



รายงานการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลโดยผู้สอบบัญชีและ
งบการเงินระหว่างกาล

การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



รายงานการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลโดยผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลของการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย และของเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ซึ่งผู้บริหารของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลเหล่านี้ตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 34 เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการให้ข้อสรุปเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลดังกล่าว จากผลการสอบทานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ขอบเขตการสอบทาน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานสอบทานตามมาตรฐานงานสอบทาน รหัส 2410 “การสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของกิจการ” การสอบทานดังกล่าว ประกอบด้วย การใช้วิธีการสอบถามบุคลากรซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้รับผิดชอบด้านการเงินและบัญชี และการวิเคราะห์เปรียบเทียบและวิธีการสอบทานอื่น การสอบทานนี้มีขอบเขตจำกัดกว่าการตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ความเชื่อมั่นว่าจะพบเรื่องที่มีนัยสำคัญทั้งหมดซึ่งอาจพบได้จากการตรวจสอบ ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่แสดงความเห็นต่อข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลที่สอบทาน

เกณฑ์ในการให้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข

ตามที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 พบว่า

ก. การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ดังต่อไปนี้

1. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.22 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน



5,130.75 ล้านบาท เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสิทธิ์ยืมเหล่านี้เป็นสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทยพร้อมกับบันทึกเป็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สิทธิ์ยืมบริจาคน้ำมันสิ้นสุดสัญญาเช่า ในจำนวนนี้มีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สิทธิ์ยืมบริจาค จำนวน 2,793.48 ล้านบาท ที่ทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สิทธิ์ยืมบริจาคและค่าเสื่อมราคาของสิทธิ์ยืม โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสิทธิ์ยืมนั้น ๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

- 1.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า
- 1.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน
- 1.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

2. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.24 ภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอดที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 21,326.61 ล้านบาท และจำนวน 21,277.46 ล้านบาท ตามลำดับ และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.42 ค่าใช้จ่ายภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอด ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 256.81 ล้านบาท และจำนวน 254.83 ล้านบาท ตามลำดับ เป็นการคำนวณภาวะผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน ตามข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 กองทุนผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามมติคณะกรรมการรถไฟฯ และตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ ซึ่งการคำนวณรับรู้ภาวะผูกพันผลประโยชน์ของพนักงานดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยคำนวณภาวะบำเหน็จโดยการใช้อัตราเงินเดือน ณ วันสิ้นงวดในแต่ละงวดของพนักงานคูณกับจำนวนปีของการทำงาน และคำนวณภาวะบำเหน็จส่วนของค่าตอบแทนความชอบในการทำงานสำหรับพนักงานที่มีอายุงานเกิน 20 ปี ด้วยอัตราเงินเดือน ณ วันสิ้นงวดคูณจำนวนเดือนที่กำหนด ส่วนภาวะบำนาญตกทอด คำนวณโดยการใช้เงินสงเคราะห์รายเดือนและเงินช่วยค่าครองชีพ ณ วันสิ้นงวดในแต่ละงวดของอดีตผู้ปฏิบัติงานคูณจำนวนเดือนภายใต้ข้อบังคับ ฉบับที่ 4.9 ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามข้อกำหนดตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน โดยเฉพาะในข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

2.1 ใช้เทคนิคจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยเพื่อจัดทำประมาณการจำนวนผลประโยชน์ที่พนักงานควรได้รับเป็นการตอบแทนสำหรับบริการที่พนักงานให้ในงวดก่อนและงวดปัจจุบัน ได้อย่างน่าเชื่อถือ

2.2 คิดลดผลประโยชน์โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาวะผูกพันตามโครงการผลประโยชน์และต้นทุนบริการปัจจุบัน



2.3 ข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย เช่น อัตราเงินเฟ้อ อัตราเงินเดือนที่เพิ่มขึ้น และอัตราคิดลด เป็นต้น

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังอยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

3. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เงินทุนในการดำเนินการก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่เป็นพันธบัตรและเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน มียอดเงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 33,229.15 ล้านบาท ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 238,089.69 ล้านบาท และจำนวน 47,799.30 ล้านบาท ตามลำดับ เดิมการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของรัฐบาล ซึ่งตั้งแต่ปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาใหม่และตีความจากมติคณะรัฐมนตรีว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินพบว่าภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลจำนวนหนึ่งเพื่อจ่ายชำระหนี้เงินกู้โครงการดังกล่าว และตั้งแต่ปี 2555 จนถึงปี 2561 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเอกสารหลักฐานเพิ่มเติมแต่ยังไม่เหมาะสมอย่างเพียงพอที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน จะสามารถได้ข้อสรุปว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระหนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือไม่ สำหรับงวดปี 2562 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเอกสารหลักฐานตามรายงานการประชุมที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.16.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ ว่ามติคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และอยู่ระหว่างหารือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้ และจากการสอบถามข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 เอกสารหลักฐานและสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงจากงวดปี 2562 ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องปรับปรุงรายการบัญชีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหากปรับปรุงจะมีผลกระทบต่อรายการ ดังต่อไปนี้

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

1. เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	จำนวน	177,552.51	ล้านบาท
2. เงินค้างรับจากรัฐบาล (เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ)	จำนวน	208,531.83	ล้านบาท
3. เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระ	จำนวน	171,417.67	ล้านบาท
4. เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ	จำนวน	114,471.32	ล้านบาท
5. รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	จำนวน	283,669.14	ล้านบาท
6. รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล)	จำนวน	190.11	ล้านบาท
7. รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	จำนวน	3,476.66	ล้านบาท

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

๕๕



ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

4. ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 แสดงรายการที่ดินจำนวน 2,902.80 ล้านบาท อาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 6,685.68 ล้านบาท และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค จำนวน 5,231.59 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทย มิได้แยกแสดงสินทรัพย์ดังกล่าวเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้ใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน นอกจากนี้ข้อมูลที่ดินบางส่วนไม่มีเอกสารหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ให้ตรวจสอบ

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

5. ตามหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 5.48 ข้อที่ 1 เปิดเผยข้อมูลหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม คืนเงินค่าตอบแทนที่บริษัทฯ ชำระให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกันจำนวน 500 ล้านบาท คืนค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกัน จำนวน 38.75 ล้านบาท และเงินในการก่อสร้างโครงการจำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (คืนหนังสือค้ำประกันสัญญาไม่คิดดอกเบี้ย) และให้ปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยมิได้บันทึกบัญชีหนี้สินและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องไว้ในงบการเงินสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีข้อมูลไม่เพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

ข. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายการ ดังต่อไปนี้

1. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.29 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 801.94 ล้านบาท และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ตามที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.2 จำนวน 118.15 ล้านบาท ทั้งนี้เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถส่งสัญญาเช่าให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสอบทานตามจำนวนที่ร้องขอและไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถ



ประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ได้ และไม่มีการปรับปรุงรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์กับสัญญาเช่าให้ถูกต้องตรงกัน ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมาบันทึกบัญชีรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อการบันทึกบัญชีรายได้และลูกหนี้ครบถ้วนตามสัญญาเช่าหรือไม่

นอกจากนี้ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในส่วนของรายได้ค่าเช่าที่ดินและรายได้ค่าเช่าอาคารที่สัญญาสิ้นสุดลงและยังไม่ได้ต่อสัญญา หรืออยู่ระหว่างการจัดทำสัญญา หรือไม่มีสัญญา การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้บันทึกบัญชีรายได้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าเช่าจึงเป็นไปตามเกณฑ์เงินสด

จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังกล่าวข้างต้นแสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้องครบถ้วนหรือไม่

2. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.12 เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 177,552.51 ล้านบาท และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.46 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันเดียวกัน จำนวน 3,476.66 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละงวดไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ทั้งนี้เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายการตามข้อ ข 1. รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

2) การไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ ก 1. รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด ข้อ ก 2. ภาวะบำเหน็จและบำนาญตกทอด ข้อ ก 3. เงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ข้อ ก 4. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ ส่วนที่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน และข้อ ก 5. หนี้สินจากคดีความ

ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการตามข้อ 1) และข้อ 2) ข้างต้น แสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเงินเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือมีจำนวนเงินที่เพิ่มสูงขึ้นทุกปี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง



จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในรายการตามข้อ 1 และข้อ 2 ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่าจำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข

ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการให้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก และยกเว้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของเรื่องไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการให้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุให้เชื่อว่าข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลดังกล่าวไม่ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 34 เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาลในสาระสำคัญ จากการสอบทานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ข้อ 5.52 เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน ซึ่งอธิบายถึงสถานการณ์ที่รัฐบาลได้ประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน เนื่องจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องงดเดินขบวนรถโดยสารตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ส่งผลกระทบต่อรายได้จากการโดยสารลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และในขณะนี้ยังไม่สามารถประมาณการได้อย่างสมเหตุสมผล

(นางสาวบรรลุน ศิริสิงห์สังข์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

(นางสุไฉวรรณ เพียรเพิ่มภัทร)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินเชี่ยวชาญ

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	31 ธันวาคม 2562	30 กันยายน 2562	31 ธันวาคม 2562	30 กันยายน 2562	
	(ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	(ตรวจสอบแล้ว)	(ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	(ตรวจสอบแล้ว)	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	2,564,073,607.95	558,937,374.77	2,519,443,923.16	544,735,104.73
ลูกหนี้การค้าและบริการ-สุทธิ	5.2	406,870,118.55	530,579,690.87	406,870,118.55	530,579,690.87
ลูกหนี้อื่น	5.3	21,521,969.16	20,414,771.22	21,393,969.16	20,285,826.22
เงินยืมทรวอง	5.4	51,059,365.03	40,802,776.87	50,940,745.03	40,802,776.87
พัสดุดังเหลือ	5.5	3,446,192,023.36	3,483,492,733.17	3,442,730,213.45	3,479,244,767.47
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.6	149,774,675.31	208,130,367.54	110,611,467.33	185,619,406.90
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		6,639,491,759.36	4,842,357,714.44	6,551,990,436.68	4,801,267,573.06
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุน	5.7	-	-	140,000,000.00	140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	5.8	247,846,862,241.79	240,073,761,451.99	247,844,774,686.81	240,071,498,415.30
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	5.9	1,228,668.49	1,445,384.57	759,987.61	941,512.43
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	5.10	23,528,883.96	23,558,673.09	23,528,883.96	23,558,673.09
เงินจ่ายล่วงหน้า	5.11	10,895,305,358.44	11,560,944,038.15	10,895,305,358.44	11,560,944,038.15
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	5.12	177,552,512,753.08	174,575,849,179.43	177,552,512,753.08	174,575,849,179.43
เงินค้างรับจากรัฐบาล	5.13	210,293,760,685.73	210,955,812,525.75	210,293,760,685.73	210,955,812,525.75
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5.14	1,930,809,367.92	1,906,044,096.98	1,930,809,367.92	1,906,044,096.98
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		648,544,007,959.41	639,097,415,349.96	648,681,451,723.55	639,234,648,441.13
รวมสินทรัพย์		655,183,499,718.77	643,939,773,064.40	655,233,442,160.23	644,035,916,014.19

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	31 ธันวาคม 2562 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	30 กันยายน 2562 (ตรวจสอบแล้ว)	31 ธันวาคม 2562 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	30 กันยายน 2562 (ตรวจสอบแล้ว)	
หนี้สินและส่วนของทุน					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.15	3,470,937,818.40	3,458,544,750.28	3,414,213,597.81	3,449,418,260.35
เงินกู้ยืมระยะยาวถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.16	47,799,295,920.66	39,804,896,015.29	47,799,295,920.66	39,804,896,015.29
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานการรถไฟฯ	5.17	301,610,717.65	349,030,656.75	301,610,717.65	349,030,656.75
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	5.18	1,400,706,707.56	1,436,651,853.56	1,400,706,707.56	1,436,651,853.56
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.19	2,699,194,057.73	1,729,381,496.47	2,693,968,948.21	1,724,156,386.95
รวมหนี้สินหมุนเวียน		55,671,745,222.00	46,778,504,772.35	55,609,795,891.89	46,764,153,172.90
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.16	238,089,690,948.87	235,744,101,345.88	238,089,690,948.87	235,744,101,345.88
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	5.20	23,528,883.96	23,560,783.09	23,528,883.96	23,560,783.09
เงินประกันและเงินมัดจำ	5.21	2,401,228,982.71	3,128,700,574.52	2,400,567,867.01	3,127,665,120.47
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค	5.22	5,130,747,852.57	5,246,457,592.38	5,130,747,852.57	5,246,457,592.38
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	5.23	283,669,144,476.52	282,794,427,353.29	283,669,144,476.52	282,794,427,353.29
ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	5.24	21,326,610,773.72	21,357,494,240.08	21,277,456,999.56	21,310,321,675.76
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5.25	4,283,406,486.38	4,276,126,216.95	4,283,406,486.38	4,276,126,216.95
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		554,924,358,404.73	552,570,868,106.19	554,874,543,514.87	552,522,660,087.82
รวมหนี้สิน		610,596,103,626.73	599,349,372,878.54	610,484,339,406.76	599,286,813,260.72
ส่วนของทุน					
เงินทุน	5.26	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		(161,706,661.43)	(158,702,567.61)	-	-
รวมส่วนของทุน		44,587,396,092.04	44,590,400,185.86	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		655,183,499,718.77	643,939,773,064.40	655,233,442,160.23	644,035,916,014.19

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายนิรุต มณีพันธ์)
ผู้จัดการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางลัดดา ละอองกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : บาท

รายละเอียด	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561
รายได้					
รายได้จากการขนส่ง	5.27	1,454,960,076.60	1,482,336,760.97	1,454,960,076.60	1,482,336,760.97
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.28	199,844,135.50	191,777,264.00	199,844,135.50	191,777,264.00
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	5.29	801,944,719.72	782,674,321.65	801,944,719.72	782,674,321.65
รายได้สินทรัพย์บริจาด		120,893,998.35	100,297,245.16	120,893,998.35	100,297,245.16
รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี	5.30	-	124,954,209.00	-	124,954,209.00
รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ	5.31	28,053,957.66	27,872,009.22	28,053,957.66	27,872,009.22
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	5.32	933,975,385.49	1,219,856,985.77	933,975,385.49	1,219,856,985.77
รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	5.43	83,861,300.00	80,911,500.00	83,861,300.00	80,911,500.00
กำไรจากการขายสินทรัพย์	5.33	675,652.16	334,799.59	675,652.16	334,799.59
รายได้อื่นๆ	5.34	224,476,384.42	89,227,104.39	224,457,971.61	89,169,373.56
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	5.35	646,570,011.81	(592,716,276.10)	646,570,011.81	(592,716,276.10)
รวมรายได้		4,495,255,621.71	3,507,525,923.65	4,495,237,208.90	3,507,468,192.82
ค่าใช้จ่าย					
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	5.36	621,568,834.51	564,188,580.27	621,568,834.51	564,188,580.27
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน	5.37	747,756,426.73	716,174,667.62	747,756,426.73	716,174,667.62
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	5.38	1,820,736,228.73	1,877,348,599.73	1,820,736,228.73	1,877,348,599.73
ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	5.39	2,412,990.84	2,084,430.90	2,412,990.84	2,084,430.90
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	5.40	426,492,100.92	340,015,394.76	425,661,477.10	338,175,063.03
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	5.41	220,093,741.58	212,550,689.82	220,093,741.58	212,550,689.82
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ		1,167,569,793.78	1,133,297,315.60	1,167,569,793.78	1,133,297,315.60
ค่าใช้จ่ายการบำเหน็จและบำนาญตกทอด	5.42	256,814,038.34	269,006,621.08	254,832,828.50	267,432,142.08
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ	5.43	96,678,309.30	95,686,825.61	96,678,309.30	95,686,825.61
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5.8, 5.9	1,512,156,313.26	1,349,742,735.55	1,511,945,640.29	1,349,631,568.69
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		21,188,376.18	56,815,070.62	21,188,376.18	56,815,070.62
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	5.44	213,047,264.77	219,258,110.14	213,047,264.77	219,258,110.14
รวมค่าใช้จ่าย		7,106,514,418.94	6,836,169,041.70	7,103,491,912.31	6,832,643,064.11
ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน		(2,611,258,797.23)	(3,328,643,118.05)	(2,608,254,703.41)	(3,325,174,871.29)
ต้นทุนทางการเงิน	5.45	868,408,870.24	796,723,568.79	868,408,870.24	796,723,568.79
ขาดทุนสำหรับงวด		(3,479,667,667.47)	(4,125,366,686.84)	(3,476,663,573.65)	(4,121,898,440.08)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	5.46	3,476,663,573.65	4,121,898,440.08	3,476,663,573.65	4,121,898,440.08
กำไร(ขาดทุน)สุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		(3,004,093.82)	(3,468,246.76)	-	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จอื่น		-	-	-	-
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด		(3,004,093.82)	(3,468,246.76)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายนิรม มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : บาท

งบการเงินรวม

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			
	ทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(135,004,582.22)	44,614,098,171.25
ขาดทุนสำหรับงวด	-	-	(4,125,366,686.84)	(4,125,366,686.84)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายสำหรับงวด	-	-	4,121,898,440.08	4,121,898,440.08
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(138,472,828.98)	44,610,629,924.49
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(158,702,567.61)	44,590,400,185.86
ขาดทุนสำหรับงวด	-	-	(3,479,667,667.47)	(3,479,667,667.47)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายสำหรับงวด	-	-	3,476,663,573.65	3,476,663,573.65
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(161,706,661.43)	44,587,396,092.04

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้


(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย


(นางลัดดา ละออกกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : บาท

งบเฉพาะกิจการ

หมายเหตุ	ทุน	กำไรสะสม		รวม
		จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับงวด	-	-	(4,121,898,440.08)	(4,121,898,440.08)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายสำหรับงวด	-	-	4,121,898,440.08	4,121,898,440.08
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับงวด	-	-	(3,476,663,573.65)	(3,476,663,573.65)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายสำหรับงวด	-	-	3,476,663,573.65	3,476,663,573.65
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุต มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนสุทธิสำหรับงวด	(3,004,093.82)	(3,468,246.76)	-	-
รายการปรับกระทบขาดทุนสุทธิสำหรับงวดเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	(3,476,663,573.65)	(4,121,898,440.08)	(3,476,663,573.65)	(4,121,898,440.08)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,512,156,313.26	1,349,742,735.55	1,511,945,640.29	1,349,631,568.69
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยนตัดจ่าย	38,495,854.46	48,211,822.90	38,495,854.46	48,211,822.90
หนี้สงสัยจะสูญ	25,475,546.38	25,968,269.43	25,475,546.38	25,968,269.43
กำไรจากการขายสินทรัพย์	(675,652.16)	(334,799.59)	(675,652.16)	(334,799.59)
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	(646,570,011.81)	592,716,276.10	(646,570,011.81)	592,716,276.10
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์	21,188,376.18	56,815,070.62	21,188,376.18	56,815,070.62
รายได้จากการรับบริจาค - ค่าเช่า	(115,709,739.81)	(75,121,838.08)	(115,709,739.81)	(75,121,838.08)
รายได้จากการรับบริจาค	(5,184,258.54)	(25,175,407.08)	(5,184,258.54)	(25,175,407.08)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	1,081,456,135.01	1,015,981,678.93	1,081,456,135.01	1,015,981,678.93
ภาวะบำนาญและบำนาญตกทอด	(30,883,466.36)	88,039,821.08	(32,864,676.20)	86,465,342.08
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(1,599,918,570.86)	(1,048,523,056.98)	(1,599,106,359.85)	(1,046,740,456.08)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและบริการ	98,234,025.94	(8,071,420.73)	98,234,025.94	(8,071,420.73)
ลูกหนี้อื่น	(1,107,197.94)	(10,096.60)	(1,108,142.94)	(10,096.60)
เงินยืมโดยตรง	(10,256,588.16)	(13,423,028.46)	(10,137,968.16)	(13,212,558.54)
พัสดุดังเหลือ	(1,195,144.65)	10,250,473.12	(1,981,300.44)	9,743,683.13
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	58,355,692.23	25,531,569.20	75,007,939.57	24,820,070.10
เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	29,789.13	(221,676.80)	29,789.13	(221,676.80)
เงินค้างรับจากรัฐบาล	662,051,840.02	716,638,631.72	662,051,840.02	716,638,631.72
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(20,406,447.33)	(61,030,101.80)	(20,406,447.33)	(61,030,101.80)
หนี้สินดำเนินงาน เพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(110,056,354.44)	(1,875,816,052.74)	(157,654,085.10)	(1,904,272,228.53)
เจ้าหนี้องเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	(47,419,939.10)	(63,615,333.48)	(47,419,939.10)	(63,615,333.48)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	969,812,561.26	1,136,738,009.35	969,812,561.26	1,136,738,009.35
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	(31,899.13)	188,726.80	(31,899.13)	188,726.80
เงินประกันและเงินมัดจำ	(727,471,591.81)	(702,669,440.80)	(727,097,253.46)	(702,511,509.30)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	7,087,087.36	155,909,678.71	7,087,087.36	155,909,678.71
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค	-	(10,329,219.20)	-	(10,329,219.20)
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลรอการรับรู้	874,717,123.23	431,097,384.64	874,717,123.23	431,097,384.64
เงินสดรับ(จ่าย)จากการดำเนินงาน	152,424,385.75	(1,307,354,954.05)	121,996,971.00	(1,334,878,416.61)
จ่ายดอกเบี้ย	(2,211,826,988.83)	(1,159,894,926.96)	(2,211,826,988.83)	(1,159,894,926.96)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน	(2,059,402,603.08)	(2,467,249,881.01)	(2,089,830,017.83)	(2,494,773,343.57)

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของการเงินนี้

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	788,269.16	441,308.41	788,269.16	441,308.41
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่างานระหว่างก่อสร้าง	-	(14,517,500.00)	-	(14,517,500.00)
เงินสดจ่ายค่าก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟ - สุวรรณภูมิ	-	(14,588,784.70)	-	(14,588,784.70)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง และเงินประกันผลงาน	(7,422,341,304.54)	(7,960,260,970.40)	(7,422,341,304.54)	(7,960,260,970.40)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(7,421,553,035.38)	(7,988,925,946.69)	(7,421,553,035.38)	(7,988,925,946.69)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินเบิกเกินบัญชี	-	(26,677,380.23)	-	(26,677,380.23)
เงินสดขายผลขาดทุนที่ได้รับจากรัฐบาล	500,000,000.00	1,500,000,000.00	500,000,000.00	1,500,000,000.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	23,547,934,722.43	33,220,178,448.77	23,547,934,722.43	33,220,178,448.77
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(12,561,842,850.79)	(24,161,947,055.80)	(12,561,842,850.79)	(24,161,947,055.80)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	11,486,091,871.64	10,531,554,012.74	11,486,091,871.64	10,531,554,012.74
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	2,005,136,233.18	75,378,185.04	1,974,708,818.43	47,854,722.48
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	558,937,374.77	1,318,656,858.72	544,735,104.73	1,316,130,814.44
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	5.1	2,564,073,607.95	2,519,443,923.16	1,363,985,536.92

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

.....

1. ข้อมูลทั่วไป

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

2. เกณฑ์การนำเสนองบการเงินระหว่างกาล

2.1 งบการเงินระหว่างกาลนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้ข้อมูลเพิ่มเติมจากงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 ดังนั้นงบการเงินระหว่างกาลจึงเน้นการให้ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรม เหตุการณ์และสถานการณ์ใหม่ ๆ เพื่อไม่ให้ข้อมูลที่นำเสนอซ้ำซ้อนกับข้อมูลที่ได้รายงานไปแล้ว ผู้ใช้งบการเงินควรใช้งบการเงินระหว่างกาลนี้ควบคู่ไปกับงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

2.2 งบการเงินระหว่างกาลของการรถไฟแห่งประเทศไทยจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล โดยแสดงรายการในงบแสดงฐานะการเงิน งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด ตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 1 มกราคม 2562 เป็นต้นไป ส่วนหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลจัดทำเป็นแบบย่อ โดยข้อมูลเพิ่มเติมแสดงเฉพาะที่สำคัญ

3. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

งบการเงินระหว่างกาลนี้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีและวิธีการคำนวณเช่นเดียวกับที่ใช้ในงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

4. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว มีรายละเอียดดังนี้

มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 เรื่อง สินค้าคงเหลือ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 เรื่อง งบกระแสเงินสด

๕๖

- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8	เรื่อง	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลง ประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	เรื่อง	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลา รายงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12	เรื่อง	ภาษีเงินได้
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16	เรื่อง	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19	เรื่อง	ผลประโยชน์ของพนักงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20	เรื่อง	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจาก รัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับ ความช่วยเหลือจากรัฐบาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21	เรื่อง	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของ อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23	เรื่อง	ต้นทุนการกู้ยืม
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคล หรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26	เรื่อง	การบัญชีและการรายงานโครงการ ผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27	เรื่อง	งบการเงินเฉพาะกิจการ
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28	เรื่อง	เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	เรื่อง	การรายงานทางการเงินในสภาพ เศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33	เรื่อง	กำไรต่อหุ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36	เรื่อง	การด้อยค่าของสินทรัพย์
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37	เรื่อง	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจ เกิดขึ้น และสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40	เรื่อง	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
- มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41	เรื่อง	เกษตรกรรม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง	การนำมาตรฐานการรายงานทาง การเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
- 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 การร่วมการงาน
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 เรื่อง รายการที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลรอดัตบัญญัติ
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
- มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 เรื่อง การเริ่มต้นใช้สกุลเงินยูโรเป็นครั้งแรก
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 เรื่อง ความช่วยเหลือจากรัฐบาล - กรณีที่ไม่มี ความ เกี่ยว ข้อง อย่าง เฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 เรื่อง ภาษีเงินได้ - การเปลี่ยนแปลง สถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - ต้นทุนเว็บไซต์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 เรื่อง หนี้ของสมาชิกในกิจการสหกรณ์และเครื่องมือที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน

- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการ รือถอน การบูรณะและการปรับปรุง สภาพแวดล้อม
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 เรื่อง หนี้สินที่เกิดขึ้นจากการมีส่วนร่วมใน ตลาดที่เฉพาะเจาะจง-เศษเหลือทิ้ง ของเครื่องใช้ไฟฟ้า และอุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้ มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินใน สภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล และการด้อยค่า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 เรื่อง ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการ ผลประโยชน์ ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำ และปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุน สุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้ เจ้าของ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19 เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วย ตราสารทุน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 เรื่อง ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการ ผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 เรื่อง เงินที่นำส่งรัฐ
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22 เรื่อง รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และสิ่งตอบแทนรับหรือจ่ายล่วงหน้า
- การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 23 เรื่อง ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับวิธีการทาง ภาษีเงินได้

ผู้บริหารอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
เงินสด	14.07	13.27	14.05	13.23
เงินรองจ่าย	36.68	6.08	36.68	6.08
รวม	50.75	19.35	50.73	19.31
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	167.01	65.02	167.01	65.02
- ออมทรัพย์	2,297.92	447.84	2,253.31	433.67
รวม	2,464.93	512.86	2,420.32	498.69
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	48.39	26.73	48.39	26.73
รวม	2,564.07	558.94	2,519.44	544.73

5.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ - สุทธิ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	32.91	32.19	32.91	32.19
- ลูกหนี้ค่าระวาง	207.11	206.41	207.11	206.41
- ลูกหนี้ค่าเดินรถขบวนพิเศษ (มาเลเซีย)	35.66	37.60	35.66	37.60
รวม	275.68	276.20	275.68	276.20
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	6.12	6.87	6.12	6.87
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ ¹	269.56	269.33	269.56	269.33
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	490.15	588.47	490.15	588.47
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	344.99	355.81	344.99	355.81
รวม	835.14	944.28	835.14	944.28
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	716.99	690.77	716.99	690.77
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ ²	118.15	253.51	118.15	253.51

ลูกหนี้การค้าและบริการ – สุทธิ(ต่อ)

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
ลูกหนี้อื่นๆ	19.16	7.74	19.16	7.74
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	-	-	-
ลูกหนี้อื่นๆ-สุทธิ ³	19.16	7.74	19.16	7.74
รวม¹⁺²⁺³	406.87	530.58	406.87	530.58

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 490.15 ล้านบาท และ 588.47 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 76.56 ล้านบาท และ 76.56 ล้านบาท ตามลำดับรวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดินไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 344.99 ล้านบาท และ 355.81 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.75 ล้านบาท และ 10.75 ล้านบาท ตามลำดับรวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคารไว้เต็มจำนวนแล้ว

ในส่วนของทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่าอยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ดังกล่าว

5.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
ลูกหนี้เงินขาดรอการฟ้องร้อง	3.85	3.84	3.85	3.84
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	1.84	0.74	1.84	0.74
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ	10.42	10.41	10.42	10.41
ลูกหนี้อื่น	5.41	5.42	5.28	5.29
รวม	21.52	20.41	21.39	20.28

5.4 เงินยืมทรอง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
เงินทรองจ่ายในกิจการ	17.59	5.76	17.59	5.76
เงินทรองค่าถาวรธรรมเนียมคดี	33.20	34.89	33.20	34.89
เงินทรองประกันตัว	0.15	0.15	0.15	0.15
เงินทรอง บ.รถไฟฟ้า ร.พ.ท. จก.	0.12	-	-	-
รวม	51.06	40.80	50.94	40.80

๕๖

5.5 พัสตุดองเหลือ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
ไม้และไม้หมอน	1.93	1.93	1.93	1.93
อะไหล่ต่าง ๆ	18.31	6.23	18.31	6.23
อะไหล่ระหว่างตรวจรับ	40.66	40.66	40.66	40.66
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	56.56	56.39	56.56	56.39
พัสตุดองคลังอื่น ๆ	3,175.78	3,186.83	3,172.32	3,182.58
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	185.96	224.46	185.96	224.46
	3,479.20	3,516.50	3,475.74	3,512.25
หัก สำรองพัสตุดองเสื่อมสภาพ	33.01	33.01	33.01	33.01
รวม	3,446.19	3,483.49	3,442.73	3,479.24

5.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
เงินค้างรับดอกเบี้ยเงินกู้จากรัฐบาล	96.00	184.62	96.00	184.62
ดอกเบี้ยค้างรับ	0.03	0.81	0.03	0.80
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และค่าปรับ	33.24	18.07	14.58	0.20
รายได้ค้างรับ	20.18	4.28	-	-
อื่น ๆ	0.32	0.35	-	-
รวม	149.77	208.13	110.61	185.62

5.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	-	-	140.0000	140.0000
	0.00011	0.00011	140.00011	140.00011
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
รวม	-	-	140.0000	140.0000

รฟท. ได้ลงทุนในบริษัทขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และวันที่ 10 มีนาคม 2535 ในระหว่างงวดปี 2555 บริษัทได้ลดทุนจดทะเบียนบริษัท มีผลให้สัดส่วน

การถือหุ้นของ 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



5.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ ประกอบด้วย

งบการเงินรวม

หน่วย : ล้านบาท

31 ธ.ค. 62

30 ก.ย. 62

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				ราคาตามบัญชี	ราคาตามบัญชี
	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด	ยอดต้นงวด	ค่าเสื่อมราคา	ลดลง	ยอดปลายงวด		
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10,721.10	66.03	0.25	10,786.88	4,011.36	89.97	0.13	4,101.20	6,685.68	6,709.74
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-ปริจาค	8,818.57	-	-	8,818.57	3,491.04	95.94	-	3,586.98	5,231.59	5,327.53
ทางรถไฟและสะพาน	49,886.17	190.90	72.58	50,004.49	21,279.07	616.58	53.86	21,841.79	28,162.70	28,607.10
รถจักรและล้อเลื่อน	18,312.94	17.16	1.15	18,328.95	12,966.52	298.34	-	13,264.86	5,064.09	5,346.42
ยานยนต์สัญญานและโทรคมนาคม	14,167.40	26.54	0.07	14,193.87	9,036.00	241.26	0.05	9,277.21	4,916.66	5,131.40
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	4,145.36	138.64	5.92	4,278.08	3,603.39	93.93	4.74	3,692.58	585.50	541.97
สินทรัพย์ถาวรอื่น	2,653.43	166.98	-	2,820.41	1,568.00	75.92	-	1,643.92	1,176.49	1,085.43
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- งานระหว่างดำเนินการ	108,208.59	1,706.68	606.25	109,309.02	-	-	-	-	109,309.02	108,208.59
- โครงการรถไฟความเร็วสูง										
ความร่วมมือระหว่างรัฐบดไทย-จีน	1,977.24	399.65	-	2,376.89	-	-	-	-	2,376.89	1,977.24
- โครงการรถไฟความเร็วสูง										
เชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ	82.61	2.71	-	85.32	-	-	-	-	85.32	82.61
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ										
เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	420.08	-	-	420.08	-	-	-	-	420.08	420.08
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	824.04	3,636.50	-	4,460.54	-	-	-	-	4,460.54	824.04
- โครงการระบบรถไฟฟ้า										
ชานเมืองสายสีแดง	72,908.81	3,560.69	-	76,469.50	-	-	-	-	76,469.50	72,908.81
รวม	296,029.14	9,912.48	686.22	305,255.40	55,955.38	1,511.94	58.78	57,408.54	247,846.86	240,073.76

5.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ - สุทธิ ประกอบด้วย

งบการเงินเฉพาะกิจการ

หน่วย : ล้านบาท

31 ธ.ค. 62

30 ก.ย. 62

	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม			ราคาตามบัญชี	ราคาตามบัญชี
	ยอดเพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอด	ค่าเสื่อมราคา	ลดลง	ยอด		
	ยอด		ยอด	ยอด		ยอด		
	ต้นทุน		ปลายงวด	ต้นงวด		ปลายงวด		
ที่ดิน	2,902.80	-	2,902.80	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10,721.10	66.03	10,786.88	4,011.36	89.97	4,101.20	6,685.68	6,709.74
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,818.57	-	8,818.57	3,491.04	95.94	3,586.98	5,231.59	5,327.53
ทางรถไฟและสะพาน	49,886.17	190.90	50,004.49	21,279.07	616.58	21,841.79	28,162.70	28,607.10
รถจักรและล้อเลื่อน	18,312.94	17.16	18,328.95	12,966.53	298.34	13,264.87	5,064.08	5,346.41
ยานยนต์สัญญาและโทรคมนาคม	14,167.40	26.54	14,193.87	9,036.00	241.26	9,277.21	4,916.66	5,131.40
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	4,141.20	138.64	4,273.92	3,601.48	93.75	3,690.49	583.43	539.72
สินทรัพย์ถาวรอื่น	2,653.43	166.98	2,820.41	1,568.00	75.92	1,643.92	1,176.49	1,085.43
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ								
- งานระหว่างดำเนินการ	108,208.59	1,706.68	109,309.02	-	-	-	109,309.02	108,208.59
- โครงการรถไฟความเร็วสูง								
ความร่วมมือระหว่างรัฐไทย-จีน	1,977.24	399.65	2,376.89	-	-	-	2,376.89	1,977.24
- โครงการรถไฟความเร็วสูง								
เชื่อมต่อ 3 สนามแม่ข่ายโดยต่อ	82.61	2.71	85.32	-	-	-	85.32	82.61
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ								
เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	420.08	-	420.08	-	-	-	420.08	420.08
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	824.04	3,636.50	4,460.54	-	-	-	4,460.54	824.04
- โครงการระบบรถไฟฟ้า								
ชานเมืองสายสีแดง	72,908.81	3,560.69	76,469.50	-	-	-	76,469.50	72,908.81
รวม	296,024.98	9,912.48	305,251.24	55,953.48	1,511.76	57,406.46	247,844.78	240,071.50

โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ยอดยกมาต้นงวด จำนวน 824.04 ล้านบาท ในงวด 30 กันยายน 2562 ได้แสดงรวมกับงานระหว่างดำเนินการ เป็นจำนวน 810.99 ล้านบาท

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการได้รวมต้นทุนการกู้ยืมอยู่ด้วย จำนวน 3,765.95 ล้านบาท ซึ่งในระหว่างงวด มีต้นทุนการกู้ยืมเพิ่มขึ้น จำนวน 580.25 ล้านบาท

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

หน่วย : ล้านบาท

	โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ			
	31 ธ.ค. 62		30 ก.ย. 62	
ราคาทุน	ค่าเสื่อม	ราคาตาม	ราคาตาม	
	ราคาสะสม	บัญชี	บัญชี	
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,375.93	820.62	3,555.31	3,577.39
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	5,538.29	11,239.20	11,388.27
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	5,114.18	372.38	510.04
อณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.53	4,022.56	1,161.97	1,261.77
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	2,760.59	2,696.21	64.38	89.58
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,074.89	1,043.05	31.84	44.31
รวม	35,659.99	19,234.91	16,425.08	16,871.36

หน้า 5

5.9 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
ราคาทุน				
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	2.14	0.70	1.44	-
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	-	1.44	-	1.44
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	<u>2.14</u>	<u>2.14</u>	<u>1.44</u>	<u>1.44</u>
ค่าตัดจำหน่ายสะสม				
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	0.70	0.06	0.50	-
บวก ค่าตัดจำหน่าย	0.21	0.64	0.18	0.50
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	<u>0.91</u>	<u>0.70</u>	<u>0.68</u>	<u>0.50</u>
ราคาตามบัญชี				
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562	<u>1.44</u>	<u>0.64</u>	<u>0.94</u>	<u>-</u>
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	<u>1.23</u>	<u>1.44</u>	<u>0.76</u>	<u>0.94</u>

5.10 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
เงินฝากธนาคาร-เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.53	17.49	17.53	17.49
เงินฝากธนาคาร-เงินประกันตัวพนักงาน	6.00	6.07	6.00	6.07
รวม	<u>23.53</u>	<u>23.56</u>	<u>23.53</u>	<u>23.56</u>

5.11 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนเมื่อ รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
ยอดยกมา	11,560.94	14,222.65	11,560.94	14,222.65
บวก จ่ายล่วงหน้า	-	638.30	-	638.30
	11,560.94	14,860.95	11,560.94	14,860.95
หัก ชำระตามค่างวดงาน	665.63	3,300.01	665.63	3,300.01
ยอดยกไป	10,895.31	11,560.94	10,895.31	11,560.94

5.12 เงินชดเชยตามกฎหมายค่างรับ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
ยอดยกมา	174,575.85	160,363.00	174,575.85	160,363.00
บวก ขาดทุนจากการดำเนินงาน	3,476.66	17,212.85	3,476.66	17,212.85
	178,052.51	177,575.85	178,052.51	177,575.85
หัก รับเงินงบประมาณ	500.00	3,000.00	500.00	3,000.00
ยอดยกไป	177,552.51	174,575.85	177,552.51	174,575.85

เงินชดเชยตามกฎหมายค่างรับ ณ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 177,552.51 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค่างรับของ รฟท. จำนวน 134,846.09 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ จำนวน 42,706.42 ล้านบาท

5.13 เงินค่างรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค่างรับ	1,709.68	1,436.82	1,709.68	1,436.82
เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค่างรับ	208,531.83	209,465.36	208,531.83	209,465.36
เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค่างรับ	52.25	53.63	52.25	53.63
รวม	210,293.76	210,955.81	210,293.76	210,955.81

5.14 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	1,556.50	1,529.74	1,556.50	1,529.74
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	13.42	13.42	13.42	13.42
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	8.00	8.00	8.00	8.00
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	96.32	98.23	96.32	98.23
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอจ่ายคืน	256.03	256.03	256.03	256.03
เงินจ่ายอื่น	0.54	0.62	0.54	0.62
รวม	1,930.81	1,906.04	1,930.81	1,906.04

5.15 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
เจ้าหนี้การค้า	2,863.72	2,763.73	2,859.00	2,746.59
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	355.94	450.53	309.27	463.33
ภาษีค้างจ่าย	251.28	244.28	245.94	239.50
รวม	3,470.94	3,458.54	3,414.21	3,449.42

๕๕

5.16 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

5.16.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
เงินกู้ต่างประเทศ	457.52	475.12	457.52	475.12
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	100,056.00	88,656.00	100,056.00	88,656.00
- ธนาคารออมสิน	52,049.00	60,949.00	52,049.00	60,949.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	18,855.15	16,869.15	18,855.15	16,869.15
รวมเงินกู้ยืมที่การรถไฟฯ รับภาระ	171,417.67	166,949.27	171,417.67	166,949.27
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	156.89	160.55	156.89	160.55
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	18,603.00	18,603.00	18,603.00	18,603.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	-	864.00	-	864.00
- ธนาคารออมสิน	15,700.00	5,900.00	15,700.00	5,900.00
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี¹	34,459.89	25,527.55	34,459.89	25,527.55
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ²	136,957.78	141,421.72	136,957.78	141,421.72

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

5.16.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับประกัน

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
เงินกู้ต่างประเทศ	39,195.06	36,810.88	39,195.06	36,810.88
เงินกู้ภายในประเทศ-กระทรวงการคลัง	75,276.26	71,788.85	75,276.26	71,788.85
รวมเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับประกัน	114,471.32	108,599.73	114,471.32	108,599.73
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	101.10	102.48	101.10	102.48
เงินกู้ภายในประเทศ-กระทรวงการคลัง	13,238.31	14,174.87	13,238.31	14,174.87
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี¹	13,339.41	14,277.35	13,339.41	14,277.35
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับประกัน²	101,131.91	94,322.38	101,131.91	94,322.38
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี ¹⁺¹	47,799.30	39,804.90	47,799.30	39,804.90
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว²⁺²	238,089.69	235,744.10	238,089.69	235,744.10

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

5.17 เจ้าหนี้ของเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินสดและเงินฝากธนาคารที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และวันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 301.61 ล้านบาท และ 349.03 ล้านบาท ตามลำดับ

5.18 ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างชำระ ประกอบด้วย

5.18.1 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	3.01	1.21	3.01	1.21
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	654.27	377.78	654.27	377.78
- ธนาคารออมสิน	109.58	258.41	109.58	258.41
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	60.17	79.06	60.17	79.06
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระ¹	827.03	716.46	827.03	716.46

5.18.2 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	71.90	139.54	71.90	139.54
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- กระทรวงการคลัง	280.17	397.76	280.17	397.76
- พันธบัตร	158.06	140.33	158.06	140.33
- ธนาคารออมสิน	45.44	33.63	45.44	33.63
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	18.11	8.93	18.11	8.93
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ²	573.68	720.19	573.68	720.19
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ต่างชำระ¹⁺²	1,400.71	1,436.65	1,400.71	1,436.65

5.19 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			หน่วย : ล้านบาท	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	2,353.77	1,397.10	2,353.77	1,397.10
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	225.46	194.09	225.46	194.09
หนี้สินค้างจ่ายอื่น ๆ	48.66	80.44	43.44	75.22
รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ	71.30	57.75	71.30	57.75
รวม	2,699.19	1,729.38	2,693.97	1,724.16

5.20 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.53	17.49	17.53	17.49
เงินประกันตัวพนักงาน	6.00	6.07	6.00	6.07
รวม	23.53	23.56	23.53	23.56

5.21 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
เงินมัดจำ	729.91	703.92	729.91	703.92
เงินประกัน	1,671.32	2,424.78	1,670.66	2,423.75
รวม	2,401.23	3,128.70	2,400.57	3,127.67

5.22 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาด ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
	หน่วย : ล้านบาท			
ยอดยกมา	5,246.46	5,717.91	5,246.46	5,717.91
บวก อุปกรณ์รับบริจาด	-	0.20	-	0.20
	5,246.46	5,718.11	5,246.46	5,718.11
หัก รับรู้เป็นรายได้	115.71	440.51	115.71	440.51
จัดประเภทรายการใหม่และปรับปรุง	-	31.14	-	31.14
ยอดยกไป	5,130.75	5,246.46	5,130.75	5,246.46

ร.ร.

5.23 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
ยอดยกมา	282,794.43	317,243.14	282,794.43	317,243.14
บวก เพิ่มจากการรับเงินจากรัฐบาล	1,066.20	2,015.29	1,066.20	2,015.29
	283,860.63	319,258.43	283,860.63	319,258.43
หัก รับรู้เป็นรายได้	190.11	968.42	190.11	968.42
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	1.38	0.34	1.38	0.34
ปรับปรุง	-	35,495.24	-	35,495.24
ยอดยกไป	283,669.14	282,794.43	283,669.14	282,794.43

หน่วย : ล้านบาท

รฟท. ได้บันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ตามมาตรฐานการบัญชี เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก

5.24 ภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
ภาระบำเหน็จ	8,191.63	8,562.17	8,142.48	8,515.00
ภาระบำนาญตกทอด	9,762.97	9,310.21	9,762.97	9,310.21
ค่าตอบแทนความชอบในการทำงาน	3,372.01	3,485.11	3,372.01	3,485.11
รวม	21,326.61	21,357.49	21,277.46	21,310.32

หน่วย : ล้านบาท

ในงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 รฟท. ได้บันทึกภาระผูกพันบำเหน็จและบำนาญตกทอดเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ จำนวน 254.83 ล้านบาท

รฟท. ได้ดำเนินการจ้างสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นที่ปรึกษาโครงการภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน อดีตพนักงาน และลูกจ้างเฉพาะงานของการรถไฟฯ ตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน และส่งมอบรายงานฉบับสมบูรณ์ ตามหนังสือเลขที่ อว 67.11/สวมธ.2762/2562 ลงวันที่ 2 กรกฎาคม 2562 ซึ่งปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างปรึกษากับสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เพื่อการบันทึกบัญชีในงวดปี 2563

5.25 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	1,541.50	1,605.03	1,541.50	1,605.03
ภาระจำยอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	400.89	331.88	400.89	331.88
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	0.63	0.65	0.63	0.65
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	334.54	358.37	334.54	358.37
- เอกชน	36.70	35.00	36.70	35.00
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้				
รอใช้งาน/รอการขาย	1,524.14	1,497.38	1,524.14	1,497.38
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณา	64.21	62.75	64.21	62.75
ค่าจ้างที่ปรึกษาการกระจาย	22.38	22.38	22.38	22.38
รายได้สินทรัพย์บริจาคการรับรู้	349.41	353.69	349.41	353.69
อื่น ๆ	9.01	9.00	9.01	9.00
รวม	4,283.41	4,276.13	4,283.41	4,276.13

5.26 เงินทุน

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62	31 ธ.ค.62	30 ก.ย.62
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

5.27 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
รายได้การโดยสาร	1,005.00	963.89	1,005.00	963.89
รายได้การสินค้า	444.52	511.22	444.52	511.22
ค่าเช่ารถเสียบียง	5.44	7.23	5.44	7.23
รวม	1,454.96	1,482.34	1,454.96	1,482.34

หน่วย : ล้านบาท

5.28 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้	199.54	191.39	199.54	191.39
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	0.30	0.39	0.30	0.39
รวม	199.84	191.78	199.84	191.78

หน่วย : ล้านบาท

5.29 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	588.35	537.21	588.35	537.21
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	76.65	77.67	76.65	77.67
ค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณ ที่ดินการรถไฟฯ	19.20	8.88	19.20	8.88
รายได้ค่าเช่า-กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	43.59	26.89	43.59	26.89
รายได้ค่าเช่าอาคาร	40.20	125.61	40.20	125.61
รายได้ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานี	8.14	4.47	8.14	4.47
ค่าเช่าโรงแรม	25.81	1.94	25.81	1.94
รวม	801.94	782.67	801.94	782.67

หน่วย : ล้านบาท

5/27

5.30 รายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุก๊าซและแยกสินค้าก่อกอง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง 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 ได้มีหนังสือแจ้งต่อผู้ประกอบการสถานีบรรจุก๊าซและแยกสินค้าก่อกอง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง รายเดิมว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ในช่วงที่สัญญายังมีได้มีการผูกพันสัญญาใหม่ และการรถไฟฯ ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุก๊าซและแยกสินค้าก่อกอง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง ซึ่งได้ดำเนินการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุก๊าซและแยกสินค้าก่อกอง (ไอซีดี) ต่อคณะรัฐมนตรี ผลการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 มีมติให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้มีการศึกษาข้อมูลตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาไปพิจารณาประกอบการดำเนินการก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ต่อมากระทรวงคมนาคมได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกันเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 ที่ประชุมมีมติให้การรถไฟฯ จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ รวมทั้งขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในรายละเอียดถึงขั้นตอนที่ถูกต้องและพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาในระหว่างที่รอการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป การรถไฟฯ จึงมีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เลขที่ รพ1/282/2563 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อขอหารือแนวทางดำเนินการโครงการดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ



5.31 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
รายได้ค่าใช้จ่ายสิทธิชนสัมภาระและติดตั้ง				
ป้ายโฆษณาบนขบวนรถ	4.89	4.40	4.89	4.40
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	2.45	2.53	2.45	2.53
รายได้ค่าบริการพยาบาลโรงพยาบาลบุรณัตร์ไชยากร	0.74	0.66	0.74	0.66
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคลภายนอก	7.21	13.04	7.21	13.04
รายได้ตลาดชั้นเดย์ และ กม.11	0.46	0.39	0.46	0.39
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับที่ดินและอาคาร	6.04	6.63	6.04	6.63
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	6.26	0.22	6.26	0.22
รวม	28.05	27.87	28.05	27.87

5.32 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	16.58	9.71	16.58	9.71
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการ				
สาธารณะ(PSO)	514.23	833.35	514.23	833.35
เงินอุดหนุนงานซ่อมบำรุงทาง	-	7.17	-	7.17
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	190.12	150.37	190.12	150.37
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับประกัน	213.05	219.26	213.05	219.26
รวม	933.98	1,219.86	933.98	1,219.86

5.32.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

- ลดค่าโดยสารครึ่งราคา หรือการลดค่าโดยสารไป - กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น ทหารผ่านศึก สมาชิกครูสภา ภิกษุสามเณร ฯลฯ
- ตัวเดือนลดราคา สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารและนักเรียน
- ตัวพิเศษลดราคา ทั้งเที่ยวเดียวและไป - กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น คณะนักเรียน คณะลูกเสือ คณะนักกีฬาและนักเรียน

5.32.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2554

5.32.3 เงินอุดหนุนอื่น ๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน เงินอุดหนุนสินทรัพย์รับรู้เป็นรายได้ตามมูลค่าค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่ได้จากเงินอุดหนุน

5.33 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
ขายรางเหล็กเก่า	0.25	0.01	0.25	0.01
ขายไม้หมอนเก่า	0.43	0.32	0.43	0.32
รวม	0.68	0.33	0.68	0.33

5.34 รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
รายได้ค่าปรับ	21.08	16.54	21.08	16.54
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	89.20	2.95	89.20	2.95
รายได้ขายแบบประกวดราคา	5.36	6.22	5.36	6.22
รายได้ชดเชยค่าเสียหาย	5.54	13.72	5.54	13.72
รายได้ดอกเบี้ย	7.80	3.09	7.78	3.03
รายได้ค่าจอตลอดและทำความสะอาด	10.07	10.47	10.07	10.47
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	36.59	31.66	36.59	31.66
รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ	48.84	4.58	48.84	4.58
รวม	224.48	89.23	224.46	89.17

๒๖

5.35 กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
เงินกู้สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน	(0.82)	2.42	(0.82)	2.42
เงินกู้ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น	647.39	(595.14)	647.39	(595.14)
รวม	646.57	(592.72)	646.57	(592.72)

ผลกำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันเป็นสกุลเงินยูโร (EUR) และเงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศเป็นสกุลเงินเยน (JPY)

5.36 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
เงินเดือนและค่าจ้าง	200.03	199.37	200.03	199.37
ค่าล่วงเวลา	18.61	20.75	18.61	20.75
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	36.52	37.99	36.52	37.99
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่น ๆ	366.41	306.08	366.41	306.08
รวม	621.57	564.19	621.57	564.19

5.37 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
เงินเดือนและค่าจ้าง	187.14	195.92	187.14	195.92
ค่าล่วงเวลา	48.60	59.10	48.60	59.10
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	14.96	20.98	14.96	20.98
ค่าวัสดุบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และอื่น ๆ	497.06	440.17	497.06	440.17
รวม	747.76	716.17	747.76	716.17

5.38 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
เงินเดือนและค่าจ้าง	611.96	614.68	611.96	614.68
ค่าล่วงเวลา	150.53	153.22	150.53	153.22
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	176.17	191.61	176.17	191.61
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	335.98	301.95	335.98	301.95
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	546.10	615.89	546.10	615.89
รวม	1,820.74	1,877.35	1,820.74	1,877.35

5.39 ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าล่วงเวลา	-	0.29	-	0.29
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	2.41	1.79	2.41	1.79
รวม	2.41	2.08	2.41	2.08

5.40 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
เงินเดือนและค่าจ้าง	1.46	1.23	1.46	1.23
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	0.02	0.07	0.02	0.07
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	425.01	338.72	424.18	336.88
รวม	426.49	340.02	425.66	338.18

ค่าใช้จ่ายจ้างเหมาบริการ บจก. รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำนวน 65.07 ล้านบาท รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ

53

5.41 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
เงินเดือนและค่าจ้าง	87.40	88.24	87.40	88.24
ค่าล่วงเวลา	11.69	15.12	11.69	15.12
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	24.80	8.14	24.80	8.14
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	96.20	101.05	96.20	101.05
รวม	220.09	212.55	220.09	212.55

5.42 ค่าใช้จ่ายภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
ภาระบำเหน็จ	(370.54)	(195.51)	(372.52)	(197.08)
ภาระบำนาญตกทอด	452.75	373.76	452.75	373.76
ค่าตอบแทนความชอบในการทำงาน	174.60	90.76	174.60	90.76
รวม	256.81	269.01	254.83	267.44

5.43 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรดไฟ ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
รายได้				
เงินงบประมาณรับเพื่อจ่ายให้กับตำรวจรดไฟ	83,861,300.00	80,911,500.00	83,861,300.00	80,911,500.00
รวมรายได้	83,861,300.00	80,911,500.00	83,861,300.00	80,911,500.00
ค่าใช้จ่าย				
เงินเดือนค่าจ้าง	72,495,504.86	69,836,557.00	72,495,504.86	69,836,557.00
เงินพิเศษสุรรบ	921,228.00	1,423,738.90	921,228.00	1,423,738.90
เงินตกเบิก	185,560.32	192,412.90	185,560.32	192,412.90
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	8,209,851.30	9,110,871.30	8,209,851.30	9,110,871.30
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	11,136,790.00	11,503,898.00	11,136,790.00	11,503,898.00
ค่าเล่าเรียน	869,172.50	711,096.70	869,172.50	711,096.70
ค่ารักษาพยาบาล	404,003.10	313,657.50	404,003.10	313,657.50
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	1,950.00	1,675.00	1,950.00	1,675.00
เงินยืมชีพภาคใต้	671,329.00	685,737.00	671,329.00	685,737.00
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	642,054.08	708,804.88	642,054.08	708,804.88
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	29,810.46	28,103.85	29,810.46	28,103.85
ค่าน้ำมันรถยนต์	773,805.00	765,800.00	773,805.00	765,800.00
ค่าซ่อมของใช้	13,000.00	-	13,000.00	-
ค่าสืบสวนลับ	60,000.00	60,000.00	60,000.00	60,000.00
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	3,600.00	9,000.00	3,600.00	9,000.00
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	98,325.87	246,965.55	98,325.87	246,965.55
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	44,348.34	2,697.34	44,348.34	2,697.34
ค่าของใช้อื่น	33,200.94	-	33,200.94	-
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	84,775.53	85,809.69	84,775.53	85,809.69
รวมค่าใช้จ่าย	96,678,309.30	95,686,825.61	96,678,309.30	95,686,825.61
ค่าใช้จ่ายตำรวจรดไฟสูง(ต่ำ)				
กว้างงบประมาณที่รับ	12,817,009.30	14,775,325.61	12,817,009.30	14,775,325.61

คณะกรรมการรถไฟฯ เห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการ ตำรวจรดไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรดไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปี ซึ่งสำนักงานงบประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับความช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรดไฟ

เป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518
 แจกตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่าย
 ที่ รฟท. จ่ายสูงกว่างบประมาณที่ได้รับ จำนวน 12.82 ล้านบาท

ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม เป็นภาษีมูลค่าเพิ่มในค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์
 เป็นต้น

5.44 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับประกัน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
พันธบัตรการรถไฟ	156.90	187.24	156.90	187.24
ธนาคารออมสิน	42.80	23.06	42.80	23.06
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	13.01	7.86	13.01	7.86
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	0.34	1.10	0.34	1.10
รวม	213.05	219.26	213.05	219.26

5.45 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากในประเทศ	76.84	103.77	76.84	103.77
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากต่างประเทศ	2.50	3.73	2.50	3.73
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	789.07	689.22	789.07	689.22
รวม	868.41	796.72	868.41	796.72

5.46 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61	31 ธ.ค.62	31 ธ.ค.61
ชดเชยผลขาดทุนของการรถไฟฯ	2,466.59	3,056.88	2,466.59	3,056.88
ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนสงเคราะห์ฯ	1,010.07	1,065.02	1,010.07	1,065.02
รวม	3,476.66	4,121.90	3,476.66	4,121.90

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกคู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวน
 ผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 มาตรา 43 กำหนดว่า

รับ

รายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้นี้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายข้างรับ

5.47 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.

กองทุนได้บันทึกบัญชีภาระผูกพันพึงต้องจ่ายให้พนักงานตามสิทธิ หากพนักงานทุกคนรับเป็นเงินบำเหน็จ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และวันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นเงิน 8,142.48 ล้านบาท และ 8,515.00 ล้านบาท ตามลำดับ และรับรู้ภาระพึงต้องจ่ายให้อัตติผู้ปฏิบัติงานที่รับเงินสงเคราะห์รายเดือนจากกองทุนหากถึงแก่กรรม จำนวน 30 เดือน และเงินบำเหน็จพิเศษ 1 เดือน เป็นภาระบำนาญตกทอด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และวันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นเงิน 9,762.97 ล้านบาท และ 9,310.21 ล้านบาท ตามลำดับ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 5.24 และมีค่าใช้จ่ายบำนาญรายเดือนที่เป็นค่าใช้จ่ายจริง ในงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และวันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 11,697 ราย และ 11,439 ราย เป็นเงินเฉลี่ยประมาณเดือนละ 331.80 ล้านบาท และ 310.38 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นไปตามข้อ 16 และ 17 แห่งข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และข้อ 16 ที่แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ให้ผู้ที่บรรจุหลังจากวันที่ 24 พฤศจิกายน 2542 ได้รับเงินสงเคราะห์ครั้งเดียว (บำเหน็จ) เท่านั้น



5.48 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น และภาระผูกพัน

1. รพท. มีข้อพิพาทกับบริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณี การบอกเลิกสัญญาสัมปทาน โครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ฉบับลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 โดยเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 บริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม อ้างมูลเหตุว่า สัญญาสัมปทานดังกล่าวเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ทำให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม พร้อมขอให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และ รพท. ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ คืบ เป็นเงินทั้งสิ้น 28,334.66 ล้านบาท ต่อมา คค. และ รพท. (ในฐานะคู่สัญญาฝ่ายรัฐ) ได้ยื่นคำคัดค้าน/ข้อเรียกร้องแย้งต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม โดยอ้างมูลเหตุว่า บริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน พร้อมทั้งเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 59,581.79 ล้านบาท เหตุเช่นนี้ทำให้คณะอนุญาโตตุลาการได้แยกสำนวนที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 อีกสำนวนหนึ่ง หลังจากนั้นเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยเห็นว่าสัญญาสัมปทานเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ซึ่งส่งผลให้คู่สัญญาจำต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิมดังนั้น จึงวินิจฉัยให้ คค. และ รพท. (ผู้คัดค้านทั้งสอง) ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ ให้แก่บริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด (ผู้ร้อง) กล่าวคือคืนเงินค่าตอบแทนจำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจำนวน 500 ล้านบาท และคืนเงินค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกันดังกล่าวจำนวน 38.75 ล้านบาท รวมทั้งชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการจำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (ซึ่งในส่วนของการคืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจะไม่คิดดอกเบี้ย) ต่อมาเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 โดยให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของคู่สัญญาฝ่ายรัฐ จากพฤติการณ์ที่กล่าวมา คค. และ รพท. ไม่เห็นพ้องด้วยกับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองสำนวน จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง (โดยยื่นเป็นคดีหมายเลขดำที่ 2038/2551 คดีหมายเลขดำที่ 107/2552) ส่วนบริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้มีการบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 (เป็นคดีหมายเลขดำที่ 1379/2552) โดยศาลปกครองกลางได้รวมคดีทั้งสามเป็นสำนวนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขดำที่ 107/2552 เป็นสำนวนหลัก ต่อมาเมื่อวันที่ 13 มีนาคม 2557 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเป็นคดีหมายเลขแดงที่ 366-368/2557 ให้เพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง โดยให้เหตุผลว่า คณะอนุญาโตตุลาการไม่มีอำนาจรับข้อพิพาทนั้นไว้วินิจฉัย เนื่องจากการยื่นคำเสนอข้อพิพาทของทั้งสองเรื่องเกินกำหนดระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่บริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด รู้หรือควรรู้ถึงเหตุแห่งการฟ้องคดี คือ วันที่ 30 มกราคม 2541 และวันที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐได้มีหนังสือบอกเลิกสัญญาสัมปทาน คือ วันที่ 27 มกราคม 2541 ตามลำดับ ทั้งนี้ ตามมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551 บริษัท ไฮโปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง จึงยื่นอุทธรณ์

๕๖

ต่อศาลปกครองสูงสุด และเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขแดงที่ อ.221-223/2562 ที่พิพากษากลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และให้ คค. และ รพท. ต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยเหตุผลสำคัญในการวินิจฉัยคดีของศาลปกครองสูงสุด คือ การนับระยะเวลายื่นคำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวต้องเริ่มนับตั้งแต่วันที่ศาลปกครองเปิดทำการ คือ วันที่ 9 มีนาคม 2544 (ทั้งนี้ ตามมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545)

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

คค. และ รพท. ได้หารือกับคณะทำงานที่สำนักงานอัยการสูงสุดแต่งตั้งขึ้นเพื่อรับผิดชอบคดีโฮปเวลล์ ในประเด็นข้อกฎหมายต่าง ๆ ต่อมาวันที่ 18 กันยายน 2562 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจาก คค. และ รพท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดี ต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่ง ณ เวลาปัจจุบันศาลปกครองสูงสุดก็ยังมีคำสั่งในเรื่องนี้แต่ประการใด

เมื่อวันที่ 8 พฤศจิกายน 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่อนุญาตคำขอทุเลาการบังคับคดีโดยให้เหตุผลว่า “คดีนี้อยู่ในระหว่างการอุทธรณ์คำสั่งไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่ได้มีคำสั่งในเรื่องดังกล่าว จึงไม่เข้าเงื่อนไขตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ.2543 ในอันที่ศาลจะสั่งบังคับคดีศาลจึงไม่อนุญาตตามคำขอ”

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

๕

พร้อมทั้งแจ้งว่าหากเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ต้องเสียเปรียบจากการลงนามในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ก็อาจใช้สิทธิร้องขอต่อศาลเพื่อให้เพิกถอนบันทึกข้อตกลงดังกล่าวได้ ตามมาตรา 237 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ รวมทั้งในปัจจุบันศาลปกครองสูงสุดก็ยังไม่มีความสั่งว่าจะรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่หรือไม่ เนื่องจากหากมีคำสั่งรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่แล้ว ก็จะมีผลให้เกิดการงดการบังคับคดีไว้ก่อน ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ.2543

2. รพท. มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 1,234.75 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา	หน่วย : ล้านบาท	
	จำนวนคดี	ทุนทรัพย์
ศาลชั้นต้น	63	951.01
ศาลอุทธรณ์	43	184.94
ศาลฎีกา	35	98.80
รวมทั้งสิ้น	141	1,234.75

5.49 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ – 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 โดยรัฐบาลรับประกันราคาใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

2. ช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. วงเงิน 13,133 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าร้อยละย้ายสิ่งกีดขวางและระบบสาธารณูปโภค 1,758 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา 7 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาคควบคุมงานก่อสร้าง 214 ล้านบาท ค่าก่อสร้าง 11,154 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับประกันราคาใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

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

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

๕๕

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

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

2. อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง
(สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ภายใต้กรอบวงเงิน 10,400 ล้านบาท เพื่อให้การ
เดินทางสามารถเชื่อมเป็นระบบเดียวกันได้ 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

ต่อมา เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2555 ครม.มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกั่นกรองเรื่องเสนอ
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2555 รับทราบสถานการณ์ดำเนินการประกวดราคา
โครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ในสัญญาที่ 1-3 โดยกิจการร่วมค้า เอส ยู เป็น
ผู้เสนอราคาต่ำสุดในสัญญาที่ 1 (งานก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง) และเห็นชอบการ
ปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 74,798.26 ล้านบาท โดยปรับกรอบวงเงินในสัญญาที่ 1 เพิ่มเติม
จากจำนวน 27,137 ล้านบาท เป็น 29,828.26 ล้านบาท โดยมอบหมายให้ รฟท. จัดทำรายละเอียดการปรับเพิ่ม
วงเงินแยกเป็นรายการ ซึ่ง ครม. เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2556 ได้รับทราบรายละเอียดการปรับเพิ่มวงเงินสัญญา
ที่ 1 ดังกล่าวแล้ว

เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2556 ครม.มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกั่นกรองเรื่องเสนอ
คณะรัฐมนตรี คณะที่ 3 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 ในเรื่องการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธา
ของโครงการฯ ของสัญญาที่ 2 (งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต) เพิ่มเติมจากจำนวน 19,314 ล้านบาท
เป็น 21,235.44 ล้านบาท และให้ รฟท.ดำเนินการโครงการดังกล่าวเพื่อนำไปสู่การก่อสร้างงานโยธาในสัญญาที่ 1 และ 2
ตามลำดับขั้นตอนต่อไป

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ครม.มีมติอนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงิน
ค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-
รังสิต เพื่อรองรับการเดินทางประเภทต่าง ๆ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม จำนวน
8,140 ล้านบาท ให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดย
กรอบวงเงินโครงการฯ ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 1 จำนวน 4,315 ล้านบาท ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 2
จำนวน 3,352 ล้านบาท และค่าก่อสร้างสัญญาที่ 3 จำนวน 473 ล้านบาท

ปัจจุบัน รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
และปริมณฑล ช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่างๆ ในพื้นที่ดำเนินโครงการฯ โดยมี บริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.1/รฟพ./2550 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2550 ค่างานตามสัญญา 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินครบแล้ว

1.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟพ./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 ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟพ./2552 ลงวันที่ 17 มีนาคม 2552 วงเงิน 213 ล้านบาท ส่วนที่ 1 ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1 - 35 ครบแล้ว เมื่อวันที่ 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 และบันทึกข้อตกลงระหว่างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา กับกิจการร่วมค้าฯ ลงวันที่ 22 มีนาคม 2555 ค่าจ้างงวดที่ 36 - 37 เป็นเงิน 6.41 ล้านบาท กิจการร่วมค้าฯ ยูนิค-ซุนโว จะเป็นผู้รับผิดชอบค่าควบคุมงานและค่าจ้างที่ปรึกษา ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 26 เมษายน 2554 เห็นชอบกรณีการให้ความช่วยเหลือเนื่องจากเหตุอุทกภัย ซึ่งกิจการร่วมค้า ยูนิค-ซุนโว ได้รับการขยายระยะเวลาก่อสร้างออกไปอีก 188 วัน จากสิ้นสุดวันที่ 19 มกราคม 2555 เป็นสิ้นสุดสัญญาวันที่ 25 กรกฎาคม 2555 ตามมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว

1.4 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน โดยมีกิจการร่วมค้าฯ ยูนิค-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) ในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาแนวท่อก๊าซกีดขวางจำนวนเงิน 26.61 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 9,114 ล้านบาท ปัจจุบัน รฟพ. จ่ายค่าก่อสร้างงวดที่ 1 - 41 ครบถ้วน เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้น 9,098.85 ล้านบาท และสัญญาดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

๒๕๖๑

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกรวย โดยมีบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.2/รพพ./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่างานตามสัญญา 17.85 ล้านบาท ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินครบแล้ว เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2555

1.6 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สัญญาที่ 3 B โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.8/รพพ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 วงเงิน 1,593.67 ล้านบาท และ 15,573.33 ล้านบาท โดยจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าเป็นเงิน 124.60 ล้านบาท เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 ปัจจุบันจ่ายเงินค่างานงวดที่ 1 - 35 เพียงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 เป็นเงิน 228.78 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้า เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 เป็นเงิน 2,119.01 ล้านบาท กลุ่มบริษัท MHSC ขอยขยายเวลาตามสัญญาถึงวันที่ 27 พฤษภาคม 2563

2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - รังสิต

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

2.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมี บริษัท เอเชียเอ็นจิเนียริง แอนด์แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.4/รพพ./2551 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 วงเงิน 21.50 ล้านบาท รพพ.ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบแล้ว เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2559

2.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบราคากลาง โดยมีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดย รศ.ดร.สกุล ห่อวโนทยาน คณะวิศวกรรมศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ วก./สญ./2/2555 ลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2555 วงเงิน 5.50 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มงาน เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2555 ปัจจุบัน รพพ.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 อินเด็กซ์อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด 5. บริษัท วาซท์ คอนซัลแทนส์ จำกัด และ 6. บริษัท พีบี เอเชีย จำกัด เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.03/รพพ./2556 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2556 วงเงินเป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท 747.50 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 211.05 ล้านบาท ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 54.5 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 โดยขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2563 ปัจจุบันจ่ายค่างานงวดที่ 1-54 เพียงวันที่ 9 ตุลาคม 2562 เป็นเงินบาท 744.51 ล้านบาท และ 211.05 ล้านเยน

2.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างสัญญา 1 และสัญญา 2 โดยมี 1. บริษัท ทีเอ็มคอนซัลติง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด 2. บริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด 3. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด 4. บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด 5. บริษัท นอร์ซีฟ เอนจิเนียริ่ง 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 ล้านเยน ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 โดยขยาย ระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 27 มิถุนายน 2563 ปัจจุบันจ่ายค่างานงวดที่ 1-48 เพียงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2560 เป็นเงิน 870.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 256.02 ล้านเยน

รพพ. ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา งานสัญญา 3 ซึ่งประกอบด้วย สัญญา 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-รังสิต และการควบคุมงานในสัญญา 3B งานระบบไฟฟ้า และเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา ค่าควบคุมงานสัญญา 3A เป็นเงินบาท ทั้งสิ้น 290.15 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 418.49 ล้านเยน ปัจจุบันได้จ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-26 เพียงวันที่ 18 ตุลาคม 2562 เป็นเงิน 201.80 ล้านบาท และเป็นเงินเยน 291.06 ล้านเยน

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญา 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมี กิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ชิโน-ไทย เอนจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอนจิเนียริ่ง 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 ปัจจุบันอยู่ระหว่างร่างขยายระยะเวลาตามสัญญา และปัจจุบันจ่ายค่างานงวดที่ 1-77 เพียงวันที่ 6 ธันวาคม 2562 เป็นเงิน 28,370.59 ล้านบาท

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญา 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟ ช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมี บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเม้นท์ 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 ต่อมาการรถไฟฯ ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญานับที่ 1 งานสัญญาที่ 2 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558 อันเนื่องมาจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ที่อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดของ โครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ ซึ่งทำให้วงเงินค่าก่อสร้างงานสัญญาที่ 2 เพิ่มขึ้น จำนวน 3,340.51 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%) คัดรวมวงเงินค่าก่อสร้างตามสัญญาเมื่อรวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% แล้ว เป็นเงิน 24,575.91 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ JICA จำนวน 22,224.07 ล้านบาท (ภาษีมูลค่าเพิ่ม 0%) และเงินกู้

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

2.8 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถ 2 แห่ง (บริเวณสถานีบางบำหรุ) ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.11/คป./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/รพท./2559 ลงวันที่ 4 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 240 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2559 สิ้นสุดวันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 วงเงิน 18.30 ล้านบาท ปัจจุบันเบิกจ่ายครบเมื่อวันที่ 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/รพท./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 ปัจจุบันขอขยายระยะเวลาตามสัญญาถึงวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 วงเงิน 10,409.81 ล้านบาท และ 58,927.12 ล้านบาท และบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมฯ ฉบับที่ 2 เป็นเงิน 167.76 ล้านบาท และ 2,666.25 ล้านบาท โดยเบิกจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าและค่างานงวดที่ 1-35 เพียงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2563 เป็นเงิน 2,788.24 ล้านบาท และงวดที่ 1-35 เป็นเงิน 17,373.08 ล้านบาท

5.50 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.ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน พ.ศ.2556 โดยมี บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด และสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.4/คป./2560 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2560 ค่างานตามสัญญา 79.79 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 300 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 12 มิถุนายน 2560 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินแล้วงวดที่ 1 - 6 เพียงวันที่ 5 มีนาคม 2563 เป็นเงินทั้งสิ้น 79.79 ล้านบาท

2. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสม โดยมี บริษัท เอเชีย นีชั่น จำกัด บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.11/คม./2561 ลงวันที่ 26 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา 9.99 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ปัจจุบันเบิกจ่ายเงินครบแล้วเมื่อวันที่ 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 ดีเวลอปเมนต์ 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 ภายใต้ขอบเขตของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

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

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

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



5.51 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 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก 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 Internation 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 วงดที่ 1-7 เพียงวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562 เป็นเงินทั้งสิ้น 1,706.77 ล้านบาท ครบถ้วนแล้ว

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา สัญญา 2.2 การควบคุมงานการก่อสร้างงานโยธา โดยมี CHINA RAILWAY Internation 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

3. สัญญา 2.3 งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (อยู่ระหว่างดำเนินการ)



สัญญางานก่อสร้างโยธา ได้แก่

1. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำหรับรายละเอียดก่อสร้างหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญา เลขที่ กส.9/รพส./2560 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (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 เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 15 เมษายน 2561 ขยายระยะเวลาออกไปอีก 83 วัน นับตั้งแต่วันที่ 16 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 7 กรกฎาคม 2561

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

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

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

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

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำหรับรายละเอียดก่อสร้างหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน 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) ของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 10 กรกฎาคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 9 ตุลาคม 2561

งานส่วนที่ 3 งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน ช่วงกรุงเทพฯ-บ้านภาชี แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

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

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

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

3. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดการประกวดราคาสัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil works) โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลตติ้ง เอนจิเนียริง 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 นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วันนับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

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

4. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดทำข้อกำหนดและประเมินข้อเสนอ สัญญาจ้างงานและออกแบบรายละเอียดงานโยธา สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาและสัญญาจ้างออกแบบจัดหา ติดตั้งระบบราง ระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งขบวนรถไฟและการฝึกอบรมบุคลากร โดยบริษัท 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 นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วันนับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

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



5.52 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

ตามสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) อย่างต่อเนื่องในประเทศไทยและต่างประเทศ ทำให้รัฐบาลต้องประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส รวมถึงประกาศห้ามหรือเตือนประชาชนให้งดการเดินทางไปยังประเทศที่มีการแพร่ระบาดและหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภายในประเทศ ซึ่งจากสถานการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุให้การรถไฟฯ ต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 ซึ่งส่งผลให้รายได้จากการโดยสารลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และในขณะนี้ยังไม่สามารถประมาณการได้อย่างสมเหตุสมผล

ร.ร.



(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



(นางลัดดา ละออกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี