รายงานการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลโดยผู้สอบบัญชีและงบการเงิน

การรถไฟแห่งประเทศไทย

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

รายงานการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลโดยผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลของการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย และของเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ซึ่งผู้บริหารของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลเหล่านี้ ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการให้ข้อสรุปเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลดังกล่าวจากผลการสอบทานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ขอบเขตการสอบทาน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานสอบทานตามมาตรฐานงานสอบทาน รหัส 2410 "การสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของกิจการ" การสอบทานดังกล่าวประกอบด้วย การใช้วิธีการสอบถามบุคลากรซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้รับผิดชอบด้านการเงินและบัญชี และการวิเคราะห์เปรียบเทียบและวิธีการสอบทานอื่น การสอบทานนี้มีขอบเขตจำกัดกว่าการตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ความเชื่อมั่นว่าจะพบเรื่องที่มีนัยสำคัญทั้งหมดซึ่งอาจพบได้จากการตรวจสอบ ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่แสดงความเห็นต่อข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลที่สอบทาน

เกณฑ์ในการให้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข

ตามที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 พบว่า

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ก. การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ดังต่อไปนี้

1. ตามข้อมูลที่ฝ่ายบริหารได้ให้แก่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 7.23 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 4,672.89 ล้านบาท เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมกับบันทึกเป็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาคเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ในจำนวนนี้มีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค จำนวน 2,612.55 ล้านบาท บันทึกในทะเบียนสินทรัพย์ในปี 2553 ที่ทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า - สินทรัพย์บริจาคและค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสินทรัพย์นั้น ๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

1.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า

1.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน

1.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอต่อการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้เช่นเดียวกับงวดบัญชีปี 2563

2. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เงินทุนในการดำเนินการก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่เป็นพันธบัตรและเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน มียอดเงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 33,229.15 ล้านบาท ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ที่แสดงรายการในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 262,022.66 ล้านบาท และจำนวน 58,023.76 ล้านบาท ตามลำดับ

เดิมการรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดวิธีปฏิบัติให้บันทึกเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของรัฐบาล ต่อมาในปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาและตีความมติคณะรัฐมนตรีใหม่ เห็นว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน พบว่าภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลจำนวนหนึ่งเพื่อจ่ายชำระหนี้เงินกู้โครงการดังกล่าว และตั้งแต่ ปี 2555 จนถึงปี 2561 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเอกสารหลักฐานเพิ่มเติม แต่ยังไม่เหมาะสมอย่างเพียงพอที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะสามารถได้ข้อสรุปว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระหนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือไม่ สำหรับงวดปี 2562 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเอกสารหลักฐานตามรายงานการประชุมที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 7.17.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ ว่าได้มีมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และอยู่ระหว่างหารือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้

และจากการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 เอกสารหลักฐานและสถานการณ์ยังคงมีอยู่และยังไม่เปลี่ยนแปลงจากงวดปี 2562 และงวดปี 2563 ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทย ต้องปรับปรุงรายการบัญชีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหากปรับปรุง จะมีผลกระทบต่อรายการ ดังต่อไปนี้

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

1.	เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	จำนวน	240,386.42	ล้านบาท
2.	เงินค้างรับจากรัฐบาล (เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ)	จำนวน	200,573.89	ล้านบาท
3.	เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระ	จำนวน	185,195.40	ล้านบาท
4.	เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ	จำนวน	134,851.02	ล้านบาท
5.	รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	จำนวน	285,761.45	ล้านบาท
6.	รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล)	จำนวน	353.09	ล้านบาท
7.	รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	จำนวน	2,862.65	ล้านบาท

หากปรับปรุงจะส่งผลให้รายการตามลำดับ 2 ลำดับ 4 ลำดับ 5 และลำดับ 6 เพิ่มขึ้น และรายการตามลำดับ 1 ลำดับ 3 และลำดับ 7 ลดลง

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

3. ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 7.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท อาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 6,617.81 ล้านบาท และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง – บริจาค จำนวน 4,889.01 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทยมิได้แยกแสดงสินทรัพย์ดังกล่าวเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2562) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน นอกจากนี้ข้อมูลที่ดินบางส่วน ไม่มีเอกสารหลักฐานแสดงกรรมสิทธิ์ให้ตรวจสอบ เช่นเดียวกับงวดบัญชีปี 2563

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากได้รับข้อมูลจากฝ่ายบริหารไม่เพียงพอในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

4. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 7.49 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ข้อ 7.49.1 เปิดเผยข้อมูลหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม คืนเงินค่าตอบแทนที่บริษัทฯ ชำระให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกัน จำนวน 500 ล้านบาท คืนค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกัน จำนวน 38.75 ล้านบาท และชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการ จำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (หนังสือค้ำประกันสัญญาไม่คิด

ดอกเบี้ย) และให้ปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทย มิได้รับรู้หนี้สินและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องไว้ในงบการเงิน สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ให้เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขอย่างต่อเนื่อง ต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2562 และงวดบัญชีปี 2563 ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปจากงวดปีแต่อย่างใด และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินยังไม่ได้รับเอกสารหลักฐานอย่างเหมาะสมและเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

ภายหลังวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2564 ศาลรัฐธรรมนูญวินิจฉัยคำร้องของผู้ตรวจการแผ่นดิน ว่ามติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด เรื่อง ปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาการฟ้องคดีปกครองเป็นการออกระเบียบตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 มาตรา 44 แต่มิได้ดำเนินการตามมาตรา 5 และมาตรา 6 วรรคหนึ่ง จึงขัดแย้งต่อรัฐธรรมนูญ มาตรา 3 วรรคสอง และมาตรา 197 วรรคสี่ โดยเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคมร่วมกันยื่นคำขอให้พิจารณาพิพากษาคดีใหม่/คำของดการบังคับคดีต่อศาลปกครองกลาง ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาคำขอของศาลปกครองกลาง

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินยังไม่ได้รับข้อมูลอย่างเหมาะสมและเพียงพอในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

5. ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 7.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ จำนวน 219,925.90 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) จำนวน 86,513.25 ล้านบาท ในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 7.50 ในส่วนโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ–รังสิต–ตลิ่งชัน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้นำค่างวดงานก่อสร้างโครงการช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามข้อย่อย 2.6 ของสัญญางานโยธาสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุงที่มีการก่อสร้างและการตรวจรับงานจ้างแล้วเสร็จมาบันทึกบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ และภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ตรงตามงวดบัญชีตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ขณะนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลเพื่อพิจารณาขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายการ ดังต่อไปนี้

1. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 7.31 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 778.83 ล้านบาท และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ตามที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 7.2 จำนวน 863.74 ล้านบาท ทั้งนี้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถรวบรวมข้อมูลสัญญาเช่าให้เป็นปัจจุบันและจัดส่งให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสอบทานตามจำนวนที่ร้องขอ ไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถใช้ข้อมูลที่มีอยู่ในการประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ได้ และไม่มีการกำหนดมาตรการควบคุมภายในเพื่อปรับปรุงรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์กับสัญญาเช่าให้ถูกต้องตรงกัน ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมารับรู้รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อการรับรู้รายได้และลูกหนี้ที่แสดงรายการในงบการเงินว่ามีความถูกต้อง ครบถ้วนตามสัญญาเช่าหรือไม่

นอกจากนี้ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในส่วนของรายได้ค่าเช่าที่ดินและรายได้ค่าเช่าอาคารที่สัญญาสิ้นสุดลงและยังไม่ได้ต่อสัญญา หรืออยู่ระหว่างการจัดทำสัญญา หรือไม่มีสัญญาแต่ผู้เช่ายังคงใช้ประโยชน์ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้รับรู้รายได้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าเช่า จึงเป็นไปตามเกณฑ์เงินสด

จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ดังกล่าวข้างต้น แสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้องครบถ้วนหรือไม่ เช่นเดียวกับงวดบัญชีปี 2563

2. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 7.13 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 240,386.42 ล้านบาท และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 7.48 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 2,862.65 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละงวดไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ทั้งนี้ เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายการตามข้อ 1. รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

2) การไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ ก 1 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาค ข้อ ก 2 เงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ข้อ ก 3 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ส่วนที่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ข้อ ก 4 หนี้สินจากคดีความ และข้อ ก 5 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการตามข้อ 1) และข้อ 2) ข้างต้น แสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือของรายการมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลเมื่อใด และจำนวนเงินเท่าใด และสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปจากงวดบัญชีปี 2563

ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข

ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการให้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก. และยกเว้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของเรื่องไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการให้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุให้เชื่อว่าข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลดังกล่าวไม่ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล ในสาระสำคัญจากการสอบทานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อดังต่อไปนี้

1. ข้อ 7.53 เรื่อง การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID–19) ซึ่งอธิบายถึงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ระลอกใหม่ และสถานการณ์ที่รัฐบาลได้ประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของการติดเชื้อและขอให้งดหรือชะลอการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารในช่วงปี 2563-2564 บางส่วนเป็นการชั่วคราวเพื่อให้เป็นไปตามประกาศหรือคำสั่งของรัฐบาล ส่งผลกระทบต่อรายได้จากการขนส่งสำหรับงวดลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

2. ข้อ 7.54 เรื่อง เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน ซึ่งอธิบายถึงการดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทย่อยของการรถไฟแห่งประเทศไทย (บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด) เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 ด้วยทุนจดทะเบียน 200 ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทยทดรองจ่ายชำระค่าหุ้นร้อยละ 25 เป็นเงินลงทุนเริ่มต้นแล้ว

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้ให้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

(นายบุญชาย ชุมแสงหิรัญ)
นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ รักษาราชการแทน
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)
นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 30 มิถุนายน 2564

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		31 ธันวาคม 2563 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	30 กันยายน 2563 (ตรวจสอบแล้ว)	31 ธันวาคม 2563 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	30 กันยายน 2563 (ตรวจสอบแล้ว)
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7.1	1,187,411,109.65	1,550,034,261.60	1,133,470,253.16	1,549,928,802.26
ลูกหนี้การค้าและบริการ	7.2	372,593,621.85	382,201,557.80	372,593,621.85	382,201,557.80
ลูกหนี้อื่น	7.3	974,245,124.58	849,434,350.17	974,097,887.21	849,167,112.80
เงินยืมทดรอง	7.4	49,274,435.32	36,384,756.65	49,113,435.32	36,384,756.65
พัสดุคงเหลือ	7.5	3,908,439,446.45	3,938,554,697.58	3,905,541,829.02	3,935,308,232.63
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	7.6	364,855,463.96	286,105,389.41	321,111,774.59	241,106,364.37
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		6,856,819,201.81	7,042,715,013.21	6,755,928,801.15	6,994,096,826.51
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุน	7.7	-	-	140,000,000.00	140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	7.8	276,575,643,373.99	269,489,924,054.78	276,573,992,316.55	269,488,130,689.20
สินทรัพย์สิทธิการใช้	7.9	4,984,634.67	-	-	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	7.10	396,020.86	585,204.58	67,436.39	221,332.44
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	7.11	22,839,519.50	22,820,364.35	22,839,519.50	22,820,364.35
เงินจ่ายล่วงหน้า	7.12	8,522,106,666.15	9,755,539,892.46	8,522,106,666.15	9,755,539,892.46
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	7.13	240,386,418,865.50	238,023,768,906.32	240,386,418,865.50	238,023,768,906.32
เงินค้างรับจากรัฐบาล	7.14	202,480,580,596.70	205,858,699,535.84	202,480,580,596.70	205,858,699,535.84
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	7.15	2,427,199,659.03	2,246,286,867.61	2,427,199,659.03	2,246,286,867.61
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		730,420,169,336.40	725,397,624,825.94	730,553,205,059.82	725,535,467,588.22
รวมสินทรัพย์		737,276,988,538.21	732,440,339,839.15	737,309,133,860.97	732,529,564,414.73

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		31 ธันวาคม 2563 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	30 กันยายน 2563 (ตรวจสอบแล้ว)	31 ธันวาคม 2563 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	30 กันยายน 2563 (ตรวจสอบแล้ว)
หนี้สินและส่วนของทุน					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	7.16	2,198,088,723.83	4,059,894,196.24	2,128,544,489.63	4,044,502,773.01
เงินกู้ยืมกรรมการ		-	1,000,000.00	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7.17	58,023,764,994.51	59,360,417,760.85	58,023,764,994.51	59,360,417,760.85
หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	7.25	1,732,754.43	-	-	-
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	7.19	1,078,812,252.30	1,073,136,652.71	1,078,812,252.30	1,073,136,652.71
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	7.18	243,624,167.75	284,699,866.40	243,624,167.75	284,699,866.40
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	7.20	2,684,640,827.26	1,523,598,845.42	2,679,855,436.06	1,518,813,454.22
รวมหนี้สินหมุนเวียน		64,230,663,720.08	66,302,747,321.62	64,154,601,340.25	66,281,570,507.19
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาว	7.17	262,022,662,778.85	254,871,314,223.46	262,022,662,778.85	254,871,314,223.46
หนี้สินตามสัญญาเช่า	7.25	3,254,947.64	-	-	-
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	7.21	22,841,319.50	22,820,964.35	22,841,319.50	22,820,964.35
เงินประกันและเงินมัดจำ	7.22	3,314,450,354.71	3,515,672,588.67	3,313,790,678.01	3,515,044,166.97
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค	7.23	4,672,891,105.37	4,784,631,749.39	4,672,891,105.37	4,784,631,749.39
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	7.24	285,761,451,465.87	285,751,146,314.71	285,761,451,465.87	285,751,146,314.71
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	7.26	67,913,297,433.82	68,016,531,043.09	67,856,148,143.18	67,961,433,639.41
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	7.27	4,755,644,276.47	4,592,500,095.78	4,755,644,276.47	4,592,500,095.78
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		628,466,493,682.23	621,554,616,979.45	628,405,429,767.25	621,498,891,154.07
รวมหนี้สิน		692,697,157,402.31	687,857,364,301.07	692,560,031,107.50	687,780,461,661.26
ส่วนของทุน					
เงินทุน	7.28	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02
กำไร (ขาดทุน) สะสม					
กำไรสะสม-จัดสรรแล้ว		468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45
ขาดทุนสะสม-บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด		(169,271,617.57)	(166,127,215.39)	-	-
รวมส่วนของทุน		44,579,831,135.90	44,582,975,538.08	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		737,276,988,538.21	732,440,339,839.15	737,309,133,860.97	732,529,564,414.73

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
		31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562
รายได้					
รายได้จากการขนส่ง	7.29	1,126,221,695.85	1,454,960,076.60	1,126,221,695.85	1,454,960,076.60
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	7.30	133,333,862.26	199,844,135.50	133,333,862.26	199,844,135.50
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	7.31	778,830,181.25	801,944,719.72	778,830,181.25	801,944,719.72
รายได้สินทรัพย์บริจาค		117,650,377.08	120,893,998.35	117,650,377.08	120,893,998.35
รายได้จากพื้นที่ ไอซีดี	6, 7.32	124,954,209.00	124,954,209.00	124,954,209.00	124,954,209.00
รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ	7.33	24,626,233.05	28,053,957.66	24,626,233.05	28,053,957.66
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	6, 7.34	1,369,876,415.40	1,070,360,304.83	1,369,876,415.40	1,070,360,304.83
รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	7.45	86,432,400.00	83,861,300.00	86,432,400.00	83,861,300.00
กำไรจากการขายสินทรัพย์	7.35	22,239,786.76	675,652.16	22,239,786.76	675,652.16
รายได้อื่น ๆ	7.36	44,049,982.63	224,476,384.42	44,019,504.67	224,457,971.61
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	7.37	1,002,952,173.69	646,570,011.81	1,002,952,173.69	646,570,011.81
รวมรายได้		4,831,167,316.97	4,756,594,750.05	4,831,136,839.01	4,756,576,337.24
ค่าใช้จ่าย					
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	7.38	583,227,643.24	621,568,834.51	583,227,643.24	621,568,834.51
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน	7.39	802,890,868.94	747,756,426.73	802,890,868.94	747,756,426.73
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	7.40	1,620,192,893.13	1,820,736,228.73	1,620,192,893.13	1,820,736,228.73
ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	7.41	6,388,375.66	2,412,990.84	6,388,375.66	2,412,990.84
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	7.42	329,477,537.37	426,492,100.92	328,986,187.02	425,661,477.10
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	7.43	151,423,692.74	220,093,741.58	151,423,692.74	220,093,741.58
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	6, 7.44	1,443,876,191.51	1,409,612,281.09	1,441,824,304.55	1,407,631,071.25
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ	7.45	101,820,189.78	96,678,309.30	101,820,189.78	96,678,309.30
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	7.8, 7.10	1,446,966,691.15	1,512,156,313.26	1,446,357,757.69	1,511,945,640.29
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		213,009,327.31	21,188,376.18	213,009,327.31	21,188,376.18
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	6, 7.46	273,103,100.45	349,432,184.11	273,103,100.45	349,432,184.11
รวมค่าใช้จ่าย		6,972,376,511.28	7,228,127,787.25	6,969,224,340.51	7,225,105,280.62
ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน		(2,141,209,194.31)	(2,471,533,037.20)	(2,138,087,501.50)	(2,468,528,943.38)
ต้นทุนทางการเงิน	7.47	724,585,167.05	868,408,870.24	724,562,457.68	868,408,870.24
ขาดทุนสำหรับงวด		(2,865,794,361.36)	(3,339,941,907.44)	(2,862,649,959.18)	(3,336,937,813.62)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	6, 7.48	2,862,649,959.18	3,336,937,813.62	2,862,649,959.18	3,336,937,813.62
กำไร (ขาดทุน) สุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		(3,144,402.18)	(3,004,093.82)	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น		-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด		(3,144,402.18)	(3,004,093.82)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม			
		เงินทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ปรับปรุงใหม่		44,280,265,382.02	468,837,371.45	(158,702,567.61)	44,590,400,185.86
ขาดทุนสำหรับงวด (ปรับปรุงใหม่)		-	-	(3,339,941,907.44)	(3,339,941,907.44)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	3,336,937,813.62	3,336,937,813.62
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ปรับปรุงใหม่		44,280,265,382.02	468,837,371.45	(161,706,661.43)	44,587,396,092.04
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563		44,280,265,382.02	468,837,371.45	(166,127,215.39)	44,582,975,538.08
ขาดทุนสำหรับงวด		-	-	(2,865,794,361.36)	(2,865,794,361.36)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	2,862,649,959.18	2,862,649,959.18
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	7.28	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(169,271,617.57)	44,579,831,135.90

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
		เงินทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562 ปรับปรุงใหม่		44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับงวด (ปรับปรุงใหม่)		-	-	(3,336,937,813.62)	(3,336,937,813.62)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	3,336,937,813.62	3,336,937,813.62
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ปรับปรุงใหม่		44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563		44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับงวด		-	-	(2,862,649,959.18)	(2,862,649,959.18)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	2,862,649,959.18	2,862,649,959.18
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	7.28	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		31 ธันวาคม 2563	ปรับปรุงใหม่ 31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2563	ปรับปรุงใหม่ 31 ธันวาคม 2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน					
ขาดทุนสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		(3,144,402.18)	(3,004,093.82)	-	-
รายการปรับกระทบขาดทุนสำหรับงวดเป็นเงินสดรับ (จ่าย)					
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		(2,862,649,959.18)	(3,336,937,813.62)	(2,862,649,959.18)	(3,336,937,813.62)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย		1,446,966,691.15	1,512,156,313.26	1,446,357,757.69	1,511,945,640.29
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยนตัดจ่าย		19,176,960.30	38,495,854.46	19,176,960.30	38,495,854.46
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ		1,370,123.85	25,475,546.38	1,370,123.85	25,475,546.38
(กำไร) ขาดทุนจากการขายทรัพย์สิน		(22,239,786.76)	(675,652.16)	(22,239,786.76)	(675,652.16)
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ		(1,002,952,173.69)	(646,570,011.81)	(1,002,952,173.69)	(646,570,011.81)
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		213,009,327.31	21,188,376.18	213,009,327.31	21,188,376.18
รายได้จากสินทรัพย์รับบริจาค		(117,650,377.08)	(120,893,998.35)	(117,650,377.08)	(120,893,998.35)
รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาล		(353,089,564.94)	(190,114,427.47)	(353,089,564.94)	(190,114,427.47)
รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ		(721,661,750.01)	(809,670,500.00)	(721,661,750.01)	(809,670,500.00)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย		997,688,267.50	1,217,841,054.35	997,665,558.13	1,217,841,054.35
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน		1,443,098,537.53	1,408,783,570.06	1,441,046,650.57	1,406,802,360.22
(ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		(962,078,106.20)	(883,925,782.54)	(961,617,233.81)	(883,113,571.53)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง					
ลูกหนี้การค้าและบริการ		8,237,812.10	98,234,025.94	8,237,812.10	98,234,025.94
ลูกหนี้อื่น		(124,810,774.41)	(1,107,197.94)	(124,930,774.41)	(1,108,142.94)
เงินยืมทดรอง		(12,889,678.67)	(10,256,588.16)	(12,728,678.67)	(10,137,968.16)
พัสดุคงเหลือ		10,938,290.83	(1,195,144.65)	10,589,443.31	(1,981,300.44)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		(78,750,074.55)	58,355,692.23	(80,005,410.22)	75,007,939.57
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		(19,155.15)	29,789.13	(19,155.15)	29,789.13
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		(210,489,543.66)	(20,406,447.33)	(210,489,543.66)	(20,406,447.33)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		(3,250,337,299.30)	(241,752,176.01)	(3,304,329,260.87)	(289,349,906.67)
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ		(41,075,698.65)	(47,419,939.10)	(41,075,698.65)	(47,419,939.10)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		1,161,041,981.84	969,812,561.26	1,161,041,981.84	969,812,561.26
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		20,355.15	(31,899.13)	20,355.15	(31,899.13)
เงินประกันและเงินมัดจำ		(50,503,454.05)	(727,471,591.81)	(50,534,709.05)	(727,097,253.46)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		151,984,179.77	7,087,087.36	151,984,179.77	7,087,087.36
เงินสดรับจากการดำเนินงาน		(3,398,731,164.95)	(800,047,610.75)	(3,453,856,692.32)	(830,475,025.50)
จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		(1,546,332,146.78)	(1,454,438,587.48)	(1,546,332,146.78)	(1,454,438,587.48)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน		(4,945,063,311.73)	(2,254,486,198.23)	(5,000,188,839.10)	(2,284,913,612.98)

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
		31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน					
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์		43,596,410.41	788,269.16	43,596,410.41	788,269.16
เงินสดรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล		4,464,559,435.69	2,005,994,456.21	4,464,559,435.69	2,005,994,456.21
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่างานระหว่างก่อสร้าง		(171,679,198.00)	-	(171,679,198.00)	-
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง		(5,862,907,087.83)	(7,269,544,508.11)	(5,862,907,087.83)	(7,269,544,508.11)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน		(1,526,430,439.73)	(5,262,761,782.74)	(1,526,430,439.73)	(5,262,761,782.74)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินสดรับจากเงินอุดหนุนจากรัฐบาล		-	241,377,718.74	-	241,377,718.74
เงินสดรับเงินชดเชยผลขาดทุนจากรัฐบาล		500,000,000.00	500,000,000.00	500,000,000.00	500,000,000.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว		20,905,301,938.91	23,547,934,722.43	20,905,301,938.91	23,547,934,722.43
เงินสดจ่ายเงินกู้ยืมของกรรมการ		(1,000,000.00)	-	-	-
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า		(267,420.85)	-	-	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		(14,091,420,489.75)	(12,561,842,850.79)	(14,091,420,489.75)	(12,561,842,850.79)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้		(1,203,743,428.80)	(2,205,085,376.23)	(1,203,720,719.43)	(2,205,085,376.23)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน		6,108,870,599.51	9,522,384,214.15	6,110,160,729.73	9,522,384,214.15
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ		(362,623,151.95)	2,005,136,233.18	(416,458,549.10)	1,974,708,818.43
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	7.1	1,550,034,261.60	558,937,374.77	1,549,928,802.26	544,735,104.73
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	7.1	1,187,411,109.65	2,564,073,607.95	1,133,470,253.16	2,519,443,923.16

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

.....

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการนำเสนองบการเงินระหว่างกาล
3	มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5	ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ
6	การปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง และจัดประเภทรายการใหม่
7.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
7.2	ลูกหนี้การค้าและบริการ
7.3	ลูกหนี้อื่น
7.4	เงินยืมทดรอง
7.5	พัสดุคงเหลือ
7.6	สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น
7.7	เงินลงทุน
7.8	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
7.9	สินทรัพย์สิทธิการใช้
7.10	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
7.11	เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
7.12	เงินจ่ายล่วงหน้า
7.13	เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ
7.14	เงินค้างรับจากรัฐบาล
7.15	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น
7.16	เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น
7.17	เงินกู้ยืมระยะยาว
7.18	เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ
7.19	ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ
7.20	หนี้สินหมุนเวียนอื่น
7.21	เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่างๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
7.22	เงินประกันและเงินมัดจำ
7.23	รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค

หมายเหตุ	สารบัญ (ต่อ)
7.24	รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้
7.25	หนี้สินตามสัญญาเช่า
7.26	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน
7.27	หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
7.28	เงินทุน
7.29	รายได้จากการขนส่ง
7.30	รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
7.31	รายได้จากการบริหารสินทรัพย์
7.32	รายได้จากพื้นที่ ไอซีดี
7.33	รายได้จากการดำเนินงานอื่นๆ
7.34	รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล
7.35	กำไรจากการขายสินทรัพย์
7.36	รายได้อื่นๆ
7.37	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
7.38	ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง
7.39	ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน
7.40	ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง
7.41	ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง
7.42	ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
7.43	ค่าใช้จ่ายการบริหาร
7.44	ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน
7.45	รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ
7.46	ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ
7.47	ต้นทุนทางการเงิน
7.48	รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย
7.49	หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
7.50	โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน
7.51	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)
7.52	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน
7.53	การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
7.54	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

.....

1.ข้อมูลทั่วไป

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

2. เกณฑ์การนำเสนองบการเงินระหว่างกาล

2.1 งบการเงินระหว่างกาลนี้จัดทำขึ้นเพื่อให้ข้อมูลเพิ่มเติมจากงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 ดังนั้น งบการเงินระหว่างกาลจึงมุ่งเน้นการให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับกิจกรรม เหตุการณ์ และสถานการณ์ใหม่ ๆ เพื่อไม่ให้ข้อมูลที่นำเสนอซ้ำซ้อนกับข้อมูลที่ได้รายงานไปแล้ว ผู้ใช้งบการเงินควรใช้งบการเงินระหว่างกาลนี้ควบคู่กับงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

2.2 งบการเงินระหว่างกาลนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล และตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึง มาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี การนำเสนองบการเงินระหว่างกาลประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงในส่วนของทุน และงบกระแสเงินสดในรูปแบบเช่นเดียวกับงบการเงินประจำปี ส่วนหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแสดงแบบย่อ

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชีฯ

3.1 สภาวิชาชีพบัญชีฯ ได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุงใหม่ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว ได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐานฯ ยกเว้นมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ดังต่อไปนี้ที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

<u>มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน</u>

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32 เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16	เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
ฉบับที่ 19	เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน มาตรฐานเหล่านี้จะนำมาแทนมาตรฐานและการตีความมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินเมื่อมีผลบังคับใช้

ผู้บริหารของ รฟท. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบต่องบการเงินจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ในงวดปัจจุบัน

<u>มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า</u>

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการ ที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุน โดยใช้หลักการเช่นเดียวกันกับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17

สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นสัญญา รฟท. จะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ถ้าสัญญานั้นเป็นการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

สินทรัพย์สิทธิการใช้ - ผู้เช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้ รับรู้ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล โดยแสดงมูลค่าตามราคาทุนหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (ถ้ามี) ราคาทุนดังกล่าวประกอบด้วย จำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการวัดมูลค่าเริ่มแรก ต้นทุนทางตรงที่เกิดขึ้น และการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าใดๆ ที่จ่ายชำระ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเริ่มมีผลหักสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์ โดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาเช่าหรืออายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แต่ละประเภท

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่า รับรู้ด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล โดยคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่า จะเพิ่มขึ้นโดยสะท้อนดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงโดยสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่จ่ายชำระแล้ว นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือประเมินสัญญาเช่าใหม่

ผู้บริหารของ รฟท.ประเมินว่าการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ จะไม่มีผลกระทบต่องบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ อย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับยอดสินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ปรากฏในงบการเงินรวมเป็นรายการของบริษัท รถไฟฟ้า ร.พ.ท. จำกัด

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564

สภาวิชาชีพบัญชีฯ ได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ผู้บริหารของ รฟท. อยู่ระหว่างประเมินผลกระทบในปีที่เริ่มนำมาตรฐานดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

งบการเงินระหว่างกาลนี้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชี และวิธีการคำนวณเช่นเดียวกับที่ใช้ในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

5. ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจ การประมาณการและข้อสมมติที่มีผลกระทบต่อการนำนโยบายการบัญชีมาใช้ และจำนวนเงินของสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากการประมาณการ

ในการจัดทำข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจที่มีนัยสำคัญในการนำนโยบายการบัญชีของ รฟท. และบริษัทย่อย และแหล่งที่มาของข้อมูลที่สำคัญของความไม่แน่นอนในการประมาณการที่มีอยู่ มาใช้เช่นเดียวกับงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563

6. การปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง และจัดประเภทรายการใหม่

งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 รฟท. นำมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน มาถือปฏิบัติเป็นครั้งแรกซึ่ง รฟท. ดำเนินการจ้างสำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์จัดทำรายงานโครงการภาระผูกพันผลประโยชน์ของพนักงาน เพื่อจัดทำรายงานเกี่ยวกับผลประโยชน์ของพนักงานทั้งระยะสั้น ระยะยาว และผลประโยชน์หลังออกจากงาน ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 รวมทั้ง รฟท. ได้ปรับปรุงรายได้จากพื้นที่ ไอซีดี และดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ

จากการนำมาตรฐานการบัญชีฉบับดังกล่าวมาถือปฏิบัติ และจากการปรับปรุงงบการเงิน รฟท. ได้ปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง และจัดประเภทรายการใหม่ของงบการเงิน สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 ที่เคยรายงานไว้เดิม เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบได้กับงบการเงิน สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

รายการ	ตามที่รายงานไว้เดิม	จัดประเภทรายการใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
รายได้จากพื้นที่ ไอซีดี	-	-	124.95	124.95
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	933.98	-	136.38	1,070.36
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ	1,167.57	(1,167.57)	-	-
ค่าใช้จ่ายภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	256.81	-	(256.81)	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	-	1,167.57	242.04	1,409.61
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	213.05	-	136.38	349.43
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	3,476.66	-	(139.72)	3,336.94

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

รายการ	ตามที่รายงานไว้เดิม	จัดประเภทรายการใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
รายได้จากพื้นที่ ไอซีดี	-	-	124.95	124.95
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	933.98	-	136.38	1,070.36
ค่าใช้จ่ายบำเหน็จและบำนาญ	1,167.57	(1,167.57)	-	-
ค่าใช้จ่ายภาระบำเหน็จและบำนาญตกทอด	254.83	-	(254.83)	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	-	1,167.57	240.06	1,407.63
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	213.05	-	136.38	349.43
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	3,476.66	-	(139.72)	3,336.94

7. ข้อมูลเพิ่มเติม

7.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
เงินสด	35.25	18.94	35.23	18.89
เงินรองจ่าย	5.93	5.08	5.93	5.08
รวม	41.18	24.02	41.16	23.97
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	(36.75)	112.57	(36.75)	112.59
- ออมทรัพย์	1,113.86	1,365.79	1,059.94	1,365.74
รวม	1,077.11	1,478.36	1,023.19	1,478.33
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	69.12	47.65	69.12	47.63
รวม	**1,187.41**	**1,550.03**	**1,133.47**	**1,549.93**

7.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	26.21	24.90	26.21	24.90
- ลูกหนี้ค่าระวาง	196.37	220.51	196.37	220.51
- ลูกหนี้ค่าเดินรถขบวนพิเศษ (มาเลเซีย)	13.78	14.98	13.78	14.98
รวม	236.36	260.39	236.36	260.39
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	4.46	5.04	4.46	5.04
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ[1]	**231.90**	**255.35**	**231.90**	**255.35**
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	538.88	513.29	538.88	513.29
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	324.86	328.20	324.86	328.20
รวม	863.74	841.49	863.74	841.49
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	736.38	734.42	736.38	734.42
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ[2]	**127.36**	**107.07**	**127.36**	**107.07**
ลูกหนี้อื่นๆ[3]	**13.33**	**19.78**	**13.33**	**19.78**
รวม[1+2+3]	**372.59**	**382.20**	**372.59**	**382.20**

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และวันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 538.88 ล้านบาท และ 513.29 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 75.02 ล้านบาท และ 75.02 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดินไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และวันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 324.86 ล้านบาท และ 328.20 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.75 ล้านบาท และ 10.75 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย และได้ตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคารไว้เต็มจำนวนแล้ว

และขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่า

7.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
ลูกหนี้เงินขาดรอการฟ้องร้อง	3.85	3.85	3.85	3.85
ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี	952.03	827.08	952.03	827.08
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	2.48	2.53	2.48	2.53
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ	10.40	10.42	10.40	10.42
ลูกหนี้อื่น	5.48	5.55	5.34	5.29
รวม	974.24	849.43	974.10	849.17

ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และวันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 952.03 ล้านบาท และจำนวน 827.08 ล้านบาท ตามลำดับ เกิดจากกรณี รฟท. ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบังกับคู่สัญญา 6 ราย ซึ่งได้สิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 แต่ยังคงใช้พื้นที่ต่อไป ต่อมา รฟท. ได้มีหนังสือถึงผู้ประกอบการว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้แก่ รฟท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไข คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รฟท. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการที่ อส0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รฟท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ช. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ทันที รฟท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ด้วยจำนวนดังกล่าว

7.4 เงินยืมทดรอง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
เงินทดรองจ่ายในกิจการ	29.37	11.74	29.21	11.74
เงินทดรองค่าฤชาธรรมเนียมคดี	19.55	24.49	19.55	24.49
เงินทดรองประกันตัวพนักงาน	0.35	0.15	0.35	0.15
รวม	49.27	36.38	49.11	36.38

7.5 พัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
ไม้และไม้หมอน	1.93	1.93	1.93	1.93
อะไหล่ต่าง ๆ	3.45	7.59	3.45	7.59
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	53.65	46.20	53.65	46.20
พัสดุคงคลังอื่น				
- อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุง	2,957.43	2,935.80	2,957.43	2,935.80
- อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	579.99	599.88	577.09	596.64
- อื่น ๆ	272.84	288.82	272.84	288.82
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	76.47	95.65	76.47	95.65
	3,945.76	3,975.87	3,942.86	3,972.63
หัก สำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ	37.32	37.32	37.32	37.32
รวม	3,908.44	3,938.55	3,905.54	3,935.31

7.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
เงินค้างรับดอกเบี้ยเงินกู้จากรัฐบาล	281.23	238.65	281.23	238.65
ดอกเบี้ยค้างรับ	0.01	1.59	0.01	1.58
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และค่าปรับ	57.04	21.27	39.87	0.88
รายได้ค้างรับ	25.12	22.56	-	-
อื่น ๆ	1.46	2.04	-	-
รวม	364.86	286.11	321.11	241.11

7.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด	-	-	140.00000	140.00000
	0.00011	0.00011	140.00011	140.00011
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
รวม	-	-	140.00000	140.00000

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

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

7.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม									
	31 ธ.ค. 63									30 ก.ย. 63
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 63	เพิ่มขึ้น	ลดลง	31 ธ.ค. 63	1 ต.ค. 63	เพิ่มขึ้น	ลดลง	31 ธ.ค. 63	ตามบัญชี	ตามบัญชี
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10,859.31	211.82	4.11	11,067.02	4,347.58	104.39	2.76	4,449.21	6,617.81	6,511.73
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,823.62	-	-	8,823.62	3,873.59	61.02	-	3,934.61	4,889.01	4,950.03
ทางรถไฟและสะพาน	48,896.01	1,143.26	804.58	49,234.69	22,321.87	695.84	605.51	22,412.20	26,822.49	26,574.14
รถจักรและล้อเลื่อน	22,986.79	13.31	26.28	22,973.82	14,483.76	185.15	21.29	14,647.62	8,326.20	8,503.03
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	14,846.79	447.39	11.38	15,282.80	10,072.47	191.21	3.89	10,259.79	5,023.01	4,774.32
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	4,461.95	488.78	3.08	4,947.65	3,919.12	144.94	2.80	4,061.26	886.39	542.83
สินทรัพย์ถาวรอื่น	2,997.25	66.07	-	3,063.32	1,817.50	63.79	-	1,881.29	1,182.03	1,179.75
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- ระบบงานและอุปกรณ์	362.43	178.60	64.40	476.63	-	-	-	-	476.63	362.43
- งานระหว่างดำเนินการ	112,031.36	1,673.23	2,306.23	111,398.36	-	-	-	-	111,398.36	112,031.36
- โครงการรถไฟความเร็วสูง ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน	3,007.62	432.72	-	3,440.34	-	-	-	-	3,440.34	3,007.62
- โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ	91.19	-	-	91.19	-	-	-	-	91.19	91.19
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	520.18	0.72	-	520.90	-	-	-	-	520.90	520.18
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	15,586.58	1,898.65	-	17,485.23	-	-	-	-	17,485.23	15,586.58
- โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	81,951.93	4,561.32	-	86,513.25	-	-	-	-	86,513.25	81,951.93
รวม	**330,325.81**	**11,115.87**	**3,220.06**	**338,221.62**	**60,835.89**	**1,446.34**	**636.25**	**61,645.98**	**276,575.64**	**269,489.92**

7.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

	งบการเงินเฉพาะกิจการ									หน่วย : ล้านบาท
	31 ธ.ค. 63									30 ก.ย. 63
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 63	เพิ่มขึ้น	ลดลง	31 ธ.ค. 63	1 ต.ค. 63	เพิ่มขึ้น	ลดลง	31 ธ.ค. 63	ตามบัญชี	ตามบัญชี
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	10,859.31	211.82	4.11	11,067.02	4,347.58	104.39	2.76	4,449.21	6,617.81	6,511.73
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,823.62	-	-	8,823.62	3,873.59	61.02	-	3,934.61	4,889.01	4,950.03
ทางรถไฟและสะพาน	48,896.01	1,143.26	804.58	49,234.69	22,321.87	695.84	605.51	22,412.20	26,822.49	26,574.14
รถจักรและล้อเลื่อน	22,986.79	13.31	26.28	22,973.82	14,483.77	185.15	21.29	14,647.63	8,326.19	8,503.02
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	14,846.79	447.39	11.38	15,282.80	10,072.47	191.21	3.89	10,259.79	5,023.01	4,774.32
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	4,457.56	488.78	3.08	4,943.26	3,916.51	144.80	2.80	4,058.51	884.75	541.05
สินทรัพย์ถาวรอื่น	2,997.25	66.07	-	3,063.32	1,817.50	63.79	-	1,881.29	1,182.03	1,179.75
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- ระบบงานและอุปกรณ์	362.43	178.60	64.40	476.63	-	-	-	-	476.63	362.43
- งานระหว่างดำเนินการ	112,031.36	1,673.23	2,306.23	111,398.36	-	-	-	-	111,398.36	112,031.36
- โครงการรถไฟความเร็วสูง ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน	3,007.62	432.72	-	3,440.34	-	-	-	-	3,440.34	3,007.62
- โครงการรถไฟความเร็วสูง เชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ	91.19	-	-	91.19	-	-	-	-	91.19	91.19
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	520.18	0.72	-	520.90	-	-	-	-	520.90	520.18
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	15,586.58	1,898.65	-	17,485.23	-	-	-	-	17,485.23	15,586.58
- โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	81,951.93	4,561.32	-	86,513.25	-	-	-	-	86,513.25	81,951.93
รวม	330,321.42	11,115.87	3,220.06	338,217.23	60,833.29	1,446.20	636.25	61,643.24	276,573.99	269,488.13

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวนรวม 219,925.90 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้รวมต้นทุนการกู้ยืม จำนวน 12,026.58 ล้านบาท และได้รวมที่ดินจากการเวนคืนพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จำนวน 418.03 ล้านบาท

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและได้เปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 และเปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 มีมูลค่าโครงการฯ จำนวน 35,659.99 ล้านบาท ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้ รฟท. รับภาระต้นเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการไปก่อน (หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาล ข้อ 7.17.1)

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ หน่วย : ล้านบาท

	31 ธ.ค. 63									30 ก.ย. 63
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิตามบัญชี	มูลค่าสุทธิตามบัญชี
	ยอดต้นงวด *	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด	ยอดต้นงวด	เพิ่มขึ้น	ลดลง	ยอดปลายงวด		
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,375.93	-	-	4,375.93	886.41	22.09	-	908.50	3,467.43	3,489.52
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	-	-	16,777.49	5,982.14	148.77	-	6,130.91	10,646.58	10,795.35
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	-	-	5,486.56	5,465.89	0.23	-	5,466.12	20.44	20.67
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.53	-	-	5,184.53	4,292.71	35.94	-	4,328.65	855.88	891.82
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	2,759.18	-	-	2,759.18	2,759.18	-	-	2,759.18	-	-
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,074.89	-	-	1,074.89	1,074.89	-	-	1,074.89	-	-
รวม	**35,658.58**	**-**	**-**	**35,658.58**	**20,461.22**	**207.03**	**-**	**20,668.25**	**14,990.33**	**15,197.36**

* หมายเหตุ: ราคาทุนยกมาต้นงวด เท่ากับมูลค่าโครงการฯ 35,659.99 ล้านบาท หักลดตัดจำหน่ายทรัพย์สินระหว่างปี 2563 จำนวน 1.41 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายของงบการเงินรวม สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 รวมเป็นจำนวน 1,446.97 ล้านบาท ประกอบด้วย

ค่าเสื่อมราคา – อาคารและอุปกรณ์ จำนวน 1,446.34 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคา – สินทรัพย์สิทธิการใช้ จำนวน 0.43 ล้านบาท

ค่าตัดจำหน่าย – สินทรัพย์ไม่มีตัวตน จำนวน 0.19 ล้านบาท

7.9. สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์สิทธิการใช้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สรุปได้ดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

	งบการเงินรวม
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	-
ผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 เป็นครั้งแรก	5.42
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	5.42
เพิ่มขึ้นระหว่างงวด	-
ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	(0.43)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	**4.99**

7.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
ราคาทุน				
ณ วันต้นงวด	2.14	2.14	1.44	1.44
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	-	-	-	-
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นงวด	2.14	2.14	1.44	1.44
ค่าตัดจำหน่ายสะสม				
ณ วันต้นงวด	1.56	0.70	1.22	0.50
บวก ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	0.19	0.86	0.15	0.72
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นงวด	1.75	1.56	1.37	1.22
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	0.58	1.44	0.22	0.94
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	0.39	0.58	0.07	0.22

7.11 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
เงินฝากธนาคาร-เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.64	17.62	17.64	17.62
เงินฝากธนาคาร-เงินประกันตัวพนักงาน	5.20	5.20	5.20	5.20
รวม	22.84	22.82	22.84	22.82

7.12 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนเมื่อ รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
ยอดยกมา	9,755.54	11,560.94	9,755.54	11,560.94
บวก จ่ายล่วงหน้าค่างวดงาน	112.96	1,765.37	112.96	1,765.37
	9,868.50	13,326.31	9,868.50	13,326.31
หัก ชำระตามค่างวดงาน	1,346.39	3,570.77	1,346.39	3,570.77
ยอดยกไป	8,522.11	9,755.54	8,522.11	9,755.54

7.13 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
ยอดยกมา	238,023.77	219,947.58	238,023.77	219,947.58
บวก ขาดทุนจากการดำเนินงาน	2,862.65	19,076.19	2,862.65	19,076.19
	240,886.42	239,023.77	240,886.42	239,023.77
หัก รับเงินงบประมาณ	500.00	1,000.00	500.00	1,000.00
ยอดยกไป	240,386.42	238,023.77	240,386.42	238,023.77

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

เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ วันที่ 31ธันวาคม 2563 จำนวน 240,386.42 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับของ รฟท. จำนวน 147,678.30 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ จำนวน 92,708.12 ล้านบาท

7.14 เงินค้างรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับ	1,906.69	1,185.03	1,906.69	1,185.03
เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ	200,573.89	204,673.67	200,573.89	204,673.67
รวม	202,480.58	205,858.70	202,480.58	205,858.70

เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระดอกเบี้ยเงินกู้ในส่วนที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา และในส่วนของดอกเบี้ยเงินกู้ตามมติคณะรัฐมนตรีโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้างรับ เป็นเงินกู้ในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554

7.15 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	2,076.44	1,889.32	2,076.44	1,889.32
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	12.83	13.33	12.83	13.33
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	4.62	4.42	4.62	4.42
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	108.46	94.72	108.46	94.72
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอจ่ายคืน	223.86	243.76	223.86	243.76
เงินจ่ายอื่น	0.99	0.74	0.99	0.74
รวม	2,427.20	2,246.29	2,427.20	2,246.29

7.16 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
เจ้าหนี้การค้า	1,645.10	2,682.14	1,641.37	2,673.84
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	245.98	1,086.81	182.42	1,081.34
ภาษีค้างจ่าย	307.01	290.94	304.75	289.32
รวม	2,198.09	4,059.89	2,128.54	4,044.50

7.17 เงินกู้ยืมระยะยาว

7.17.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
เงินกู้ต่างประเทศ	320.14	337.70	320.14	337.70
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	126,043.00	115,743.00	126,043.00	115,743.00
- ธนาคารออมสิน	28,460.00	36,349.00	28,460.00	36,349.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	30,372.26	29,674.70	30,372.26	29,674.70
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ	**185,195.40**	**182,104.40**	**185,195.40**	**182,104.40**
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	156.95	166.15	156.95	166.15
เงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	7,000.00	7,000.00	7,000.00	7,000.00
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	10,199.55	10,199.55	10,199.55	10,199.55
- ธนาคารออมสิน	10,960.00	10,960.00	10,960.00	10,960.00
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี[1]	**28,316.50**	**28,325.70**	**28,316.50**	**28,325.70**
คงเหลือเงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ[2]	**156,878.90**	**153,778.70**	**156,878.90**	**153,778.70**

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2562 การประชุมเพื่อพิจารณาแนวทางการรับภาระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ปลัดกระทรวงคมนาคมประธานการประชุมแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า การประชุมในครั้งนี้สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ในคราวอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ท่าอากาศยานดอนเมืองท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา) ได้เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ของ รฟท. เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ สำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม รฟท. และบริษัทรถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ร่วมกันหารือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ต่อไป

รฟท. ได้รายงานเสนอกระทรวงคมนาคม เรื่องขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีการรับภาระหนี้สินในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง และขอความเห็นชอบแนวทางการชำระหนี้โครงการแอร์พอร์ต เรลลิ้งก์ ตามหนังสือ รฟท. ด่วนที่สุดที่ รฟ1/887/2563 ลงวันที่ 23 เมษายน 2563 เพื่อพิจารณานำเสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคม

7.17.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
เงินกู้ต่างประเทศ	46,561.73	44,895.04	46,561.73	44,895.04
เงินกู้ภายในประเทศ-กระทรวงการคลัง	88,289.29	87,232.29	88,289.29	87,232.29
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ	134,851.02	132,127.33	134,851.02	132,127.33
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี				
เงินกู้ต่างประเทศ	2,778.51	438.62	2,778.51	438.62
เงินกู้ภายในประเทศ-กระทรวงการคลัง	26,928.75	30,596.10	26,928.75	30,596.10
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี[3]	29,707.26	31,034.72	29,707.26	31,034.72
คงเหลือเงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ[4]	105,143.76	101,092.61	105,143.76	101,092.61
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี[1+3]	58,023.76	59,360.42	58,023.76	59,360.42
รวมเงินกู้ยืมระยะยาว[2+4]	262,022.66	254,871.31	262,022.66	254,871.31

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทางสำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

7.18 เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และวันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 243.62 ล้านบาท และ 284.70 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเป็นเงินสุทธิจากยอดเงินสะสมที่เก็บจากผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. และเงินให้กู้แก่สมาชิกของกองเงินสะสมฯ ที่รฟท. จ่ายแทนจากกองเงินสะสมฯ

7.19 ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
7.19.1 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระ				
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	15.97	6.92	15.97	6.92
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- พันธบัตร	639.73	434.57	639.73	434.57
- ธนาคารออมสิน	38.72	67.12	38.72	67.12
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	47.03	59.76	47.03	59.76
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่การรถไฟฯ รับภาระ[1]	741.45	568.37	741.45	568.37
7.19.2 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ				
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	67.89	138.15	67.89	138.15
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ				
- กระทรวงการคลัง	136.07	246.10	136.07	246.10
- พันธบัตร	113.05	102.24	113.05	102.24
- ธนาคารออมสิน	14.53	13.99	14.53	13.99
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	5.82	4.29	5.82	4.29
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ[2]	337.36	504.77	337.36	504.77
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ[1+2]	1,078.81	1,073.14	1,078.81	1,073.14

7.20 **หนี้สินหมุนเวียนอื่น** ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	2,286.91	1,307.40	2,286.91	1,307.40
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	134.04	112.19	134.04	112.19
หนี้สินค้างจ่ายอื่น ๆ	45.74	48.03	40.96	43.24
รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ	217.95	55.98	217.95	55.98
รวม	2,684.64	1,523.60	2,679.86	1,518.81

รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 2,286.91 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นรายได้รับล่วงหน้าที่ยังไม่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 656.35 ล้านบาท

7.21 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.64	17.62	17.64	17.62
เงินประกันตัวพนักงาน	5.20	5.20	5.20	5.20
รวม	22.84	22.82	22.84	22.82

7.22 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
เงินมัดจำ	782.00	796.44	782.00	796.44
เงินประกัน	2,532.45	2,719.23	2,531.79	2,718.60
รวม	3,314.45	3,515.67	3,313.79	3,515.04

7.23 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
ยอดยกมา	4,784.63	5,246.46	4,784.63	5,246.46
บวก อุปกรณ์รับบริจาค	-	-	-	-
	4,784.63	5,246.46	4,784.63	5,246.46
หัก รับรู้เป็นรายได้	111.74	461.83	111.74	461.83
ยอดยกไป	4,672.89	4,784.63	4,672.89	4,784.63

7.24 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
ยอดยกมา	285,751.15	282,794.43	285,751.15	282,794.43
บวก เพิ่มจากกวงเงินจากรัฐบาล	364.78	4,439.85	364.78	4,439.85
	286,115.93	287,234.28	286,115.93	287,234.28
หัก รับรู้เป็นรายได้	353.09	970.34	353.09	970.34
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	0.43	-	0.43
ปรับปรุง	1.39	512.36	1.39	512.36
ยอดยกไป	285,761.45	285,751.15	285,761.45	285,751.15

รฟท. ได้บันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาลตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่องการบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก

7.25 หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าทรัพย์สิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ประกอบด้วย

หน่วย: ล้านบาท

	งบการเงินรวม
ไม่เกิน 1 ปี	1.81
เกิน 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	3.31
รวมจำนวนเงินขั้นต่ำที่จะต้องจ่าย	5.12
หัก ดอกเบี้ยรอตัดจ่าย	(0.13)
รวมจำนวนเงินขั้นต่ำที่จะต้องจ่าย - สุทธิ	4.99
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	(1.74)
สุทธิ	3.25
มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าและการเคลื่อนไหวสำหรับงวด	
ณ วันที่ 30 กันยายน 2563	-
ผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติ เป็นครั้งแรก	5.42
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	5.42
เพิ่มขึ้น	-
ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น	0.02
เงินจ่ายชำระ	(0.45)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	4.99
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	(1.74)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	3.25

7.26 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ประเภทผลประโยชน์ระยะยาวและผลประโยชน์หลังออกจากงาน ประกอบด้วย ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ ภาระบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ และภาระค่ารักษาพยาบาล

ตามหลักมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน สนับสนุนให้หน่วยงานใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit method) ในการประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน (Defined Benefit Obligation) ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของการให้บริการที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตและเงินเดือนที่คาดหมายในอนาคต

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน มีดังนี้

	งบการเงินรวม	
	อัตราร้อยละต่อปี	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
อัตราคิดลด	1.89 - 3.58	1.89 – 3.58
อัตราเงินเฟ้อ	2.75	2.75
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6	6
อัตราการเพิ่มของค่ารักษาพยาบาล	6	6
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	0.57 – 11.46	0.57 – 11.46
อัตรามรณะ	อ้างอิงตารางมรณะไทย (TMO17)	ตารางมรณะไทย (TMO17)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	อัตราร้อยละต่อปี	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
อัตราคิดลด	2.60 - 3.58	2.60 - 3.58
อัตราเงินเฟ้อ	2.75	2.75
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6	6
อัตราการเพิ่มของค่ารักษาพยาบาล	6	6
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	0.57 –6.88	0.57 – 6.88
อัตรามรณะ	อ้างอิงตารางมรณะไทย (TMO17)	ตารางมรณะไทย (TMO17)

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	68,016.53	66,729.22	67,961.43	66,682.05
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	733.67	3,053.50	731.88	3,046.47
ต้นทุนดอกเบี้ย	511.29	1,985.23	511.03	1,984.33
ผลประโยชน์จ่ายในระหว่างงวด	(1,348.19)	(3,751.42)	(1,348.19)	(3,751.42)
ยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	**67,913.30**	**68,016.53**	**67,856.15**	**67,961.43**

ค่าใช้จ่ายโครงการผลประโยชน์พนักงานที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	733.67	763.54	731.88	761.79
ต้นทุนดอกเบี้ย	511.29	496.50	511.02	496.27
กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	198.14	148.74	198.14	148.74
รวม	**1,443.10**	**1,408.78**	**1,441.04**	**1,406.80**

การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติฐานที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยถือว่าข้อสมมติฐานอื่นๆ คงที่ จะมีผลกระทบต่อประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้ ณ สิ้นงวด

รฟท. อยู่ระหว่างประเมินการวิเคราะห์ค่าความอ่อนไหวต่อหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน สำหรับงวดไตรมาสแต่ละงวดของปี 2564 อย่างไรก็ตาม รฟท. ติดตามค่าของสมมติฐานต่างๆ ณ วันสิ้นงวด พบว่า สมมติฐานอัตราคิดลด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ลดลงมากกว่าร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับสมมติฐานอัตราคิดลดที่ใช้ในการคำนวณภาระหนี้สินและค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงานตามรายงานโครงการฯ ซึ่งได้บันทึกบัญชีไว้ โดยเมื่อวิเคราะห์ค่าความอ่อนไหวของสมมติฐานอัตราคิดลดที่ลดลง พบว่า อาจส่งผลให้ภาระหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานและค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน ณ วันสิ้นงวด มีจำนวนสูงกว่าที่บันทึกบัญชีไว้ ด้วยจำนวนประมาณที่กล่าวไว้ในในหมายเหตุประกอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 เรื่อง การวิเคราะห์ค่าความอ่อนไหว

7.27 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	1,366.08	1,413.59	1,366.08	1,413.59
ภาระจ่ายอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	493.83	472.77	493.83	472.77
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	0.53	0.56	0.53	0.56
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	368.60	364.96	368.60	364.96
- เอกชน	50.61	41.64	50.61	41.64
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้	2,044.08	1,856.96	2,044.08	1,856.96
รอใช้งาน/รอการขาย				
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณา	34.12	43.35	34.12	43.35
ค่าจ้างที่ปรึกษารอการจ่าย	22.38	22.38	22.38	22.38
รายได้สินทรัพย์บริจาครอการรับรู้	366.40	367.28	366.40	367.28
อื่น ๆ	9.01	9.01	9.01	9.01
รวม	**4,755.64**	**4,592.50**	**4,755.64**	**4,592.50**

ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 1,366.08 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 230.19 ล้านบาท และภาระจ่ายอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 493.83 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 30.68 ล้านบาท

7.28 เงินทุน

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาล ที่ รฟท. ได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 63
รับจากงบประมาณ	38,929.36	38,929.36	38,929.36	38,929.36
รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไข	306.28	306.28	306.28	306.28
ชำระคืนเมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน				
เงินรับจากงบประมาณเพื่อชำระ	5,044.63	5,044.63	5,044.63	5,044.63
เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ				
รวม	**44,280.27**	**44,280.27**	**44,280.27**	**44,280.27**

7.29 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
รายได้การโดยสาร	686.70	1,005.00	686.70	1,005.00
รายได้การสินค้า	439.52	444.52	439.52	444.52
ค่าเช่ารถเสบียง	-	5.44	-	5.44
รวม	**1,126.22**	**1,454.96**	**1,126.22**	**1,454.96**

7.30 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	133.17	199.54	133.17	199.54
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	0.16	0.30	0.16	0.30
รวม	**133.33**	**199.84**	**133.33**	**199.84**

7.31 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	594.92	588.35	594.92	588.35
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	64.68	76.65	64.68	76.65
ค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณที่ดินการรถไฟฯ	25.80	19.20	25.80	19.20
รายได้ค่าเช่า-กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	31.91	43.59	31.91	43.59
รายได้ค่าเช่าอาคาร	41.84	40.20	41.84	40.20
รายได้ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานี	6.13	8.14	6.13	8.14
ค่าเช่าโรงแรม	13.55	25.81	13.55	25.81
รวม	**778.83**	**801.94**	**778.83**	**801.94**

7.32 รายได้จากพื้นที่ ไอซีดี

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
รายได้ค่าขาดประโยชน์	124.95	124.95	124.95	124.95
รวม	**124.95**	**124.95**	**124.95**	**124.95**

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

ต่อมา รฟท. มีหนังสือถึงผู้ประกอบการ ว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้แก่ รฟท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไข คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รฟท. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการที่ อส0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รฟท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ช. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้

รฟท. มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.74/2561 ลงวันที่ 31 มกราคม 2561 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานผู้ประกอบการรายใหม่ และมีหนังสือแจ้งต่อผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องไอซีดี ที่ลาดกระบังรายเดิมว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ในช่วงที่สัญญายังมิได้มีการผูกพันสัญญาใหม่ และ รฟท. ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง ซึ่งได้ดำเนินการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดีต่อคณะรัฐมนตรี

ต่อมา เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้มีการศึกษาข้อมูลตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาไปพิจารณาประกอบการดำเนินการก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

และเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 กระทรวงคมนาคมได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกันที่ประชุมมีมติให้ รฟท. จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ รวมทั้งขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในรายละเอียดถึงขั้นตอนที่ถูกต้อง และพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาในระหว่างที่รอการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป รฟท. จึงมีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เลขที่ รฟ1/282/2563 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อขอหารือแนวทางดำเนินการโครงการดังกล่าว ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

7.33 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
รายได้ค่าใช้สิทธิขนสัมภาระและติดตั้งป้ายโฆษณาบนขบวนรถ	3.36	4.89	3.36	4.89
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	0.10	2.45	0.10	2.45
รายได้ค่ารักษาพยาบาลโรงพยาบาลบุรฉัตรฯ	1.12	0.74	1.12	0.74
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทางให้บุคคลภายนอก	11.22	7.21	11.22	7.21
รายได้ตลาด กม. 11	0.96	0.46	0.96	0.46
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับที่ดินและอาคาร	4.77	6.04	4.77	6.04
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	3.10	6.26	3.10	6.26
รวม	**24.63**	**28.05**	**24.63**	**28.05**

7.34 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	22.02	16.58	22.02	16.58
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)	721.66	514.23	721.66	514.23
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	353.09	190.12	353.09	190.12
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	273.11	349.43	273.11	349.43
รวม	**1,369.88**	**1,070.36**	**1,369.88**	**1,070.36**

7.34.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

- ลดค่าโดยสารครึ่งราคา หรือการลดค่าโดยสารไป–กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น ทหารผ่านศึก สมาชิกคุรุสภา ภิกษุสามเณร เป็นต้น
- ตั๋วเดือนลดราคา สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสารและนักเรียน
- ตั๋วพิเศษลดราคา ทั้งเที่ยวเดียวและไป–กลับ สำหรับผู้มีสิทธิลดค่าโดยสาร เช่น คณะนักเรียน คณะลูกเสือ คณะนักกีฬาและนักเรียน เป็นต้น

7.34.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ–ส่งผู้โดยสารตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2554

7.34.3 เงินอุดหนุนอื่น ๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน เงินอุดหนุนสินทรัพย์รับรู้เป็นรายได้ตามจำนวนค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่ได้จากเงินอุดหนุน

7.35 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
ขายรางเหล็กเก่า	21.13	0.25	21.13	0.25
ขายไม้หมอนเก่า	1.11	0.43	1.11	0.43
รวม	**22.24**	**0.68**	**22.24**	**0.68**

7.36 รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
รายได้ค่าปรับ	13.22	21.08	13.22	21.08
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	12.40	89.20	12.40	89.20
รายได้ขายแบบประกวดราคา	1.03	5.36	1.03	5.36
รายได้ชดใช้ค่าเสียหาย	2.21	5.54	2.21	5.54
รายได้ดอกเบี้ย	0.31	7.80	0.28	7.78
รายได้ค่าจอดรถและทำความสะอาด	9.03	10.07	9.03	10.07
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	4.48	36.59	4.48	36.59
รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ	1.37	48.84	1.37	48.84
รวม	**44.05**	**224.48**	**44.02**	**224.46**

7.37 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี	0.91	(0.82)	0.91	(0.82)
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	1,002.04	647.39	1,002.04	647.39
รวม	**1,002.95**	**646.57**	**1,002.95**	**646.57**

ผลขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเป็นสกุลเงินยูโร (EUR) และเงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศเป็นสกุลเงินเยน (JPY)

7.38 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		จัดประเภทใหม่		จัดประเภทใหม่
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	195.14	200.03	195.14	200.03
ค่าล่วงเวลา	23.91	19.97	23.91	19.97
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	35.33	35.16	35.33	35.16
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่น ๆ	328.85	366.41	328.85	366.41
รวม	583.23	621.57	583.23	621.57

7.39 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	176.48	187.14	176.48	187.14
ค่าล่วงเวลา	34.40	48.60	34.40	48.60
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	12.84	14.96	12.84	14.96
ค่าวัสดุบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และอื่น ๆ	579.17	497.06	579.17	497.06
รวม	802.89	747.76	802.89	747.76

7.40 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		จัดประเภทใหม่		จัดประเภทใหม่
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	588.27	611.96	588.27	611.96
ค่าล่วงเวลา	238.75	238.37	238.75	238.37
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	82.94	88.33	82.94	88.33
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	441.12	546.10	441.12	546.10
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	269.11	335.98	269.11	335.98
รวม	1,620.19	1,820.74	1,620.19	1,820.74

7.41 ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	6.39	2.41	6.39	2.41
รวม	**6.39**	**2.41**	**6.39**	**2.41**

7.42 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	1.45	1.46	1.45	1.46
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	0.05	0.02	0.05	0.02
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	327.98	425.01	327.49	424.18
รวม	**329.48**	**426.49**	**328.99**	**425.66**

ค่าใช้จ่ายจ้างเหมาบริการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 67.57 ล้านบาท รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายที่ทำการและอื่น ๆ

7.43 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	84.70	87.40	84.70	87.40
ค่าล่วงเวลา	10.39	11.69	10.39	11.69
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	12.12	24.80	12.12	24.80
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	44.21	96.20	44.21	96.20
รวม	**151.42**	**220.09**	**151.42**	**220.09**

7.44 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
บำเหน็จบำนาญ บำเหน็จดำรงชีพและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ	1,373.31	1,310.74	1,373.31	1,310.74
ค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	66.33	66.93	66.33	66.93
ผลประโยชน์จากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน	3.46	31.11	1.40	29.13
รวมค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	**1,443.10**	**1,408.78**	**1,441.04**	**1,406.80**
ค่าเล่าเรียนบุตรและอื่นๆ	0.78	0.83	0.78	0.83
รวม	**1,443.88**	**1,409.61**	**1,441.82**	**1,407.63**

7.45 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ ประกอบด้วย

หน่วย : บาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
รายได้				
เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	86,432,400.00	83,861,300.00	86,432,400.00	83,861,300.00
รวมรายได้	86,432,400.00	83,861,300.00	86,432,400.00	83,861,300.00
ค่าใช้จ่าย				
เงินเดือนค่าจ้าง	75,622,228.26	72,495,504.86	75,622,228.26	72,495,504.86
เงินพิเศษสู้รบ	901,105.00	921,228.00	901,105.00	921,228.00
เงินตกเบิก	333,954.52	185,560.32	333,954.52	185,560.32
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	8,907,769.80	8,209,851.30	8,907,769.80	8,209,851.30
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	12,610,654.60	11,136,790.00	12,610,654.60	11,136,790.00
ค่าเล่าเรียน	883,622.50	869,172.50	883,622.50	869,172.50
ค่ารักษาพยาบาล	189,719.75	404,003.10	189,719.75	404,003.10
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	-	1,950.00	-	1,950.00
เงินยังชีพภาคใต้	658,089.14	671,329.00	658,089.14	671,329.00
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	487,941.06	642,054.08	487,941.06	642,054.08
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	26,476.87	29,810.46	26,476.87	29,810.46
ค่าน้ำมันรถยนต์	846,527.22	773,805.00	846,527.22	773,805.00
ค่าซ่อมของใช้	11,800.00	13,000.00	11,800.00	13,000.00
ค่าสืบสวนลับ	60,000.00	60,000.00	60,000.00	60,000.00
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	6,650.00	3,600.00	6,650.00	3,600.00
ค่าใช้สอยอื่น ๆ	140,450.97	98,325.87	140,450.97	98,325.87
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	17,048.41	44,348.34	17,048.41	44,348.34
ค่าของใช้อื่น	49,483.87	33,200.94	49,483.87	33,200.94
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	66,667.81	84,775.53	66,667.81	84,775.53
รวมค่าใช้จ่าย	101,820,189.78	96,678,309.30	101,820,189.78	96,678,309.30
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูง (ต่ำ) กว่ารายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	15,387,789.78	12,817,009.30	15,387,789.78	12,817,009.30

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปี ซึ่งสำนักงบประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับความช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21มกราคม 2518 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายสูงกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 15.39 ล้านบาท

7.46 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		จัดประเภทใหม่		จัดประเภทใหม่
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
พันธบัตรการรถไฟ	223.22	225.89	223.22	225.89
ธนาคารออมสิน	33.98	80.79	33.98	80.79
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	15.90	42.41	15.90	42.41
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	-	0.34	-	0.34
รวม	**273.10**	**349.43**	**273.10**	**349.43**

7.47 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากในประเทศ	67.69	76.84	67.69	76.84
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากต่างประเทศ	1.67	2.50	1.67	2.50
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	655.20	789.07	655.20	789.07
ดอกเบี้ยจ่ายจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	0.03	-	-	-
รวม	**724.59**	**868.41**	**724.56**	**868.41**

7.48 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 62
ชดเชยผลขาดทุนของการรถไฟฯ	1,648.41	2,196.17	1,648.41	2,196.17
ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนสงเคราะห์ฯ	1,214.24	1,140.77	1,214.24	1,140.77
รวม	**2,862.65**	**3,336.94**	**2,862.65**	**3,336.94**

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกคู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เผื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รฟท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

7.49 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

7.49.1 รฟท. มีข้อพิพาทกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณีการบอกเลิกสัญญาสัมปทานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ฉบับลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 โดยเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 บริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม อ้างมูลเหตุว่า สัญญาสัมปทานดังกล่าวเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ทำให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม พร้อมขอให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และ รฟท. ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ คืน เป็นเงินทั้งสิ้น 28,334.66 ล้านบาท ต่อมา คค. และ รฟท. (ในฐานะคู่สัญญาฝ่ายรัฐ) ได้ยื่นคำคัดค้าน/ข้อเรียกร้องแย้งต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม โดยอ้างมูลเหตุว่าบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ปฏิบัติผิดสัญญาสัมปทาน พร้อมทั้งเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 59,581.79 ล้านบาท เหตุเช่นนี้ทำให้คณะอนุญาโตตุลาการได้แยกสำนวนที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 อีกสำนวนหนึ่ง

วันที่ 30 กันยายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยเห็นว่าสัญญาสัมปทานเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ซึ่งส่งผลให้คู่สัญญาจำต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม ดังนั้น จึงวินิจฉัยให้ คค. และ รฟท. (ผู้คัดค้านทั้งสอง) ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ ให้แก่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด (ผู้ร้อง) กล่าวคือคืนเงินค่าตอบแทนจำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจำนวน 500 ล้านบาท และคืนเงินค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกันดังกล่าวจำนวน 38.75 ล้านบาท รวมทั้งชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการจำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (การคืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจะไม่คิดดอกเบี้ย)

วันที่ 15 ตุลาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 โดยให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของคู่สัญญาฝ่ายรัฐ จากพฤติการณ์ที่กล่าวมา คค. และ รฟท. ไม่เห็นพ้องด้วยกับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองสำนวน จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง (โดยยื่นเป็นคดีหมายเลขดำที่ 2038/2551 คดีหมายเลขดำที่ 107/2552) ส่วนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้มีการบังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 (เป็นคดีหมายเลขดำที่ 1379/2552) โดยศาลปกครองกลางได้รวมคดีทั้งสามเป็นสำนวนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขดำที่ 107/2552 เป็นสำนวนหลัก

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

เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขแดงที่ อ.221-223/2562 ที่พิพากษากลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และให้ คค. และ รฟท. ต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยให้ผู้ร้อง

ทั้งสองปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ซึ่งเหตุผลสำคัญในการวินิจฉัยคดีของศาลปกครองสูงสุด คือ การนับระยะเวลายื่นคำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวต้องเริ่มนับตั้งแต่วันที่ศาลปกครองเปิดทำการ คือ วันที่ 9 มีนาคม 2544 (มติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545)

ภายหลังจากที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาในคดีดังกล่าว คค. และ รฟท. (คู่สัญญาฝ่ายรัฐ) เห็นว่าการเริ่มนับเวลาตามที่ศาลปกครองสูงสุดพิจารณาพิพากษานั้นไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด รวมทั้งยังตรวจสอบพบความผิดปกติในเรื่องที่ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ยังคงมีสถานะเป็นคนต่างด้าวตั้งแต่วันเริ่มจดทะเบียนจัดตั้งจนถึงปัจจุบัน โดยมีลำดับการดำเนินการ ดังนี้

วันที่ 18 กรกฎาคม 2562 คค. และ รฟท. จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดี คำร้องขอพิจารณาคดีในที่ประชุมใหญ่ศาลปกครองสูงสุด และคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่

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

วันที่ 18 กันยายน 2562 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจาก คค. และ รฟท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีต่อศาลปกครองสูงสุด

วันที่ 8 พฤศจิกายน 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่อนุญาตคำขอทุเลาการบังคับคดี โดยให้เหตุผลว่า “คดีนี้อยู่ในระหว่างการอุทธรณ์คำสั่งไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองสูงสุดซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่ได้มีคำสั่งในเรื่องดังกล่าว จึงไม่เข้าเงื่อนไขตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ.2543 ในอันที่ศาลจะสั่งงดบังคับคดี ศาลจึงไม่อนุญาตตามคำขอ”

สำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ได้สอบถามความคืบหน้าในการดำเนินการตามคำพิพากษาดังกล่าวเป็นระยะ ๆ โดย คค. และ รฟท. ต่างก็รายงานต่อผู้อำนวยการสำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ว่าในขณะนี้คณะทำงานเจรจาเพื่อลดผลกระทบต่อภาครัฐอันเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด (แต่งตั้งตามคำสั่ง คค. ที่ 125/2562 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2562) ทำการเจรจาในเบื้องต้นกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเสนอต่อภาครัฐอันมีลักษณะเป็นสัญญาประนีประนอม ซึ่งทางราชการไม่เคยดำเนินการมาก่อน คค. จึงมีหนังสือหารือสำนักงานอัยการสูงสุดเกี่ยวกับร่างบันทึกข้อตกลงการปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด และได้รับหนังสือตอบข้อหารือจากสำนักงานอัยการสูงสุดกลับมาแล้ว โดยมีความเห็นในประเด็นข้อกฎหมายต่อเงื่อนไขของร่างบันทึกข้อตกลง พร้อมทั้งแจ้งว่าหากเจ้าหนี้ของบริษัทฯ ต้องเสียเปรียบจากการลงนามในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ก็อาจใช้สิทธิร้องขอต่อศาลเพื่อให้เพิกถอนบันทึกข้อตกลงดังกล่าวได้ ตามมาตรา 237 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่มีคำสั่งว่าจะรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่หรือไม่ เนื่องจากหากมีคำสั่งรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่แล้ว ก็จะส่งผลให้เกิดการงดการบังคับคดีไว้ก่อน ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

วันที่ 22 กรกฎาคม 2563 ศาลปกครองสูงสุดได้อ่านคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลชั้นต้น ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ โดยอ้างว่ามิใช่พยานหลักฐานใหม่ อันอาจทำให้ข้อเท็จจริงเปลี่ยนไป

วันที่ 17 มิถุนายน 2563 รฟท. ยื่นฟ้องนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร ต่อศาลปกครองกลาง เพื่อขอให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2533 (ซึ่งเป็นวันรับจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท) โดยในขณะนี้รอผลการพิจารณารับฟ้องคดีของศาลปกครองกลาง

วันที่ 20 ตุลาคม 2563 คค. และ รฟท. ได้ยื่นคำร้องผ่านผู้ตรวจการแผ่นดิน เพื่อขอให้เสนอความเห็นให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาว่ามติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ ต่อมา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2564 สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ ได้ประกาศข่าวมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดครั้งที่ 18/2545 วันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 เรื่อง ปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาการฟ้องคดีปกครองว่าเป็นการออกระเบียบตาม พรบ. จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 มาตรา 44 แต่มิได้ดำเนินการตามมาตรา 5 และมาตรา 6 วรรคหนึ่ง จึงขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญมาตรา 3 วรรคสอง และมาตรา 197 วรรคสี่

วันที่ 14 มิถุนายน 2564 รฟท. และ คค. ได้ร่วมกันยื่นคำขอให้พิจารณาพิพากษาคดีใหม่/คำของดการบังคับคดีต่อศาลปกครองกลาง และเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2564 ได้ยื่นข้อเท็จจริงเพิ่มเติมประกอบคำขอแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง

7.49.2 รฟท. มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จำนวน 109 คดี ทุนทรัพย์รวมจำนวน 2,634.87 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

<u>คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา</u>	จำนวนคดี	ทุนทรัพย์
ศาลชั้นต้น	62	1,368.53
ศาลอุทธรณ์	15	116.14
ศาลฎีกา	32	1,150.20
รวมทั้งสิ้น	109	2,634.87

7.50 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ–รังสิต–ตลิ่งชัน

ครม. มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน เนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อกันที่สถานีรถไฟกลางบางซื่อ รวม 65,353 ล้านบาท ดังนี้

1. ช่วงบางซื่อ–รังสิต ระยะทาง 26 กม. วงเงิน 52,220 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

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

ต่อมา เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2550 ครม. มีมติอนุมัติให้ รฟท. ดำเนินโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท (ปรับวงเงินจากเดิม 65,353 ล้านบาท เป็น 59,888 ล้านบาท) ประกอบด้วยช่วงบางซื่อ-รังสิต จำนวน 55,704 ล้านบาท (งานโยธา งานระบบไฟฟ้าเครื่องกล ค่าจ้างที่ปรึกษา และค่ารื้อย้าย) และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน 4,184 ล้านบาท (งานไฟฟ้าเครื่องกล) ไม่รวมการจัดซื้อขบวนรถ และเมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552 ครม. มีมติ ดังนี้

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

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

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

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

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

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

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

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

เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ครม. มีมติอนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมจำนวน 8,140 ล้านบาท (จากวงเงินลงทุนเดิมตามมติ ครม. วันที่ 8 มกราคม 2556 จำนวน 76,719.70 ล้านบาท) รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 84,859.70 ล้านบาท ให้ครอบคลุมการปรับกรอบวงเงินค่าจ้างของโครงการฯ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ โดยกรอบวงเงินโครงการฯ ปรับเพิ่มเติม รวม 8,140 ล้านบาทประกอบด้วย ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 1 จำนวน 4,315 ล้านบาท ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 2 จำนวน 3,352 ล้านบาท และค่าก่อสร้างสัญญาที่ 3 จำนวน 473 ล้านบาท

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

สรุปการอนุมัติกรอบวงเงินในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน (สายสีแดง)

หน่วย : ล้านบาท

ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลด)	วงเงินปรับใหม่
22 พฤษภาคม 2550	โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	-	(65,353.00)
16 ตุลาคม 2550	โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	(5,465.00)	59,888.00
10 มีนาคม 2552	โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	59,888.00	5,260.00	65,148.00
	จัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการฯ	-	10,400.00	10,400.00
	รวมทั้งสิ้น	**59,888.00**	**15,660.00**	**75,548.00**

กรอบวงเงินรวม 75,548 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้

สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 27,344 ล้านบาท
สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 19,461 ล้านบาท
สัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 26,272 ล้านบาท
ค่างานรื้อย้าย จำนวน 105 ล้านบาท
งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,366 ล้านบาท
(สัญญาที่ 1-3 รวม 73,077 ล้านบาท)

ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ			
3 กรกฎาคม 2555	รับทราบสถานการณ์การประกวดราคา			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา กรอบวงเงิน 27,344 ล้านบาท ประกวดราคาได้			27,137.00
	สัญญาที่ 2 งานโยธา กรอบวงเงิน 19,461 ล้านบาท ประกวดราคาได้			19,314.00
	สัญญาที่ 3 งานระบบ กรอบวงเงิน 26,272 ล้านบาท ประกวดราคาได้			25,656.00
	รวมทั้งสิ้น			**72,107.00**
	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา ปรับกรอบวงเงิน	27,137.00	2,691.26	29,828.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา ไม่ปรับกรอบวงเงิน	19,314.00	-	19,314.00
	สัญญาที่ 3 งานระบบ ไม่ปรับกรอบวงเงิน	25,656.00	-	25,656.00
	รวมทั้งสิ้น	**72,107.00**	**2,691.26**	**74,798.26**
8 มกราคม 2556	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา ไม่ปรับกรอบวงเงิน	29,828.26	-	29,828.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา ปรับกรอบวงเงิน	19,314.00	1,921.44	21,235.44
	สัญญาที่ 3 งานระบบ ไม่ปรับกรอบวงเงิน	25,656.00	-	25,656.00
	รวมทั้งสิ้น	**74,798.26**	**1,921.44**	**76,719.70**

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

หน่วย : ล้านบาท

ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลด)	วงเงินปรับใหม่
3 กุมภาพันธ์ 2558	แก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงิน ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา	29,828.26	4,315.00	34,143.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา	21,235.44	3,352.00	24,587.44
	สัญญาที่ 3 งานระบบ	25,656.00	473.00	26,129.00
	รวมทั้งสิ้น	**76,719.70**	**8,140.00**	**84,859.70**
9 กุมภาพันธ์ 2559	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา	34,143.26	(24.88)	34,118.38
	สัญญาที่ 2 งานโยธา	24,587.44	(11.53)	24,575.91
	สัญญาที่ 3 งานระบบ	26,129.00	6,744.01	32,873.01
	รวมทั้งสิ้น	**84,859.70**	**6,707.60**	**91,567.30**
	รวมปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นทั้งสิ้น		19,460.30	

กรอบวงเงินรวมปรับฐานวงเงินเพิ่ม จำนวน 93,950.58 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้

สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 34,118.38 ล้านบาท

สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 24,575.91 ล้านบาท

สัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 32,873.01 ล้านบาท

ค่างานรื้อย้าย จำนวน 105.00 ล้านบาท

งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,278.28 ล้านบาท

(สัญญาที่ 1-3 รวม 91,567.30 ล้านบาท)

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม

ณ วันสิ้นงวด รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ–ตลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่างๆ ในพื้นที่ดำเนินโครงการฯ โดยมีบริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟฟ./2550 ลงวันที่12 มิถุนายน 2550 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ณ วันสิ้นงวดได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว

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

1.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีกลุ่มบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟฟ./2552 ลงวันที่ 17 มีนาคม 2552 วงเงิน 213

ล้านบาท ส่วนที่ 1 ระยะเวลาดำเนินการ 35 เดือน เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-35 ครบแล้วเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2555 จำนวน 206.61 ล้านบาท และเบิกจ่ายค่างานส่วนที่ 2 ช่วงประกันความชำรุดบกพร่อง ระยะเวลาดำเนินการ 8 งวด เบิกจ่ายงวดที่ 1 ถึงงวดที่ 8 เป็นเงิน 6.39 ล้านบาท เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 รวมเป็นเงินที่เบิกจ่ายทั้งสิ้น จำนวน 213 ล้านบาท

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

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

1.4 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยมีกิจการร่วมค้ายูนิค-ซุนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซุนโวคอนสตรัคชั่น แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.5/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2551 สัญญาเริ่มต้นวันที่ 15 มกราคม 2552 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 19 มกราคม 2555 วงเงิน 9,087.39 ล้านบาท และเงินที่ได้รับจากบริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในการก่อสร้างเพื่อแก้ไขปัญหาแนวท่อก๊าซกีดขวาง จำนวน 26.61 ล้านบาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 9,114 ล้านบาท รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างงวดที่ 1–41 ครบถ้วนเมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 9,098.85 ล้านบาท และสัญญาดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกรวย โดยมีบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟฟ./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่างานตามสัญญา จำนวน 17.85 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2555

1.6 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สัญญาที่ 3B โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.8/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นเงินบาท จำนวน 1,593.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 15,573.33 ล้านเยน โดยจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าเป็นเงินจำนวน 124.60 ล้านบาท เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 จ่ายเงินค่างานงวดที่ 1-48 เพียงวันที่ 28 ธันวาคม 2563 เป็นเงิน 287.56 ล้านบาท และเงินจ่ายล่วงหน้า เพียงวันที่ 1 สิงหาคม 2559 เป็นเงินเยน จำนวน 2,119.01 ล้านเยน กลุ่มบริษัท MHSC ขอขยายเวลาตามสัญญาเพิ่มเติมถึงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2564

2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ–รังสิต

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

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

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

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

2.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคุมงานก่อสร้างสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 โดยมี 1. บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด 2. บริษัท แอสดีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด 3. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด 4. บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด 5. บริษัท นอร์ซีฟ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด 6. Tonichi Engineering Consultants. Inc และ 7. TransurbTechnirail/S.A เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.05/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2556 เป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท จำนวน 1,168.43 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 676.76 ล้านเยน ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 โดยขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 27 มิถุนายน 2563 เพียงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2560 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1-48 เป็นเงินบาท จำนวน 870.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 256.02 ล้านเยน

รฟท. ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา งานสัญญาที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยสัญญาที่ 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-รังสิต และการควบคุมงานในสัญญาที่ 3B งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2564 โดยค่าควบคุมงานสัญญาที่ 3A เป็นเงินบาท จำนวน 290.15 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 418.49 ล้านเยน เพียงวันที่ 15 ธันวาคม 2563 ได้เบิกจ่ายค่าจ้างงวดที่ 1-48 เป็นเงินบาท จำนวน 287.87 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 291.06 ล้านเยน

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมีกิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.01/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 วงเงิน 29,826.97 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 26,972.62 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,854.35 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้างจำนวน 2,667.62 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 186.73 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ต่อมามีการปรับแบบฯ ตามมติ ครม. วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 วงเงินสัญญาปรับเพิ่มเป็น 34,118.38 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 30,853.35 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ

ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 3,265.03 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้างจำนวน 3,051.43 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 213.60 ล้านบาท) และขอขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 16 กรกฎาคม 2563 ณ วันสิ้นงวดดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาแล้ว โดยได้เบิกจ่ายค่างานตั้งแต่งวดที่ 1-77 รวมกับเงินจ่ายล่วงหน้าแล้วเป็นเงิน 32,542.63 ล้านบาท และ ณ วันสิ้นงวดบัญชี รฟท. ได้ตรวจรับงานตั้งแต่งวดที่ 78 จนถึงงวดสุดท้าย งวดที่ 85 เสร็จเรียบร้อยแล้ว รวมค่างวดงานก่อนหักเงินประกันผลงานเป็นจำนวนเงิน 5,610.95 ล้านบาท ตามเอกสารใบแจ้งหนี้ ซึ่งส่วนหนึ่งยังไม่ได้จ่ายชำระหนี้ ในจำนวนนี้ ยังไม่ได้บันทึกบัญชีงานระหว่างก่อสร้าง รวมเป็นจำนวนเงิน 5,181.64 ล้านบาท

ณ วันสิ้นงวดจนถึงปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจาก ครม. ในส่วนของความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและในส่วนของค่าใช้จ่ายจากคำสั่งการเปลี่ยนแปลงงาน Variation Order อันเนื่องมาจากกรอบวงเงินโครงการที่ได้รับจาก ครม. สำหรับงานก่อสร้างในแต่ละสัญญามีกรอบวงเงินกู้ JICA 91% (งวดที่ 78 – 85) ไม่เพียงพอต่อการจ่ายค่างานตามกรอบสัญญาเดิมในส่วนงวดงานที่เหลือของงานโยธา อีกทั้ง สำนักบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ไม่ได้กู้เงินเพิ่มเติมเพื่อให้การรถไฟฯ นำมาชำระค่างานตามสัญญาจึงจำเป็นต้องขออนุมัติ ครม. เพื่อนำเงินมาชำระให้แก่ผู้รับจ้างตามงวดงานที่เหลือข้างต้น

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมีบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 31 มกราคม 2556 วงเงิน 21,235.40 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 19,203.23 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,032.17 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง จำนวน 1,899.22 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 132.95 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ต่อมา รฟท. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับที่ 1 งานสัญญาที่ 2 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558 อันเนื่องมาจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ที่อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดของโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ ซึ่งทำให้วงเงินค่าก่อสร้างงานสัญญาที่ 2 เพิ่มขึ้น จำนวน 3,340.51 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) คิดรวมวงเงิน ค่าก่อสร้างตามสัญญาเมื่อรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 แล้วเป็นเงินจำนวน 24,575.91 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ JICA จำนวน 22,224.07 ล้านบาท (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0) และเงินกู้ภายในประเทศจำนวน 2,351.84 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ7) เพียงวันที่ 23 มิถุนายน 2563 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1-68 เป็นเงินจำนวน 24,168.62 ล้านบาท

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

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

2.10 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต สัญญาที่ 3A โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.7/รฟฟ./2559

ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2564 เป็นเงินบาท จำนวน 10,409.81 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 58,927.12 ล้านเยน และบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมฯ ฉบับที่ 2 เป็นเงินบาท จำนวน 167.78 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 2,666.25 ล้านเยน โดยเบิกจ่ายเงินค่าจ้างล่วงหน้าและค่างานงวดที่ 1-48 เพียงวันที่ 28 ธันวาคม 2563 เป็นเงินบาท จำนวน 5,030.83 ล้านบาท และงวดที่ 1-48 เป็นเงินเยน จำนวน 28,648.10 ล้านเยน

7.51 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง–สุวรรณภูมิ–อู่ตะเภา)

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

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

1. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการฯ จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตาม พรบ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2556 โดยมีบริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ทีมคอนซัลติ้งเอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด และสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.4/ศบ./2560 ลงวันที่ 9 มิถุนายน 2560 ค่างานตามสัญญา จำนวน 79.79 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 300 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 12 มิถุนายน 2560 ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2563

2. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสม โดยมีบริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิ-เนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.11/ศม./2561 ลงวันที่ 26 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9.99 ล้านบาท มีระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้วเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2562

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

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

ทั้งนี้ ทรัพย์สินทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญา ภายใต้ขอบเขตของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

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

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

โดยบริษัทฯ จะมีหน้าที่ออกแบบงานโยธา ส่วนซ่อมบำรุง ติดตั้งระบบรถไฟความเร็วสูง เดินรถ บำรุงรักษา รวมถึงพัฒนาพื้นที่มักกะสัน–ศรีราชา และพื้นที่พาณิชย์บริเวณสถานี รับโอนแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ซึ่งต้องชำระหนี้บริหาร จำนวน 10,671 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี

7.52 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร–หนองคาย

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

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

(1) งานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา

(2) งานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา

(3) งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร

สัญญาที่ทำกับฝ่ายจีน แบ่งออกเป็น 3 สัญญาย่อย ได้แก่

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

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

3. สัญญาที่ 2.3 งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

สัญญางานก่อสร้างโยธา ได้แก่

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

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

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

งานส่วนที่ 3 งานสำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน ช่วงบ้านภาชี–แก่งคอย-นครราชสีมา แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

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

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม โดยบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟส./2561 ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาฯ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 24 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 52.91 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลักๆ ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

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

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

งานส่วนที่ 3 งานสำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน 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

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

3. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดการประกวดราคาสัญญาที่ 1 สัญญาการก่อสร้างงานวิศวกรรมโยธา (Civil works) โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟส./2561 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาฯ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2561 และบันทึกข้อตกลงแนบท้าย (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 2) ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 8.16 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วันนับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

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

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

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วันนับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

เพียงวันที่ 17 ธันวาคม 2563 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-6 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 17.54 ล้านบาท

5. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ซีวิลเอนจีเนียริง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.04/รฟส./2562 ลงวันที่ 6 มีนาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 3,114.98 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2562 ระยะเวลาดำเนินการ 540 วัน สิ้นสุดสัญญาก่อสร้างวันที่ 21 ตุลาคม 2563 เพียงวันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-14 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 946.11 ล้านบาท

6. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ ควบคุมงานออกแบบและติดตั้งระบบรถไฟและรับรองความปลอดภัยของระบบรถไฟ โดยบริษัท เอพซิลอน จำกัด บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด และบริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.05/รฟส./2562 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1,219 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 ระยะเวลาดำเนินการ 60 เดือนสิ้นสุดสัญญาก่อสร้างวันที่ 31 มีนาคม 2567 เพียงวันที่ 1 ธันวาคม 2563ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-13 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 302.80 ล้านบาท

7. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดงานโยธา โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย 1. บริษัท เอเชี่ยน เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแต้นส์ จำกัด 2. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 3. บริษัท วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนส์ จำกัด 4. บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด 5. บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด 6. บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด 7. บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ 8. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.14/รฟส./2562 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 731.56 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2562 ระยะเวลาดำเนินการ 19 เดือน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 เพียงวันที่ 21 สิงหาคม 2563 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-4 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 256.05 ล้านบาท

7.53 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

จากสถานการณ์การระบาดระลอกใหม่ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มีแนวโน้มกระจายเป็นวงกว้างขึ้น ทำให้รัฐบาลประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของการติดเชื้อดังกล่าว รวมถึงขอให้ประชาชนงดหรือชะลอการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด เว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็นซึ่งจากสถานการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุให้ รฟท. ต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์เป็นการชั่วคราว ตั้งแต่ช่วงเดือนธันวาคม 2563 ต่อเนื่องถึงปี 2564 โดยมีขบวนรถให้บริการต่อวันช่วงเดือนมกราคม – กุมภาพันธ์ 2564 จำนวน 22 ขบวน ช่วงเดือนมีนาคม – เมษายน 2564 จำนวน 36 ขบวน และตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2564 เป็นต้นไป จำนวน 16 ขบวน จากปกติ 84 ขบวน ซึ่งส่งผลให้รายได้จากการขนส่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

7.54 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

7.54.1 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้ให้ความเห็นชอบรายชื่อบุคคลที่ รฟท. เสนอแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการและกรรมการในคณะกรรมการบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ รฟท. ตามหนังสือด่วนที่สุด ที่ กค0824/ล.696 ลงวันที่ 19 เมษายน 2564 และได้ดำเนินการจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 โดย รฟท. อนุมัติเจียดจ่ายงบประมาณและอนุมัติเบิกเงินยืมทดรองจ่ายให้เป็นเงินลงทุนเริ่มต้น จำนวน 50 ล้านบาท คิดเป็นการชำระค่าหุ้นร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียน จำนวน 200 ล้านบาท

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี