหมด ยกเว้นสัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ อย่างไรก็ตามการบัญชีสำหรับผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าทางการเงินโดยใช้หลักการเช่นเดียวกับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17

ผู้บริหารได้ประเมินและเห็นว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้น จะไม่มีผลกระทบต่อรายงานทางการเงินสำหรับปีที่เริ่มมีผลบังคับใช้ ยกเว้นมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน และมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบต่อมีต้องบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้

4.1.1 รายได้จาก การขนส่ง

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตัวโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้วจะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตัวโดยสารนั้น
- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว
- รายได้รถเสบียง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลาการให้สิทธิ

4.1.2 รายได้จาก การบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาามีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง
- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด
- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ในที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

4.1.3 รายได้เงินทดแทนที่ดิน รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด

4.1.4 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

4.1.5 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

หมื่น

4.2 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (สินทรัพย์ถาวร) และค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับโอนมา ณ วันจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงราคา ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคา รายปี ซึ่งราคาที่ได้รับโอนมานี้เป็นราคาที่คุณคณะกรรมการตีราคาสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

สินทรัพย์ถาวรแสดงด้วยราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม ในปี 2554 รพท. ได้จัดให้มีการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่โดยผู้ประเมินอิสระ และแบ่งกลุ่มสินทรัพย์ใหม่และแสดงราคาสินทรัพย์ตามราคาประเมินใหม่หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม โดยคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ทุกประเภทใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินใหม่ (ยกเว้น ที่ดินแสดงด้วยราคาทุนเดิม) ดังนี้

	<u>อายุการใช้ประโยชน์ (ปี)</u>
- กลุ่มอาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10 - 50
- กลุ่มทางรถไฟและสะพาน	2 - 50
- กลุ่มรถจักรและล้อเลื่อน	5 - 40
- กลุ่มระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5 - 30
- กลุ่มยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5 - 10
- กลุ่มสินทรัพย์อื่น ๆ	5 - 20

4.3 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จะประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 ยกเว้น ลูกหนี้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ และลูกหนี้อื่นๆในการรถไฟฯ

4.4 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงในราคาทุนที่ซื้อหรือได้มาหรือระหว่างติดตั้งแล้วเสร็จหักค่าตัดจำหน่ายสะสม ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งาน โดยประมาณของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 5 ปี

4.5 พัสดุดังเหลือ แสดงรายการดังนี้

4.5.1 สิ่งของคงเหลือประเภท ราง ไม้มอน พัสตุ สิ่งของคงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำ แสดงตามราคาทุน

4.5.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยถือหลักเข้าก่อน-ออกก่อน

4.5.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคงเหลือหลังหักค่าใช้จ่าย การเสื่อมสภาพอัตราร้อยละ 12.5 ต่อปี สำหรับอุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้เปลี่ยนแทน (unit replacement) ที่เบิกใช้ในปี 2562 ตัดบัญชีเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวน

4.5.4 วัสดุคงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปี ขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะคำนวณสำรอง ค่าเสื่อมสภาพพัสดุดังกล่าวร้อยละ 10 ของราคาทุน

4.6 สินทรัพย์และพัสดุที่เลิกใช้งาน แสดงไว้ในราคาที่เหมาะสมตามสภาพ และโอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่าย คู่กับหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น

4.7 เงินลงทุนในบริษัทย่อย แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยใช้วิธีราคาทุน

4.8 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่เกิดรายการและปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นงวดบัญชีโดยคำนวณจากอัตราปิดของธนาคารแห่งประเทศไทย กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้และปรับมูลค่าเงินกู้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่เกิดรายการ

4.9 เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ จะบันทึกเป็นรายได้รอการรับรู้ โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อสินทรัพย์พร้อมใช้งาน ตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์

4.10 ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืม โดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง จะรวมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ดังกล่าว จนกระทั่งการดำเนินการส่วนใหญ่ที่จำเป็นในการเตรียมการก่อสร้างเสร็จสิ้นและสินทรัพย์อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามวัตถุประสงค์

4.11 ต้นทุนทางการเงิน ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

4.12 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด บันทึกบัญชีคู่กับสินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากผู้เช่าที่ดินและทยอยรับรู้รายได้-สินทรัพย์บริจาดตามอายุของสัญญาเช่าในส่วนที่ทราบ และในส่วนที่ยังไม่สามารถทราบสัญญาเช่าจะบันทึกรับรู้รายได้ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้นๆ

4.13 เงินชดเชยผลขาดทุน รับรู้เป็นรายได้ค้างรับ

4.14 เงินค้างรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

4.14.1 เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ เป็นเงินเพื่อใช้สำหรับก่อสร้างโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ จะบันทึกบัญชีคู่กับบัญชีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลรอการรับรู้ ด้วยจำนวนเงินตามงบประมาณที่ได้รับเมื่อโครงการเริ่มมีการเบิกจ่ายเงิน และทยอยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลรอการรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนเกี่ยวกับสินทรัพย์ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมใช้งาน

4.14.2 เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับ จะบันทึกรับรู้รายได้เงินอุดหนุนโดยจะทยอยรับรู้รายได้งวดแรกร้อยละ 50 ของวงเงินตามบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ และจะบันทึกเงินอุดหนุนที่ได้รับในงวดที่สองโดยทยอยตั้งเป็นเงินค้างรับด้วยจำนวนเงินที่ประมาณการตามสัดส่วนของการได้รับเงินอุดหนุนจากปีก่อน

4.14.3 เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้างรับ เป็นเงินอุดหนุนเพื่อชำระเงินกู้ยืมต่างประเทศที่รัฐบาลรับภาระ ซึ่งมีการบันทึกบัญชีตั้งค้างรับสำหรับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2544 จากเงินกู้ยืมต่างประเทศที่การรถไฟยังไม่ได้รับจากรัฐบาลและบันทึกรับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวนในงวดที่ได้รับเงิน

5. การจัดประเภทรายการใหม่

งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 ที่นำมาแสดงเปรียบเทียบกับได้มีการจัดประเภทรายการใหม่ สำหรับรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด ในส่วนของสินทรัพย์บริจาดอื่นที่มีใช้สินทรัพย์บริจาดที่เกิดจากการทำสัญญาเช่า โดยได้จัดประเภทเป็นหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น จำนวน 370.41 ล้านบาท และจัดประเภทสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นในส่วนของเงินค้ำรับจากรัฐบาลโดยจัดประเภทแยกต่างหาก เป็นเงินจำนวน 248,453.52 ล้านบาท เพื่อให้สอดคล้องกับงบการเงินงวดปัจจุบัน ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	ตามที่รายงาน ไว้เดิม	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงานใหม่
งบแสดงฐานะการเงิน			
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด	6,088.32	(370.41)	5,717.91
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	3,653.22	370.41	4,023.63
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	250,108.36	(248,453.52)	1,654.84
เงินค้ำรับจากรัฐบาล	-	248,453.52	248,453.52

6. ข้อมูลเพิ่มเติม

6.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินสด	13.27	30.44	13.23	30.41
เงินรองจ่าย	6.08	7.32	6.08	7.32
รวม	19.35	37.76	19.31	37.73
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	65.02	231.11	65.02	231.11
- ออมทรัพย์	447.84	980.91	433.67	978.42
รวม	512.86	1,212.02	498.69	1,209.53
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	26.73	68.87	26.73	68.87
รวม	558.94	1,318.65	544.73	1,316.13

Handwritten signature

6.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ - สุทธิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	32.19	23.51	32.19	23.51
- ลูกหนี้ค่าระวาง	206.41	209.39	206.41	209.39
- ลูกหนี้ค่าเดินรถขบวนพิเศษ (มาเลเซีย)	37.60	36.12	37.60	36.12
รวม	276.20	269.02	276.20	269.02
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	6.87	9.64	6.87	9.64
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ ¹	269.33	259.38	269.33	259.38
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	588.47	521.61	588.47	521.61
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	355.81	424.84	355.81	424.84
รวม	944.28	946.45	944.28	946.45
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	690.77	677.09	690.77	677.09
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ ²	253.51	269.36	253.51	269.36
ลูกหนี้อื่นๆ	7.74	12.38	7.74	12.38
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	-	-	-
ลูกหนี้อื่นๆ-สุทธิ ³	7.74	12.38	7.74	12.38
รวม ¹⁺²⁺³	530.58	541.12	530.58	541.12

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และ วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 588.47 ล้านบาท และ 521.61 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 76.56 ล้านบาท และ 76.56 ล้านบาท ตามลำดับรวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และ วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 355.81 ล้านบาท และ 424.84 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.75 ล้านบาท และ 10.75 ล้านบาท ตามลำดับรวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญไว้เต็มจำนวนแล้ว

ในส่วนของทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่า การรถไฟแห่งประเทศไทย อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ดังกล่าว

ห.ค.ก.

6.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ลูกหนี้เงินขาดรอการฟ้องร้อง	3.84	3.85	3.84	3.85
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	0.74	0.92	0.74	0.92
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ	10.41	10.43	10.41	10.43
ลูกหนี้อื่น	5.42	5.41	5.29	5.28
รวม	20.41	20.61	20.28	20.48

6.4 เงินยืมทดลอง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินทดลองจ่ายในกิจการ	5.76	6.79	5.76	6.73
เงินทดลองค่าฤชาธรรมเนียมคดี	34.89	49.99	34.89	49.99
เงินทดลองประกันตัว	0.15	-	0.15	0.06
เงินทดลอง บจก. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.	-	0.02	-	-
รวม	40.80	56.80	40.80	56.78

6.5 พัสดุดังเหลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ไม้และไม้หมอน	1.93	1.88	1.93	1.88
อะไหล่ต่าง ๆ	6.23	26.47	6.23	26.47
อะไหล่ระหว่างตรวจรับ	40.66	62.64	40.66	62.64
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	56.39	70.59	56.39	70.59
พัสดุดังคลังอื่น ๆ	3,186.83	3,020.69	3,182.58	3,018.32
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	224.46	425.11	224.46	425.11
	3,516.50	3,607.38	3,512.25	3,605.01
หัก สำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ	33.01	18.28	33.01	18.28
รวม	3,483.49	3,589.10	3,479.24	3,586.73

พิมพ์

6.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินค้ำรับจากรัฐบาล	184.62	165.31	184.62	165.31
ดอกเบี้ยค้ำรับ	0.81	1.69	0.80	1.68
ภาษีหัก ณ ที่จ่ายและค่าปรับ	22.35	15.91	0.20	0.87
อื่น ๆ	0.35	2.53	-	-
รวม	208.13	185.44	185.62	167.86

6.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	-	-	140.00	140.00
	0.00011	0.00011	140.00011	140.00011
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
รวม	-	-	140.00	140.00

รฟท. ได้ลงทุนในบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ 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. ได้ขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงเงินงบประมาณเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 140 ล้านบาท ซึ่งสำนักงบประมาณได้อนุมัติให้โอนเปลี่ยนแปลงและกระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กันไว้เบิกเหลืออมปี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้การรถไฟฯ จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยในส่วนของเงินทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่นจัดตั้งบริษัทฯ ให้นำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ที่กันไว้เบิกเหลืออมปีเป็นทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท

6.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ ประกอบด้วย

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				ราคาตาม	
	ยอด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอด	ยอด	ต้นงวด	ราคา	ยอด	บัญชี	ราคาตาม
	ต้นงวด			ปลายงวด	ต้นงวด		ปลายงวด			
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10,559.08	167.22	5.20	10,721.10	3,673.85	341.29	4,011.36	4,011.36	6,709.74	6,885.23
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,818.57	-	-	8,818.57	3,110.43	380.61	3,491.04	3,491.04	5,327.53	5,708.14
ทางรถไฟและสะพาน	49,223.08	1,134.70	471.61	49,886.17	19,260.76	2,315.52	21,279.07	21,279.07	28,607.10	29,962.32
รถจักรและล้อเลื่อน	17,342.63	978.38	8.07	18,312.94	11,793.42	1,176.17	12,966.52	12,966.52	5,346.42	5,549.21
อภินัติสัญญากรรมและโทรคมนาคม	13,076.39	1,095.49	4.48	14,167.40	7,919.98	1,119.17	9,036.00	9,036.00	5,131.40	5,156.41
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	3,739.15	408.61	2.40	4,145.36	3,215.91	389.65	3,603.39	3,603.39	541.97	523.24
สินทรัพย์ถาวรอื่น	2,149.90	503.53	-	2,653.43	1,296.18	271.82	1,568.00	1,568.00	1,085.43	853.72
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ	83,634.53	29,670.88	4,285.83	109,019.58	-	-	-	-	109,019.58	83,634.53
- โครงการรถไฟความเร็วสูง										
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	1,310.40	666.84	-	1,977.24	-	-	-	-	1,977.24	1,310.40
- โครงการรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมต่อ	51.86	30.75	-	82.61	-	-	-	-	82.61	51.86
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ	375.84	44.24	-	420.08	-	-	-	-	420.08	375.84
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	13.05	-	-	13.05	-	-	-	-	13.05	13.05
- โครงการระบบรถไฟฟ้า										
- โครงการระบบรถไฟฟ้า	64,617.26	8,291.55	-	72,908.81	-	-	-	-	72,908.81	64,617.26
รวม	257,814.54	42,992.19	4,777.59	296,029.14	50,270.53	5,994.23	55,955.38	309.38	240,073.76	207,544.01

หน่วย : ล้านบาท
30 ก.ย. 61

งบการเงินรวม
30 ก.ย. 62

2017

6.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ ประกอบด้วย

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				ราคาตามบัญชี	
	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด	ยอดต้นงวด	ค่าเสื่อมราคา	ลดลง	ยอดปลายงวด	ราคาตามบัญชี	ราคาตามบัญชี
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10,559.08	167.22	5.20	10,721.10	3,673.85	341.29	3.78	4,011.36	6,709.74	6,885.23
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,818.57	-	-	8,818.57	3,110.43	380.61	-	3,491.04	5,327.53	5,708.14
ทางรถไฟและสะพาน	49,223.08	1,134.70	471.61	49,886.17	19,260.76	2,315.52	297.21	21,279.07	28,607.10	29,962.32
รถจักรและล้อเลื่อน	17,342.63	978.38	8.07	18,312.94	11,793.43	1,176.17	3.07	12,966.53	5,346.41	5,549.20
ยานยนต์ส่วนบุคคลและโทรคมนาคม	13,076.40	1,095.48	4.48	14,167.40	7,919.99	1,119.16	3.15	9,036.00	5,131.40	5,156.41
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	3,737.06	406.54	2.40	4,141.20	3,214.40	389.25	2.17	3,601.48	539.72	522.66
สินทรัพย์ถาวรอื่น	2,149.90	503.53	-	2,653.43	1,296.18	271.82	-	1,568.00	1,085.43	853.72
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ	83,634.53	29,670.88	4,285.83	109,019.58	-	-	-	-	109,019.58	83,634.53
- โครงการรถไฟความเร็วสูง										
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	1,310.40	666.84	-	1,977.24	-	-	-	-	1,977.24	1,310.40
โครงการรถไฟความเร็วสูง										
- โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมตอ	51.86	30.75	-	82.61	-	-	-	-	82.61	51.86
3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ										
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ										
เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	375.84	44.24	-	420.08	-	-	-	-	420.08	375.84
- โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า	13.05	-	-	13.05	-	-	-	-	13.05	13.05
- โครงการระบบรถไฟฟ้า										
ขานเมืองสายสีแดง	64,617.26	8,291.55	-	72,908.81	-	-	-	-	72,908.81	64,617.26
รวม	257,812.46	42,990.11	4,777.59	296,024.98	50,269.04	5,993.82	309.38	55,953.48	240,071.50	207,543.42

หน่วย : ล้านบาท
30 ก.ย. 61

30 ก.ย. 62

งบการเงินเฉพาะกิจการ

รวม

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการได้รวมต้นทุนการกู้ยืมอยู่ด้วยจำนวน 1,922.32 ล้านบาท

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและได้เปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 และเปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 มีมูลค่าโครงการฯ จำนวน 35,659.99 ล้านบาท ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้ รฟท. รับภาระต้นทุนเงินกู้และรัฐบาล รับผิดชอบค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการฯ ไปก่อน

หน่วย : ล้านบาท

	โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ			
	30 ก.ย. 62		30 ก.ย. 61	
ราคาทุน	ค่าเสื่อม	ราคาตาม	ราคาตาม	
	ราคาสะสม	บัญชี	บัญชี	
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,375.93	798.54	3,577.39	3,665.03
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	5,389.22	11,388.27	11,979.69
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	4,976.52	510.04	1,056.16
อานัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.53	3,922.76	1,261.77	1,657.69
ยานพาหนะ เครื่องจักร และอุปกรณ์	2,760.59	2,671.01	89.58	189.57
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,074.89	1,030.58	44.31	93.79
รวม	35,659.99	18,788.63	16,871.36	18,641.93

รฟท.

6.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ราคาทุน				
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	0.70	0.70	-	-
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	1.44	-	1.44	-
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	2.14	0.70	1.44	-
ค่าตัดจำหน่ายสะสม				
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	0.06	0.06	-	-
บวก ค่าตัดจำหน่าย	0.64	-	0.50	-
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	0.70	0.06	0.50	-
ราคาตามบัญชี				
ณ วันที่ 30 กันยายน 2561	0.64	0.64	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	1.44	0.64	0.94	-

6.10 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินฝากธนาคาร-เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.49	17.30	17.49	17.30
เงินฝากธนาคาร-เงินประกันตัว พนักงาน	6.07	6.05	6.07	6.05
รวม	23.56	23.35	23.56	23.35

2/10/21

6.11 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนเมื่อ รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ยอดยกมา	14,222.65	9,052.71	14,222.65	9,052.71
บวก จ่ายล่วงหน้า	638.30	8,024.98	638.30	8,024.98
	14,860.95	17,077.69	14,860.95	17,077.69
หัก ชำระตามค่างวดงาน	3,300.01	2,855.04	3,300.01	2,855.04
ยอดยกไป	11,560.94	14,222.65	11,560.94	14,222.65

6.12 เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำประกัน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ยอดยกมา	160,363.00	148,885.41	160,363.00	148,885.41
บวก ชขาดทุนจากการดำเนินงาน	17,212.85	12,477.59	17,212.85	12,477.59
	177,575.85	161,363.00	177,575.85	161,363.00
หัก รับเงินงบประมาณ	3,000.00	1,000.00	3,000.00	1,000.00
ยอดยกไป	174,575.85	160,363.00	174,575.85	160,363.00

เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำประกัน ณ 30 กันยายน 2562 จำนวน 174,575.85 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำประกันของ รฟท. จำนวน 132,879.51 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ จำนวน 41,696.34 ล้านบาท

มีผิด

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ	รับชดเชยแล้วในปีงบประมาณ			หน่วย : ล้านบาท
		ผลขาดทุนสะสมที่ยังไม่ได้รับชดเชย			
		2560	2561	2562	ณ 30 ก.ย.62
2549	2,157.40	2,157.40	-	-	-
2550	7,698.48	342.60	1,000.00	3,000.00	3,355.88
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	12,477.59	-	-	-	12,477.59
2562	17,212.85	-	-	-	17,212.85
รวม	181,075.85	2,500.00	1,000.00	3,000.00	174,575.85

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่งๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐจึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาด และตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2524 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากผลต่างของรายได้ - รายจ่ายของกองทุนเป็นรายปี ๆ ไป เมื่อ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนแล้วควรกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ให้ รฟท. ต้องนำเงินมาลงทุนในพันธบัตรรัฐบาลส่วนหนึ่ง ตั้งแต่ปี 2527 - 2540 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลการดำเนินงานขาดทุนเป็นยอดสะสมยกมาถึงปี 2540 เป็นเงิน 1,178.48 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลและในปี 2541 งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์ เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินของ รฟท. ซึ่งสำนักงานประมาณได้เริ่มจ่ายเงินชดเชย

Handwritten signature

ผลขาดทุนของปี 2541 ของกองทุนสงเคราะห์ฯ โดยรัฐบาลได้จัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นมา ผลขาดทุนสะสมที่ยังไม่ได้รับชดเชย ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 174,575.85 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นของกองทุนสงเคราะห์ฯ รวมอยู่ด้วย จำนวน 41,696.34 ล้านบาท

ในปี 2562 รพท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุน จากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2562 จำนวน 3,000.00 ล้านบาท

6.13 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
		(จัดประเภท รายการใหม่)		(จัดประเภท รายการใหม่)
เงินอุดหนุนบริการสาธารณสุขค้ำรับ	1,436.82	1,031.66	1,436.82	1,031.66
เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ	209,465.36	247,265.87	209,465.36	247,265.87
เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับ	53.63	155.99	53.63	155.99
รวม	210,955.81	248,453.52	210,955.81	248,453.52

6.14 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
		(จัดประเภท รายการใหม่)		(จัดประเภท รายการใหม่)
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	1,529.74	1,316.56	1,529.74	1,316.56
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	13.42	13.88	13.42	13.88
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	8.00	8.32	8.00	8.32
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	98.23	66.21	98.23	66.21
เงินจ่ายอื่น	256.65	249.87	256.65	249.87
รวม	1,906.04	1,654.84	1,906.04	1,654.84

6.15 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เจ้าหนี้การค้า	2,763.73	2,415.44	2,746.59	2,432.85
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	450.53	1,603.04	463.33	1,597.84
ภาษีค้างจ่าย	244.28	295.53	239.50	292.86
รวม	3,458.54	4,314.01	3,449.42	4,323.55

1/1/2020

6.16 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

6.16.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฟ้า รับประทาน

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินกู้ต่างประเทศ	475.12	655.83	475.12	655.83
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	88,656.00	88,282.28	88,656.00	88,282.28
- ธนาคารออมสิน	60,949.00	39,337.87	60,949.00	39,337.87
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	16,869.15	29,184.41	16,869.15	29,184.41
รวมเงินกู้ยืมที่การรถไฟฟ้า รับประทาน	166,949.27	157,460.39	166,949.27	157,460.39
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	160.55	163.75	160.55	163.75
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	18,603.00	11,096.28	18,603.00	11,096.28
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	864.00	19,340.41	864.00	19,340.41
- ธนาคารออมสิน	5,900.00	5,377.87	5,900.00	5,377.87
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี¹	25,527.55	35,978.31	25,527.55	35,978.31
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฟ้า รับประทาน²	141,421.72	121,482.08	141,421.72	121,482.08

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2562 การประชุมเพื่อพิจารณาแนวทางการรับประทานนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ปลัดกระทรวงคมนาคมประธานการประชุมแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า การประชุมในครั้งนี้สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ในคราวอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา) ได้เห็นชอบให้รัฐบาลรับประทานนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ สำนักงานประมาณ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม รฟท. และบริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ร่วมกันหาหรือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการรับประทานนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต่อไป

Handwritten signature

6.16.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับประกัน

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินกู้ต่างประเทศ	36,810.88	31,036.27	36,810.88	31,036.27
เงินกู้ภายในประเทศ				
- กระทรวงการคลัง	71,788.85	49,132.08	71,788.85	49,132.08
รวมเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับประกัน	108,599.73	80,168.35	108,599.73	80,168.35
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	102.48	154.83	102.48	154.83
เงินกู้ภายในประเทศ				
- กระทรวงการคลัง	14,174.87	28,442.79	14,174.87	28,442.79
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี¹	14,277.35	28,597.62	14,277.35	28,597.62
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับประกัน²	94,322.38	51,570.73	94,322.38	51,570.73
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี¹⁺¹	39,804.90	64,575.93	39,804.90	64,575.93
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว²⁺²	235,744.10	173,052.81	235,744.10	173,052.81

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

6.17 เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินสดที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และวันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 349.03 ล้านบาท และ 357.45 ล้านบาท ตามลำดับ

วิภาดา

6.18 ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ประกอบด้วย

6.18.1 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
	หน่วย : ล้านบาท			
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	1.21	1.55	1.21	1.55
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	377.78	380.46	377.78	380.46
- ธนาคารออมสิน	258.41	127.36	258.41	127.36
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	79.06	97.33	79.06	97.33
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระ¹	716.46	606.70	716.46	606.70

6.18.2 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
	หน่วย : ล้านบาท			
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	139.54	136.11	139.54	136.11
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- กระทรวงการคลัง	397.76	188.58	397.76	188.58
- พันธบัตร	140.33	152.45	140.33	152.45
- ธนาคารออมสิน	33.63	10.48	33.63	10.48
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	8.93	0.56	8.93	0.56
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ²	720.19	488.18	720.19	488.18
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ¹⁺²	1,436.65	1,094.88	1,436.65	1,094.88

6.19 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
	หน่วย : ล้านบาท			
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	1,397.10	1,221.44	1,397.10	1,221.44
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	194.09	171.60	194.09	171.60
หนี้สินค้างจ่ายอื่น ๆ	80.44	223.69	75.22	219.44
รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ	57.75	43.11	57.75	43.11
รวม	1,729.38	1,659.84	1,724.16	1,655.59

Handwritten signature

6.20 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.49	17.34	17.49	17.34
เงินประกันตัวพนักงาน	6.07	6.05	6.07	6.05
รวม	23.56	23.39	23.56	23.39

6.21 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินมัดจำ	703.92	618.44	703.92	618.44
เงินประกัน	2,424.78	1,540.80	2,423.75	1,539.57
รวม	3,128.70	2,159.24	3,127.67	2,158.01

6.22 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิทธิประโยชน์บริจาด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ยอดยกมา	5,717.91	6,421.05	5,717.91	6,421.05
บวก อุดการณ์รับบริจาด	0.20	72.08	0.20	72.08
	5,718.11	6,493.13	5,718.11	6,493.13
หัก รับรู้เป็นรายได้	440.51	404.81	440.51	404.81
จัดประเภทรายการใหม่และปรับปรุง	31.14	370.41	31.14	370.41
ยอดยกไป	5,246.46	5,717.91	5,246.46	5,717.91

วิวัฒน์

6.23 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
	หน่วย : ล้านบาท			
ยอดยกมา	317,243.14	314,502.38	317,243.14	314,502.38
บวก รับเงินจากรัฐบาล	2,015.29	3,542.59	2,015.29	3,542.59
	319,258.43	318,044.97	319,258.43	318,044.97
หัก รับรู้เป็นรายได้	968.42	801.83	968.42	801.83
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	0.34	-	0.34	-
ปรับปรุง	35,495.24	-	35,495.24	-
ยอดยกไป	282,794.43	317,243.14	282,794.43	317,243.14

การรถไฟฯ ได้บันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ตามมาตรฐานการบัญชี เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก

6.24 ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
	หน่วย : ล้านบาท			
ภาระบำเหน็จ	8,562.17	8,643.39	8,515.00	8,620.47
ภาระบำนาญตกทอด	9,310.21	8,984.67	9,310.21	8,984.67
คาตอบแทนความชอบในการทำงาน	3,485.11	1,465.91	3,485.11	1,465.91
รวม	21,357.49	19,093.97	21,310.32	19,071.05

ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2562 โดยได้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างที่ทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายจำนวน 400 วัน โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2562 เป็นต้นไป โดยให้มีผลกับพนักงานที่เกษียณอายุตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นต้นไป การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการแก้ไขโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

ในงวดบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 รฟท. ได้บันทึกรับรู้ภาระผูกพันบำเหน็จและบำนาญตกทอดเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ จำนวน 2,471.13 ล้านบาท

วิมล

6.25 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
		(จัดประเภท รายการใหม่)		(จัดประเภท รายการใหม่)
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	1,605.03	1,607.70	1,605.03	1,607.70
ภาระจ่ายอมเพื่อให้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	331.88	276.40	331.88	276.40
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	0.65	0.74	0.65	0.74
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	358.37	369.17	358.37	369.17
- เอกชน	35.00	37.67	35.00	37.67
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้				
รอใช้งาน/รอการขาย	1,497.38	1,270.95	1,497.38	1,270.95
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณา	62.75	59.20	62.75	59.20
ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการจ่าย	22.38	22.38	22.38	22.38
รายได้สินทรัพย์บริจาดรอกการรับรู้	353.69	370.41	353.69	370.41
อื่น ๆ	9.00	9.01	9.00	9.01
รวม	4,276.13	4,023.63	4,276.13	4,023.63

6.26 เงินทุน

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินทุน - รับจากงบประมาณ	38,929.36	38,929.36	38,929.36	38,929.36
- รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไขจะชำระคืนเมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน	306.28	306.28	306.28	306.28
- เงินรับจากงบประมาณเพื่อชำระ				
เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	5,044.63	5,044.63	5,044.63	5,044.63
รวม	44,280.27	44,280.27	44,280.27	44,280.27

Wim

6.27 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
รายได้การโดยสาร	3,800.02	3,722.69	3,800.02	3,722.69
รายได้การสินค้า	1,981.25	2,066.79	1,981.25	2,066.79
ค่าเช่ารถเสียบยง	25.96	24.05	25.96	24.05
รวม	5,807.23	5,813.53	5,807.23	5,813.53

6.28 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟ	777.82	702.04	777.82	702.04
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	1.46	1.32	1.46	1.32
รวม	779.28	703.36	779.28	703.36

6.29 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	2,366.05	2,619.80	2,366.05	2,619.80
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	274.21	283.14	274.21	283.14
ค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณ				
ที่ดินการรถไฟฯ	62.82	55.06	62.82	55.06
รายได้ค่าเช่า-กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	122.76	118.52	122.76	118.52
รายได้ค่าเช่าอาคาร	238.10	618.69	238.10	618.69
รายได้ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานี	21.01	24.70	21.01	24.70
ค่าเช่าโรงแรม	47.98	7.58	47.98	7.58
รวม	3,132.93	3,727.49	3,132.93	3,727.49

3/11/22

6.30 รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากล่องไอซีดีที่ลาดกระบัง ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2552 กับคู่สัญญาจำนวน 6 ราย ซึ่งสิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 หลังสิ้นสุดสัญญาการรถไฟฯ ให้คู่สัญญาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน โดยรับชำระเงินค่าใช้ประโยชน์ตามอัตราสุดท้ายของสัญญา ในงวดบัญชีปี 2562 มีรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี จำนวน 166.60 ล้านบาท เป็นรายได้ประจำเดือนตุลาคม 2561 - มกราคม 2562 ต่อมาการรถไฟฯ มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.74/2561 ลงวันที่ 31 มกราคม 2561 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานผู้ประกอบการรายใหม่ และมีหนังสือแจ้งต่อผู้ประกอบการสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง รายเดิมว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ในช่วงที่สัญญายังมีได้มีการผูกพันสัญญาใหม่ และการรถไฟฯ ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ "ร่วมลงทุน" โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง ซึ่งได้ดำเนินการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ต่อคณะรัฐมนตรี ผลการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 มีมติให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้มีการศึกษาข้อมูลตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยได้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาไปพิจารณาประกอบการดำเนินการก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ต่อมากระทรวงคมนาคมได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกันเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 ที่ประชุมมีมติให้การรถไฟฯ จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ รวมทั้งขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในรายละเอียดถึงขั้นตอนที่ถูกต้อง และพิจารณาแนวทางการแก้ไข ปัญหาในระหว่างที่รอการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป การรถไฟฯ จึงมีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เลขที่ รพ1/282/2563 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อขอหารือแนวทางดำเนินการโครงการดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

6.31 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
รายได้ค่าใช้สิทธิขนส่งสัมภาระและติดตั้ง				
ป้ายโฆษณาบนขบวนรถ	19.01	24.98	19.01	24.98
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	9.65	15.58	9.65	15.58
รายได้ค่าบริการพยาบาลโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร	2.79	3.02	2.79	3.02
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคลภายนอก	43.62	31.09	43.62	31.09
รายได้ตลาดชั้นเดีย และ กม.11	1.80	2.98	1.80	2.98
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับที่ดินและอาคาร	50.53	39.78	50.53	39.78
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	2.93	5.38	2.93	5.38
รวม	130.33	122.81	130.33	122.81

6.32 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	19.43	17.42	19.43	17.42
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการ				
สาธารณะ(PSO)	2,979.65	2,326.21	2,979.65	2,326.21
เงินอุดหนุนงานซ่อมบำรุงทาง	7.17	15.39	7.17	15.39
เงินอุดหนุนพัสดุที่รัฐบาลรับภาระ	-	0.06	-	0.06
เงินอุดหนุนเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	103.38	160.34	103.38	160.34
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	865.03	625.41	865.03	625.41
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	877.32	1,090.80	877.32	1,090.80
รวม	4,851.98	4,235.63	4,851.98	4,235.63

6.32.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

- ลดค่าโดยสารครึ่งราคา หรือการลดค่าโดยสารไป - กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น ทหารผ่านศึก สมาชิกครูสภา ศึกษสามเณร ฯลฯ

- ตั๋วเดือนลดราคา สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารและนักเรียน

- ตัวพิเศษลดราคา ทั้งเที่ยวเดียวและไป - กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น คณะนักเรียน คณะลูกเสือ คณะนักกีฬาและนักเรียน

6.32.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2554

6.32.3 เงินอุดหนุนอื่น ๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน

6.33 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ขายรางเหล็กเก่า	45.65	6.68	45.65	6.68
ขายไม้หมอนเก่า	3.32	2.52	3.32	2.52
รวม	48.97	9.20	48.97	9.20

6.34 รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
รายได้ค่าปรับ	91.82	339.66	91.82	339.66
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	36.95	49.53	36.95	49.53
รายได้ขายแบบประกวดราคา	21.11	31.53	21.11	31.53
รายได้ชดเชยค่าเสียหาย	57.59	23.95	57.59	23.95
รายได้ดอกเบี้ย	8.48	12.94	8.40	12.81
รายได้ค่าจอดรถและทำความสะอาด	43.20	42.21	43.20	42.21
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	48.71	52.87	48.70	52.78
รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ	11.34	11.72	11.34	11.72
รวม	319.20	564.41	319.11	564.19

Handwritten mark

6.35 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินกู้สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน	15.57	6.68	15.57	6.68
เงินกู้ธนาคารเพื่อความร่วมมือ				
ระหว่างประเทศญี่ปุ่น	82.11	1,057.96	82.11	1,057.96
รวม	97.68	1,064.64	97.68	1,064.64

6.36 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	1,050.43	1,050.19	1,050.43	1,050.19
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่น ๆ	1,462.74	1,110.87	1,462.74	1,110.87
รวม	2,513.17	2,161.06	2,513.17	2,161.06

6.37 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	1,111.62	1,474.50	1,111.62	1,474.50
ค่าวัสดุบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และอื่น ๆ	2,208.52	1,807.59	2,208.52	1,807.59
รวม	3,320.14	3,282.09	3,320.14	3,282.09

6.38 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	3,931.02	3,601.48	3,931.02	3,601.48
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,482.14	1,593.92	1,482.14	1,593.92
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,317.01	2,377.58	2,317.01	2,377.58
รวม	7,730.17	7,572.98	7,730.17	7,572.98

2/10/21

6.39 ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	0.39	1.00	0.39	1.00
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	14.91	14.82	14.91	14.82
รวม	15.30	15.82	15.30	15.82

6.40 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	5.38	5.73	5.38	5.73
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,262.52	1,036.00	1,264.52	1,037.61
รวม	1,267.90	1,041.73	1,269.90	1,043.34

6.41 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	462.38	448.37	462.38	448.37
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	396.66	408.33	396.66	408.33
รวม	859.04	856.70	859.04	856.70

6.42 ค่าใช้จ่ายการระบ้ำเห้จและบ้ำนาญตททอด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
การระบ้ำเห้จ	(88.93)	(16.36)	(105.48)	(21.75)
การบ้ำนาญตททอด	325.55	230.47	325.55	230.47
คาคอดบแทนคววมชอบในกาการทำงาน	2,251.06	104.14	2,251.06	104.14
รวม	2,487.68	318.25	2,471.13	312.86

บันทึก

6.43 รายได้และค่าใช้จ่ายกองบังคับการตำรวจรถไฟ ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
รายได้				
เงินงบประมาณรับเพื่อจ่าย				
ให้กับตำรวจรถไฟ	323,646,800.00	308,962,700.00	323,646,800.00	308,962,700.00
รวมรายได้	323,646,800.00	308,962,700.00	323,646,800.00	308,962,700.00
ค่าใช้จ่าย				
เงินเดือนค่าจ้าง	284,034,203.45	278,097,414.77	284,034,203.45	278,097,414.77
เงินพิเศษสุรบ	4,815,234.93	3,309,916.00	4,815,234.93	3,309,916.00
เงินตกเบิก	519,748.38	759,996.60	519,748.38	759,996.60
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	38,470,035.17	37,798,780.02	38,470,035.17	37,798,780.02
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	49,571,021.33	45,177,987.86	49,571,021.33	45,177,987.86
ค่าเล่าเรียน	3,415,720.20	3,384,854.56	3,415,720.20	3,384,854.56
ค่ารักษาพยาบาล	1,053,263.57	1,086,148.63	1,053,263.57	1,086,148.63
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	5,425.00	2,325.00	5,425.00	2,325.00
เงินยังชีพภาคใต้	2,766,416.00	2,640,418.00	2,766,416.00	2,640,418.00
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	2,699,707.83	2,434,814.29	2,699,707.83	2,434,814.29
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	180,293.72	152,707.63	180,293.72	152,707.63
ค่าน้ำมันรถยนต์	3,706,213.58	3,548,907.42	3,706,213.58	3,548,907.42
ค่าซ่อมของใช้	21,857.00	1,300.00	21,857.00	1,300.00
ค่าสืบทวนลับ	240,000.00	220,000.00	240,000.00	220,000.00
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	26,400.00	19,200.00	26,400.00	19,200.00
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	1,189,855.96	1,342,395.68	1,189,855.96	1,342,395.68
ค่าจ้างเหมา	86,000.00	33,644.00	86,000.00	33,644.00
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	363,287.59	313,657.34	363,287.59	313,657.34
ค่าของใช้อื่น	123,285.02	20,842.97	123,285.02	20,842.97
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	388,749.17	349,719.33	388,749.17	349,719.33
รวมค่าใช้จ่าย	393,676,717.90	380,695,030.10	393,676,717.90	380,695,030.10
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูง(ต่ำ)				
กว้างงบประมาณที่ได้รับ	70,029,917.90	71,732,330.10	70,029,917.90	71,732,330.10

(Handwritten signature)

คณะกรรมการรถไฟฯ เห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปีซึ่งสำนักงานประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับความช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจ่งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายสูงกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 70.03 ล้านบาท

ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นภาษีมูลค่าเพิ่มในค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์ เป็นต้น

6.44 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
พันธบัตรการรถไฟ	730.09	1,057.32	730.09	1,057.32
ธนาคารออมสิน	109.40	24.83	109.40	24.83
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	34.67	0.56	34.67	0.56
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	3.16	8.09	3.16	8.09
รวม	<u>877.32</u>	<u>1,090.80</u>	<u>877.32</u>	<u>1,090.80</u>

6.45 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากในประเทศ	407.26	407.08	407.26	407.08
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากต่างประเทศ	13.22	17.60	13.22	17.60
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	3,084.54	2,758.69	3,084.54	2,758.69
รวม	<u>3,505.02</u>	<u>3,183.37</u>	<u>3,505.02</u>	<u>3,183.37</u>

ช.ทวี

6.46 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ชดเชยผลขาดทุนของการรถไฟฯ	13,755.52	8,986.65	13,755.52	8,986.65
ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนฯ	3,457.33	3,490.94	3,457.33	3,490.94
รวม	17,212.85	12,477.59	17,212.85	12,477.59

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกคู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐจึงจ่ายเงินให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ซึ่งในปีงบประมาณ 2562 รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุน จำนวน 3,000.00 ล้านบาท

6.47 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2528 ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ โดยอาศัยความตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และครอบครัวในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รฟท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รฟท.

กองทุนได้บันทึกภาระผูกพันพึงต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิ หากพนักงานทุกคนรับเป็นเงินบำเหน็จ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และวันที่ 30 กันยายน 2561 เป็นเงิน 8,515.00 ล้านบาท และ 8,620.47 ล้านบาท ตามลำดับ และรับรู้ภาระพึงต้องจ่ายให้อัตติผู้ปฏิบัติงานที่รับเงินสงเคราะห์รายเดือนจากกองทุนหากถึงแก่กรรม จำนวน 30 เดือน และเงินบำเหน็จพิเศษ 1 เดือน ภาระบำนาญตกทอด ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 และวันที่ 30 กันยายน 2561 เป็นเงิน 9,310.21 ล้านบาท และ 8,984.67 ล้านบาท ตามลำดับ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.24 และมีค่าใช้จ่ายบำนาญรายเดือนที่เป็นค่าใช้จ่ายจริงสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 และวันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 11,439 ราย และ 11,461 ราย เป็นเงินเฉลี่ยประมาณเดือนละ 310.38 ล้านบาท และ 375.89 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามข้อ 16 และ 17 แห่งข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทยฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และข้อ 16 ที่แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ให้ผู้ที่บรรจูล่วงจากวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ได้รับเงินสงเคราะห์ครั้งเดียว (บำเหน็จ) เท่านั้น

กิตติ

6.48 สิทธิประโยชน์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

6.48.1 สิทธิประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้น

รฟท. ได้ทำสัญญาร่วมลงทุนจัดตั้งโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงตามเส้นทางรถไฟกับ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) (“ทีโอที”) และบริษัทเอกชนที่ร่วมลงทุน มีกำหนดระยะเวลา 20 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2534 และได้มีบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง รฟท. กับ ทีโอที ในการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นโดยตั้งแต่เดือนเมษายน 2535 – มีนาคม 2541 รฟท. ได้รับเงินส่วนแบ่งรายได้ครบถ้วนตามข้อตกลงแล้ว แต่ตั้งแต่เดือนเมษายน 2541 – มีนาคม 2550 รฟท. ได้รับเงินส่วนแบ่งรายได้เพียงกึ่งหนึ่งตามข้อตกลง และตั้งแต่เดือนเมษายน 2550 ถึงวันสิ้นสุดสัญญายังไม่ได้รับเงินส่วนแบ่งรายได้ ทั้งนี้เงินส่วนแบ่งรายได้ตั้งแต่เดือนเมษายน 2541 ถึงวันสิ้นสุดสัญญาอยู่ระหว่างการเจรจา ต่อมาการรถไฟฯ ได้มีคำสั่งเลขที่ ก.247/2558 ลงวันที่ 31 มีนาคม 2558 แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามการบริหารสัญญาภายหลังวันสิ้นสุดสัญญาสัมปทานโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงตามเส้นทางรถไฟ และที่แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1 คำสั่งเฉพาะที่ ก.1033/2558 ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2558 มีรองผู้ว่ากลุ่มอำนาจการเป็นประธานคณะกรรมการ เพื่อดำเนินงานติดตามการบริหารสัญญาภายหลังสิ้นสุดสัญญาสัมปทานโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงตามเส้นทางรถไฟ โดยคณะกรรมการฯ มีการดำเนินการหลังจากสำนักอัยการสูงสุดมีหนังสือแจ้งที่ อส.0020/1031 ลงวันที่ 26 มกราคม 2561 แจ้งผลการเจรจาตกลงข้อพิพาท กรณีการรถไฟแห่งประเทศไทยเรียกร้องให้บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) แบ่งรายได้ตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือสัญญาร่วมลงทุนจัดตั้งโครงข่ายเคเบิลใยแก้วนำแสงตามเส้นทางรถไฟกับ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) การรถไฟฯ ได้มีการประชุมร่วมกับ บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2561 โดยสรุปมีความเห็นว่าการเจรจาข้อพิพาทเรื่องส่วนแบ่งรายได้ระหว่างบริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) กับ การรถไฟแห่งประเทศไทย ยังไม่สามารถหาข้อยุติได้ เห็นควรนำเรื่องเข้าพิจารณาในคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (“กยพ.”) เป็นผู้พิจารณาตัดสินชี้ขาดตามมติ ครม. ตามหนังสือสำนักเลขาธิการ ครม. ที่ นร 0505/ว184 ลงวันที่ 14 ธันวาคม 2549 เรื่อง การปรับปรุงมติ ครม. เรื่อง การดำเนินคดีอาญา คดีแพ่ง และคดีปกครอง โดยยกเลิกมติ ครม. เกี่ยวกับการดำเนินคดีอาญา คดีแพ่ง และคดีปกครอง รวม 11 มติ และเห็นชอบแนวทางการดำเนินคดี คดีอาญา คดีแพ่ง และคดีปกครอง ล่าสุดการรถไฟแห่งประเทศไทย มีหนังสือถึงสำนักอัยการสูงสุด หนังสือเลขที่ รพ 1/593/2561 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2561 เพื่อนำเรื่องเข้าพิจารณาในคณะกรรมการพิจารณาชี้ขาดการยุติในการดำเนินคดีแพ่งของส่วนราชการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (กยพ.) ต่อมาสำนักงานยุติการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ ได้มีหนังสือที่ อส 0020(ยพ1)/411 ลงวันที่ 21 ตุลาคม 2562 ให้เจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ไปชี้แจงข้อเท็จจริงในวันที่ 14 พฤศจิกายน 2562 และภายหลังได้เลื่อนเป็นวันที่ 13 ตุลาคม 2563 โดยขอให้ส่งมอบเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องและส่งคำชี้แจงข้อเท็จจริง

วิมล

6.48.2 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

1. รพท. มีข้อพิพาทกับบริษัท ไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณี การบอกเลิกสัญญาสัมปทานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 และบริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการ ฟ้องบังคับ รพท. ให้ชดใช้ค่าเสียหาย ต่อมาคณะอนุญาโตตุลาการมีคำวินิจฉัยชี้ขาดเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2551 ตามข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 ให้ รพท.ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บริษัท ไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นจำนวนเงิน 12,388.75 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (ยกเว้นเงินประกันสัญญา จำนวน 500.00 ล้านบาท ไม่คิดดอกเบี้ย) ซึ่ง รพท. ได้เสนอข้อพิพาทฟ้องบังคับบริษัทฯ ให้ชดใช้ค่าเสียหายเช่นกัน และคณะอนุญาโตตุลาการมีคำวินิจฉัยชี้ขาด เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2551 ตามข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 ให้ยกคำเสนอข้อพิพาท โดย รพท. ไม่เห็นด้วยและให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้ง 2 คดี และยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเป็นคดีหมายเลขดำที่ 2038/2551 คดีหมายเลขดำที่ 107/2552 โดยรวมเป็นสำนวนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขดำที่ 107/2552 เป็นสำนวนหลัก

ต่อมาเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาในคดีหมายเลขแดงที่ อ.221-223/2562 ระหว่างกระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้ร้อง บริษัทไฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ผู้คัดค้าน อันเป็นคดีที่ผู้ร้องทั้งสองร้องขอให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและผู้คัดค้านร้องขอให้บังคับตามชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ซึ่งคดีดังกล่าวศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการและปฏิเสธไม่รับคำบังคับตามคำชี้ขาดดังกล่าว โดยวินิจฉัยว่า การที่ผู้คัดค้านได้เสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 จึงเป็นระยะเวลาเกินกว่า 5 ปี นับจากวันที่รู้หรือควรรู้ถึงเหตุแห่งการฟ้องคดีเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2541 ตามมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 โดยศาลปกครองสูงสุดวินิจฉัยว่า ผู้คัดค้านยื่นคำเสนอข้อพิพาทภายในกำหนดเวลาตามกฎหมายแล้ว เนื่องจากต้องนับอายุความตั้งแต่วันที่ 9 มีนาคม 2544 อันเป็นวันที่ศาลปกครองเปิดทำการ และศาลปกครองสูงสุดเห็นสมควรพิจารณาคดีในเนื้อหาแห่งคดี โดยประเด็นเนื้อหา ศาลปกครองสูงสุดวินิจฉัยว่าการที่คณะอนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่า การที่ผู้ร้องทั้งสองบอกเลิกสัญญาห้ามผู้คัดค้านเข้าไปดำเนินการก่อสร้าง ริมเงินค่าตอบแทนสัญญาและริบหลักประกันสัญญาประกัน แสดงว่ามีข้อพิพาทเกิดขึ้นและก่อนเสนอข้อพิพาทผู้คัดค้านได้ขอให้ผู้ร้องทั้งสองระงับข้อพิพาทโดยเจรจาประนีประนอมยอมความ แต่ผู้ร้องทั้งสองเพิกเฉย ผู้คัดค้านจึงมีสิทธินำข้อพิพาทตามสัญญาสัมปทานเสนอให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดได้ เป็นคำชี้ขาดที่ไม่ปรากฏเหตุที่จะทำให้เป็นคำชี้ขาดที่ฝ่าฝืนบทกฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดี คำชี้ขาดในประเด็นที่ว่าผู้คัดค้านเสนอให้ระงับข้อพิพาทภายในอายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ไม่ปรากฏเหตุบกพร่องถึงขนาดจะทำให้เป็นคำชี้ขาดที่ฝ่าฝืนต่อบทกฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดี การที่ผู้ร้องทั้งสองมีหนังสือบอกเลิกสัญญาต่อผู้คัดค้านทันทีโดยไม่ดำเนินการตามขั้นตอนที่กำหนดในสัญญาคือต้องให้ดำเนินการแก้ไขก่อน เป็นการบอกเลิกสัญญาโดยยังไม่มีสิทธิ จึงไม่มีผลให้สัญญาเลิกกัน ต่อมาเมื่อผู้ร้องทั้งสองมีหนังสือยืนยันหลายครั้งและผู้คัดค้านขยับออกและไม่ได้เข้าไปดำเนินการใด ๆ พฤติการณ์ของผู้ร้องทั้งสองมีเจตนาจะเลิกสัญญากับผู้คัดค้านอันถือได้ว่าเป็นคำเสนอขอ

รพท.

เลิกสัญญาและการที่ผู้คัดค้านยืนยันปฏิบัติตามจนถือได้ว่าเป็นการแสดงเจตนาสนองรับคำเสนอของผู้ร้องทั้งสอง สัญญาสัมปทานย่อมเลิกกันโดยปริยาย คู่สัญญาจำต้องให้แต่ละฝ่ายกลับคืนสู่ฐานะที่เป็นอยู่เดิมและวินิจฉัยให้ผู้ร้อง คืนเงินค่าตอบแทนที่ผู้คัดค้านชำระให้แก่ผู้ร้องทั้งสองจำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกัน คืนค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกัน จำนวน 38.75 ล้านบาท เงินในการก่อสร้างโครงการจำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ย อัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ศาลปกครองสูงสุดเห็นว่าคำชี้ขาดที่เห็นว่าสัญญาเป็น อันเลิกกันและให้คู่สัญญากลับคืนสู่ฐานะตัวที่เป็นอยู่เดิม ไม่ได้ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของ ประชาชน และคำชี้ขาดที่ว่าผู้คัดค้านไม่ได้เป็นฝ่ายสัญญานั้น เมื่อพิจารณาข้อโต้แย้งของผู้ร้องทั้งสองในประเด็น ต่าง ๆ ล้วนแต่มีลักษณะเป็นการโต้แย้งคุณพิจารณาข้อเท็จจริงและการปรับใช้กฎหมายและข้อสัญญา ของคณะอนุญาโตตุลาการ ซึ่งคณะอนุญาโตตุลาการได้วินิจฉัยการปฏิบัติตามสัญญา รวมทั้งความรับผิดชอบซึ่ง เป็นเรื่องระหว่างคู่สัญญา ไม่ได้มีลักษณะเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ศาลปกครอง สูงสุดจึงพิพากษากลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลางเป็นให้ยกคำร้องของผู้ร้องทั้งสอง และให้บังคับตาม คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการโดยให้ผู้ร้องทั้งสองปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่ คดีถึงที่สุด

และเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2562 ศาลปกครองกลางมีคำสั่งไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ เนื่องจากเอกสารหลักฐานมิได้เป็นพยานหลักฐานใหม่อันมีผลทำให้ข้อเท็จจริงที่ยุติแล้วเปลี่ยนแปลงไปใน สาระสำคัญ คำขอให้ศาลพิจารณาคดีใหม่จึงไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 75 วรรคหนึ่ง (1) และ (3) ประกอบ วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ.2542 รพท. ได้หารือกับ อัยการผู้ที่รับผิดชอบคดีไฮโปเวลล์ ในประเด็นข้อกฎหมายต่าง ๆ ต่อมาวันที่ 18 ตุลาคม 2562 ซึ่งเป็นวันครบ กำหนดระยะเวลาตามคำพิพากษา พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจากกระทรวงคมนาคม และการรถไฟฯ ได้ยื่น คำร้องขอทุเลาการบังคับคดี แต่ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งเมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2562 ไม้อนุญาตคำขอ ทุเลาการบังคับคดี โดยให้เหตุผลว่า “คดีนี้อยู่ในระหว่างการอุทธรณ์คำสั่งไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาล ปกครองสูงสุด ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่ได้มีคำสั่งในเรื่องดังกล่าวจึงไม่เข้าเงื่อนไขตามข้อ 131(1) ของระเบียบที่ ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ.2543 ในอันที่ศาลจะสั่งบังคับ คดีศาลจึงไม้อนุญาตตามคำขอ” และวันที่ 14 พฤศจิกายน 2562 กระทรวงคมนาคมมีหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค 0202/9468 ถึงผู้อำนวยการสำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ว่าขณะนี้คณะทำงานเจรจาเพื่อลดผลกระทบต่อ ภาครัฐอันเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด ทำการเจรจาในเบื้องต้นกับบริษัท ไฮโปเวลล์ฯ โดยบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเสนอต่อภาครัฐมีลักษณะเป็นสัญญาประนีประนอมโดยทางราชการไม่เคยดำเนินการมาก่อน กระทรวงคมนาคมจึงมีหนังสือถึงอัยการสูงสุดขอหารือเกี่ยวกับร่างบันทึกข้อตกลงการปฏิบัติตามคำพิพากษา ของศาลปกครองสูงสุดในประเด็นต่าง ๆ ซึ่งได้ตอบข้อหารือกลับมาแล้ว และอยู่ระหว่างการพิจารณาของ คณะทำงานเพื่อลดผลกระทบต่อภาครัฐอันเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด ตามคำสั่งกระทรวง คคมนาคมที่ 125/2562 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2562

วิมล

2. รพท. มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 1,304.09 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	คดีอยู่ระหว่าง	ทุนทรัพย์
	การพิจารณา	ราย
ศาลชั้นต้น	62	964.16
ศาลอุทธรณ์	41	179.12
ศาลฎีกา	33	160.81
รวมทั้งสิ้น	136	1,304.09

6.49 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ

- รังสิต - ตลิ่งชัน

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รพท.) ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกันที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ ดังนี้

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

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

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 กรม.มีมติอนุมัติให้ รพท. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท ประกอบด้วย ช่วงบางซื่อ - รังสิต จำนวน 55,704 ล้านบาท (งานโยธางานระบบไฟฟ้าเครื่องกล ค่าจ้างที่ปรึกษา และค่าร้อยละย้าย) และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน 4,184 ล้านบาท (งานไฟฟ้าเครื่องกล) ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ และเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 กรม.มีมติดังนี้

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

1.1 ช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26 กม. เป็นเงิน 62,745 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่างานโยธา 44,779 ล้านบาท งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล 13,372 ล้านบาท งานร้อยละย้าย 105 ล้านบาท งานจ้างที่ปรึกษา 2,244 ล้านบาท งานเพื่อเหลือเพื่อขาด 1,381 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 864 ล้านบาท

1.2 ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. เป็นเงิน 2,403 ล้านบาท เพื่อให้การเดินทางสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ ประกอบด้วย งานไฟฟ้าเครื่องกล 2,162 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษา 84 ล้านบาท และค่าภาษีมูลค่าเพิ่มรวม 157 ล้านบาท

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

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

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

ปัจจุบัน รพท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่างๆ ในพื้นที่ ดำเนินโครงการ โดยมี บริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.1/รพท./2550 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2550 ค่างานตามสัญญา 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว

1.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอเนจียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รพท./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 และ ครั้งที่ 2 ครบกำหนดวันที่ 12 ธันวาคม 2551 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินครบแล้ว

1.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีกลุ่มบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอเนจียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รพท./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 213 ล้านบาท

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

งานส่วนที่ 1 งานควบคุมงานก่อสร้าง มีบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาว่าจ้าง ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 30 กรกฎาคม 2552 ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2552 ฉบับที่ 3 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2555 และ บันทึกข้อตกลงระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา กับกิจการร่วมค้าฯ ลงวันที่ 22 มีนาคม 2555 ค่าจ้างงวดที่ 36 - 37 เป็นเงิน 6.41 ล้านบาท กิจการร่วมค้ายูนิค-ซุนโว จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าควบคุมงานและค่าจ้างที่ปรึกษา ตามมติ คณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 เห็นชอบกรณีการให้ความช่วยเหลือเนื่องจากเหตุอุทกภัย ซึ่งกิจการร่วมค้า ยูนิค-ซุนโว ได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีก 188 วัน จากสิ้นสุดวันที่ 19 มกราคม 2555 เป็น สิ้นสุดสัญญาวันที่ 25 กรกฎาคม 2555 ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

Amn

1.4 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน โดยมีกิจการร่วมค้ายูนิค-ซุนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซุนโวคอนสตรัคชั่น แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.5/รฟพ./2551 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2551 สัญญาเริ่มต้น วันที่ 15 มกราคม 2552 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 19 มกราคม 2555 วงเงิน 9,087.39 ล้านบาท และเงินที่ได้รับจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาแนวท่อก๊าซ กีดขวาง จำนวนเงิน 26.61 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 9,114 ล้านบาท ปัจจุบัน รฟพ. จ่ายค่าก่อสร้างงวดที่ 1 - 41 เพียงวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้น 9,098.85 ล้านบาท และสัญญาดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และ ออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกวย โดยมีบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟพ./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่างานตามสัญญา 17.85 ล้านบาท ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินครบแล้ว เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2555

1.6 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สัญญาที่ 3 B โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.8/รฟพ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 วงเงิน 1,593.67 ล้านบาท และ 15,573.33 ล้านบาท โดยเบิกจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าเป็นเงิน 2,119.01 ล้านบาท เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 และจำนวน 124.60 ล้านบาท เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559

2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต

2.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบราคากลาง โดยมีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รฟพ./2551 ลงวันที่ 12 กันยายน 2551 วงเงิน 7.32 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 60 วัน สัญญาเริ่มต้น วันที่ 21 ตุลาคม 2551 สิ้นสุดวันที่ 19 ธันวาคม 2551 แบ่งการชำระเงินเป็น 2 งวด งวดที่ 1 จ่ายล่วงหน้าร้อยละ 15 งวดที่ 2 (งวดสุดท้าย) ปัจจุบันได้เบิกจ่ายเงินครบแล้วเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2552

2.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัท เอเชียนเอ็นจิเนียริ่ง แอนด์แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.4/รฟพ./2551 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 วงเงิน 21.50 ล้านบาท รฟพ.ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบแล้ว เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2559

2.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบราคากลาง โดยมีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดย รศ.ดร.สกุล ท่อวโนทยาน คณะวิศวกรรมศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ วก./สญ./2/2555 ลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2555 วงเงิน 5.50 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2555 ปัจจุบัน รฟพ.ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบแล้ว เมื่อวันที่ 7 กันยายน 2555

2.4 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ โดยมี 1. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 2. บริษัท เซ้าท์อีสท์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด 3. บริษัท นิปปอน โคจิ จำกัด 4. บริษัท อินดีกซ์อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด 5. บริษัท วาซท์ คอนซัลแทนส์ จำกัด และ 6. บริษัท พีบี เอเชีย จำกัด เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.03/รฟพ./2556 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2556 วงเงินเป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท 747.50 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 211.05 ล้านบาท

Handwritten signature

ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 54.5 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 ปัจจุบันจ่ายค่างานงวดที่ 1-54 เพียงวันที่ 9 ตุลาคม 2562 เป็นเงินบาท 744.51 ล้านบาท และ 211.05 ล้านบาท

2.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างสัญญา 1 และสัญญา 2 โดยมี 1. บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด 2. บริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด 3. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด 4. บริษัท ดีไซน์ คอนเซ็ป จำกัด 5. บริษัท นอร์ซีฟ เอนจิเนียริง จำกัด 6. Tonichi Engineering Consultants, Inc และ 7. Transurb Technirail/S.A เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้าง เลขที่ กส.05/รพพ./2556 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2556 เป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท 1,168.43 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 676.76 ล้านบาท ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 ปัจจุบันจ่ายค่างานงวดที่ 1-48 เพียงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2560 เป็นเงิน 870.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 256.02 ล้านบาท

ปัจจุบัน รพท. ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา งานสัญญา 3 ซึ่งประกอบด้วย สัญญา 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-รังสิต และการควบคุมงานในสัญญา 3B งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา ค่าควบคุมงานสัญญา 3A เป็นเงินบาททั้งสิ้น 290.15 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 418.49 ล้านบาท ปัจจุบันได้จ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-26 เพียงวันที่ 16 สิงหาคม 2562 เป็นเงิน 186.35 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 268.79 ล้านบาท

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญา 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมี กิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ซีโน-ไทย เอนจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอนจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้าง เลขที่ กส.01/รพพ./2556 ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 วงเงิน 29,826.97 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น 26,972.62 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น 2,854.35 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง 2,667.62 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงิน 186.73 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ปัจจุบันจ่ายค่างานงวดที่ 1-75 เพียงวันที่ 18 ตุลาคม 2562 เป็นเงิน 27,448.18 ล้านบาท

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญา 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมี บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รพพ./2556 ลงวันที่ 31 มกราคม 2556 วงเงิน 21,235.40 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น 19,203.23 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น 2,032.17 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง 1,899.22 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงิน 132.95 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ต่อมา การรถไฟฯ ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับที่ 1 งานสัญญาที่ 2 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558 อันเนื่องมาจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ที่อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดของโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ ซึ่งทำให้วงเงินค่าก่อสร้างงานสัญญาที่ 2 เพิ่มขึ้น จำนวน 3,340.51 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%) คิดรวมวงเงินค่าก่อสร้างตามสัญญาเมื่อรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% แล้ว เป็นเงิน 24,575.91 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ JICA จำนวน 22,224.06 ล้านบาท (ภาษีมูลค่าเพิ่ม 0%) และเงินกู้

ภายในประเทศจำนวน 2,351.84 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%) ปัจจุบันจ่ายค่างานงวดที่ 1-62 เพียงวันที่ 26 กันยายน 2561 เป็นเงิน 22,936.32 ล้านบาท

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

2.9 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำแผนธุรกิจ แผนกบริหารและแผนปฏิบัติการจัดเดินขบวนรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยมีสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยเป็นคู่สัญญาเพื่อพิจารณารูปแบบธุรกิจในการดำเนินการให้บริการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ทั้งในรูปแบบของการดำเนินการด้วยตัวเองหรือเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รฟพ./2559 ลงวันที่ 4 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 240 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2559 สิ้นสุดวันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 วงเงิน 18.30 ล้านบาท ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้วครบเมื่อวันที่ 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/รฟพ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 วงเงิน 10,409.81 ล้านบาท และ 58,927.12 ล้านบาท และบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมฯ ฉบับที่ 2 เป็นเงิน 167.76 ล้านบาท และ 2,666.25 ล้านบาท โดยเบิกจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าและค่างานงวดที่ 1-32 เพียงวันที่ 6 กันยายน 2562 เป็นเงิน 2,344.03 ล้านบาท และงวดที่ 1-30 เป็นเงิน 13,355.15 ล้านบาท

6.50 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องของการรถไฟฯ และพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ.2561 หรือกฎหมาย EEC

ปัจจุบัน รพท. ได้ดำเนินงานตามโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ดังนี้

1. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการ จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตาม พรบ.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ.2556 โดยมี บริษัท เอเชียเอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ทีเอ็มคอนซัลติง เอ็นจิเนียร์ แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.4/สบ./2560 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2560 ค่างานตามสัญญา 79.79 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 300 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 12 มิถุนายน 2560 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว งวดที่ 1 - 5 เพียงวันที่ 1 ตุลาคม 2562 เป็นเงินทั้งสิ้น 71.81 ล้านบาท



2. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสม โดยมี บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.11/คม./2561 ลงวันที่ 26 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา 9.99 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ปัจจุบันเบิกจ่ายครบเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562

เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2562 มีพิธีลงนามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและ บริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด หรือ Eastern High - Speed Rail Linking Three Airports Co., Ltd. ประกอบด้วย กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตรที่เป็นกิจการร่วมค้า ได้แก่ China Railway Construction Corporation Limited จากสาธารณรัฐประชาชนจีน บมจ.ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ บมจ.ช.การช่าง และพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจเพื่อสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด พันธมิตร)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) มีแนวเส้นทางเชื่อมโยงท่าอากาศยานดอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อผ่านสถานีมักกะสัน เลี้ยวเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมุ่งหน้าต่อไปตามแนวทางรถไฟสายตะวันออก ผ่านแม่น้ำบางปะกงเข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา และเข้าสู่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นสถานีสุดท้าย ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร โดยขบวนรถสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ 119,425 ล้านบาท ภายใต้สัญญาร่วมลงทุน 50 ปี ทั้งนี้ทรัพย์สินทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญา

โดยบริษัทฯ จะมีหน้าที่ออกแบบงานโยธา ส่วนซ่อมบำรุง ติดตั้งระบบรถไฟความเร็วสูงเดินรถ บำรุงรักษา รวมถึงพัฒนาพื้นที่มักกะสัน - ศรีราชา และพื้นที่พาณิชย์บริเวณสถานี และรับโอนแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ซึ่งต้องชำระหนี้บริหาร 10,671 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี

6.51 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้กรอบวงเงิน 179,412.21 ล้านบาท ได้มีการลงนามระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยความร่วมมือ (MOU) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการรถไฟ ต่อมาหลังจากการหารือทวิภาคีระหว่างนายกรัฐมนตรีทั้งสองประเทศในการประชุมผู้นำความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง ครั้งที่ 1 ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงเริ่มต้นก่อสร้างโครงการในช่วงที่ 1) กรุงเทพฯ-แก่งคอย และช่วงที่ 3) แก่งคอย-นครราชสีมา เป็นอันดับแรก

รวมระยะทาง 253 กิโลเมตร และช่วงที่ 4) นครราชสีมา-หนองคาย เป็นลำดับต่อมา และชะลอการก่อสร้างช่วงที่ 2) แก่งคอย-มาบตาพุด ออกไปก่อน

ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 30/2560 เรื่อง มาตรการเร่งรัดและเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ณ วันที่ 15 มิถุนายน 2560 ข้อ 2 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนารถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก Nation Development and Reform Commission แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา ดังต่อไปนี้

- (1) งานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา
 - (2) งานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา
 - (3) งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร
- สัญญาที่ทำกับฝ่ายจีน แบ่งออกเป็น 3 สัญญาย่อย ได้แก่**

1. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา สัญญา 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 1,706.77 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 10 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม 2560 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว วงที่ 1-7 เพียงวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562 เป็นเงินทั้งสิ้น 1,706.77 ล้านบาท

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา สัญญา 2.2 การควบคุมงานการก่อสร้างงานโยธา โดยมี CHINA RAILWAY International Co.,Ltd. และ CHINA RAILWAY Design Corporation เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ SCD.7/HSR/2560 ลงวันที่ 4 กันยายน 2560 ค่างานตามสัญญา 3,500 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 46 เดือน ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว วงที่ 1-7 เพียงวันที่ 16 ตุลาคม 2562 เป็นเงินทั้งสิ้น 895.05 ล้านบาท

3. สัญญา 2.3 งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

สัญญางานก่อสร้างโยธา ได้แก่

1. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สํารวจรายละเอียดต่อสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม (EIA) โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.9/รฟส./2560 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาฯ (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 1) ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2561 ค่างานตามสัญญา 109.08 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลักๆ ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

งานส่วนที่ 1 งานตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีน และการออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ ช่วงบ้านภาชี-แก่งคอย-นครราชสีมา ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงาน

ว.ก.

ตั้งแต่วันที่ 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 งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน ช่างบ้านภาชี-แก่งคอย-นครราชสีมา แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้วส่วนที่ 1 งวดที่ 1-3, ส่วนที่ 2 งวดที่ 1 และส่วนที่ 3 งวดที่ 1-3 เพียงวันที่ 13 กันยายน 2562 รวมจำนวนทั้งสิ้น 94.74 ล้านบาท

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำรวจรายละเอียดก่อสร้างหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม โดยบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.2/รพส./2561 ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 1) ลงวันที่ 24 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา 52.91 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลักๆ 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 งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน ช่วงกรุงเทพฯ-บ้านภาชี แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

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

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว ส่วนที่ 1 งวดที่ 1-3, ส่วนที่ 2 งวดที่ 1 และส่วนที่ 3 งวดที่ 1-3 เพียงวันที่ 26 กันยายน 2562 รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 44.86 ล้านบาท

จกน

3. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดการประกวดราคาสัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil works) โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.3/รฟส./2561 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 1) ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2561 และบันทึกข้อตกลงแนบท้าย (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 2) ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562 ค่างานตามสัญญา 8.16 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการดำเนินงาน แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่ เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่ เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว วงดที่ 1-5 เพียงวันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นเงินทั้งสิ้น 2.78 ล้านบาท

4. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดทำข้อกำหนดและประเมินข้อเสนอ สัญญาจ้างงาน และออกแบบรายละเอียดงานโยธา สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาและสัญญางานออกแบบจัดหา ติดตั้ง ระบบราง ระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งขบวนรถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร โดย บริษัท อาร์ แอนด์ ที เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.7/รฟส./2561 ลงวันที่ 14 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา 17.54 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการดำเนินงาน แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่ เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่ เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้ว วงดที่ 1-5 เพียงวันที่ 20 ธันวาคม 2562 เป็นเงินทั้งสิ้น 15.79 ล้านบาท

(นางลัดดา ละออกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(นายวรวุฒิ มาลา)

รองผู้อำนวยการกลุ่มธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน รักษาการในตำแหน่ง

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย