



รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน
การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย (กลุ่มกิจการ) และงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 งบกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะกิจการ รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและยกเว้นผลกระทบของการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ก และยกเว้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากเรื่องที่ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ข งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และฐานะการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

จากการตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 พบว่า มีรายการที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ และมีรายการที่ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ สรุปตามประเภทรายการได้ดังนี้



ก. การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 พบว่า มีการบันทึกบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ส่งผลให้การแสดงข้อมูลในงบการเงินขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงินไม่เหมาะสมและเพียงพอ รายละเอียดดังนี้

1. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.24 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 4,325.01 ล้านบาท (ปี 2563 จำนวน 4,784.63 ล้านบาท) เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมกับบันทึกเป็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ในจำนวนนี้มีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคม 2,472.45 ล้านบาท บันทึกในทะเบียนสินทรัพย์ ตั้งแต่ปี 2553 ที่ทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาคมและค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสินทรัพย์นั้น ๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

- 1.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า
- 1.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน
- 1.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะกระทบต่อยอดคงเหลือของรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคม และจำนวนเงินรายได้สินทรัพย์บริจาคม ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอต่อการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2563 จากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2564 ก็ยังพบว่าสถานการณ์ไม่เปลี่ยนแปลงไป

2. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง เงินทุนในการดำเนินการก่อสร้างโครงการส่วนใหญ่เป็นพันธบัตรและเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน มียอดเงินกู้คงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 33,229.15 ล้านบาท (ปี 2563 จำนวน 33,229.15 ล้านบาท) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเงินกู้ยืมระยะยาวและเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ที่แสดงรายการในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 22,400.00 ล้านบาท และจำนวน 10,829.15 ล้านบาท ตามลำดับ



เดิมการรถไฟแห่งประเทศไทยกำหนดวิธีปฏิบัติให้บันทึกเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของรัฐบาล ต่อมาในปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้พิจารณาและตีความมติคณะรัฐมนตรีใหม่ เห็นว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินพบว่า ภายหลังจากวันสิ้นรอบระยะเวลาบัญชีปี 2554 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลจำนวนหนึ่งเพื่อจ่ายชำระหนี้เงินกู้โครงการดังกล่าว และตั้งแต่ปี 2555 จนถึงปี 2561 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเอกสารหลักฐานเพิ่มเติมแต่ยังไม่เหมาะสมอย่างเพียงพอที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะสามารถได้ข้อสรุปว่าเงินกู้โครงการดังกล่าวเป็นภาระหนี้ของการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือไม่ สำหรับงวดบัญชีปี 2562 สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเอกสารหลักฐานตามรายงานการประชุมที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.18 เงินกู้ยืมระยะยาว ว่าได้มีมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการดังกล่าว เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และอยู่ระหว่างหารือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้ และจากการตรวจสอบเอกสารหลักฐานสำหรับงวดบัญชีปี 2564 สถานการณ์และมติคณะรัฐมนตรียังคงมีอยู่ ไม่เปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญจากงวดปีก่อน ดังนั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องปรับปรุงรายการบัญชีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหากปรับปรุงจะมีผลกระทบต่อรายการ ดังต่อไปนี้

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | ปี 2564 | ปี 2563 |
|---|------------|------------|
| 1. เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ | 255,267.12 | 238,023.77 |
| 2. เงินค้างรับจากรัฐบาล (เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ) | 204,060.48 | 204,673.67 |
| 3. เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระ | 215,512.55 | 182,104.40 |
| 4. เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ | 140,803.62 | 132,127.33 |
| 5. รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ | 297,504.98 | 285,751.85 |
| 6. รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล) | 873.10 | 919.13 |
| 7. รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย | 18,243.36 | 19,076.19 |

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

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการรวบรวมข้อมูลเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

3. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 งบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท อาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 6,494.34 ล้านบาท และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาด จำนวน 4,617.13 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทย มิได้แยกแสดงสินทรัพย์ดังกล่าวเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2562) เรื่อง

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้จัดทำทะเบียนคัมสิทธทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน สำหรับข้อมูลที่ดินบางส่วนไม่สามารถเปรียบเทียบจำนวนที่ดินและพิกัดตามรายละเอียดของที่ดินตามราคาทุนกับรายละเอียดตามรายงานการสำรวจทรัพย์สินเมื่อปี 2553 ได้ตรงกัน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงฐานข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะส่งผลให้ยอดคงเหลือของที่ดินและอาคารมีจำนวนลดลง และยอดคงเหลือของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนมีจำนวนเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากได้รับข้อมูลจากฝ่ายบริหารไม่เพียงพอในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2563 และจากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2564 ก็ยังพบว่าสถานการณ์ไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

4. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ จำนวน 245,577.50 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ยอดคงเหลือจำนวน 96,543.19 ล้านบาท ซึ่งได้อธิบายความคืบหน้าของโครงการฯ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.52 ในส่วนโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้นำค่าวดงานก่อสร้างโครงการช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามข้อย่อ 2.6 ของสัญญางานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง ที่มีการก่อสร้างและการตรวจรับงานจ้างแล้วเสร็จมาบันทึกบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ จำนวน 5,176.61 ล้านบาท และภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ตรงตามงวดบัญชีตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และมาตรฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง ขณะนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างพิจารณาขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

5. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี กล่าวถึงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 และมีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญไปจากมาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงินสำหรับงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ ดังนั้น การแสดงรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินในงบการเงินสำหรับงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 จึงยังคงใช้มาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม ซึ่งหากได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติ อาจมีผลกระทบต่อยอดคงเหลือของรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินหลายรายการ เช่น ลูกหนี้ เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ อนุพันธ์ทางการเงิน เงินกู้ยืมระยะยาว สินทรัพย์และ



หนี้สินอื่น เป็นต้น และผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างประเมินผลกระทบ ทั้งนี้ มีรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในรายงานของผู้สอบบัญชีตามที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก 2 เงินกู้ยืมระยะยาว ข้อ ข 1 ลูกหนี้และรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ และข้อ ข 2 เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ ตามลำดับ

6. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.27 ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้เปิดเผยการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักที่ใช้ในการประมาณการภาระหนี้สินและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของพนักงานสำหรับปี 2564 ให้สม่ำเสมอเช่นเดียวกับปี 2563 เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ประเมินวิเคราะห์ความอ่อนไหวต่อหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานสำหรับปี 2564 จึงมิได้เปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้เป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน เกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลเพื่อให้ผู้ใช้งบการเงินได้รับข้อมูลที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ

ข. การไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเพื่อให้ได้ข้อสรุปว่ารายการดังนี้ขัดต่อข้อเท็จจริงหรือไม่ เพียงใด

1. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.32 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 3,111.70 ล้านบาท (ปี 2563 จำนวน 3,245.22 ล้านบาท) และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ตามที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.2 จำนวน 864.33 ล้านบาท (ปี 2563 จำนวน 841.49 ล้านบาท) ทั้งนี้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถรวบรวมข้อมูลและจัดส่งสัญญาเช่าให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตรวจสอบตามจำนวนที่ร้องขอได้ และพบว่ามีคดีความที่การรถไฟแห่งประเทศไทยฟ้องร้องเกี่ยวกับค่าเช่าทรัพย์สินบางส่วนไม่ได้บันทึกบัญชีเป็นลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถใช้ข้อมูลที่มีอยู่ในการประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ได้ และไม่มีกำหนดมาตรการควบคุมภายในเพื่อปรับปรุงรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์กับสัญญาเช่าให้ถูกต้องตรงกัน ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมารับรู้รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อรับรู้รายได้และลูกหนี้ที่แสดงรายการในงบการเงินว่ามีความถูกต้อง ครบถ้วนตามสัญญาเช่าหรือไม่



นอกจากนี้ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในส่วนของรายได้ค่าเช่าที่ดินและรายได้ค่าเช่าอาคาร ที่สัญญาสิ้นสุดลงและยังไม่ได้ต่อสัญญา หรืออยู่ระหว่างการจัดทำสัญญา หรือไม่มีสัญญาแต่ผู้เช่ายังคงใช้ประโยชน์ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้รับรู้รายได้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าเช่า จึงเป็นไปตามเกณฑ์เงินสด

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2563 จากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2564 ก็ยังพบว่า สถานการณ์ไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ดังกล่าวข้างต้น แสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วนหรือไม่ เนื่องจากกิจการไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

2. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.14 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 255,267.12 ล้านบาท และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.49 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 18,243.35 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละงวดไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ทั้งนี้ เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายงานตามข้อ ข 1 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

2) การไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ ก 1 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้าสินทรัพย์บริจาด ข้อ ก 2 เงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ข้อ ก 3 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ส่วนที่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ข้อ ก 4 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ส่วนของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และข้อ ก 5 การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการตามข้อ 1) และข้อ 2) ข้างต้น แสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือของรายการมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อบัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย และสำนักงาน



การตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในรายการตามข้อ 1 และข้อ 2 ข้างต้น ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่า จำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มกิจการและกิจการตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดิน และข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

1. หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.51.1 เปิดเผยข้อมูลหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม คืนเงินค่าตอบแทนที่บริษัทฯ ชำระให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 2,850 ล้านบาท คืนค่าหนังสือค้ำประกัน จำนวน 500 ล้านบาท คืนค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกัน จำนวน 38.75 ล้านบาท และชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการ จำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (หนังสือค้ำประกันสัญญาไม่คิดดอกเบี้ย) ต่อมาเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งกลับคำสั่งของศาลปกครองกลางให้เป็นรับคำขอให้ศาลปกครองพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ และศาลปกครองกลางมีคำสั่งให้งดการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดเมื่อปี 2562 ไว้ในระหว่างการพิจารณาคดีใหม่

2. การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.55 ซึ่งอธิบายถึงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และสถานการณ์ที่รัฐบาลได้ประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อและขอให้งดหรือชะลอการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารในช่วงปี 2563 - 2564 บางส่วน



เป็นการชั่วคราว เพื่อให้เป็นไปตามประกาศหรือคำสั่งของรัฐบาล ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารและรายได้จากการขนส่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

3. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน ซึ่งอธิบายถึงเหตุการณ์ที่สำคัญ ดังนี้

3.1 หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.56.1 เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทยลงนามในสัญญาจ้างบริหารจัดการและซ่อมบำรุง เพื่อว่าจ้างบริษัทย่อย คือ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุง ระบบรถไฟฟ้าภายใต้โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 วงเงินสัญญาจ้างรวมจำนวน 449.96 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดดำเนินการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ในเชิงพาณิชย์

3.2 หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.56.2 เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า พร้อมทั้งอนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับโครงการฯ เป็นเงินกู้ภายในประเทศ รวมเป็นวงเงินโครงการฯ ทั้งสิ้น จำนวน 96,868.33 ล้านบาท

3.3 หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.56.4 เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2565 การรถไฟแห่งประเทศไทย มีหนังสือขอให้บริษัทร่วมลงทุนตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่กำหนดให้ชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนในการเดินรถโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เป็นจำนวนเงิน 10,671.09 ล้านบาท ภายใน 2 ปีนับจากวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ และตามบันทึกข้อตกลงเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 เนื่องจากปัจจุบัน รฟท. ยังไม่ได้รับค่าสิทธิตามสัญญาฯ จากบริษัทเอกชน ซึ่งรับโอนสิทธิบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ไปแล้วตั้งแต่เดือนตุลาคม 2564

3.4 หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.56.5 กิจการร่วมค้า เอสยู ผู้รับจ้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงตามสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง ได้ยื่นคำเสนอข้อพิพาทต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยปฏิบัติผิดสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการฯ แต่ยังไม่ีผลแห่งคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการดังกล่าว

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องที่กล่าวข้างต้นนี้

เรื่องอื่น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้เสนอรายงานโดยแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามรายงานของผู้สอบบัญชีลงวันที่ 26 มีนาคม 2564 ข้อ 4 เกี่ยวกับหนี้สินและค่าใช้จ่ายของคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมิได้บันทึกหนี้สินจากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ตามคำตัดสินของศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวง



คมนาคม คินเงินค่าตอบทแทน คินเงินหนังสือค่าประกันและค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค่าประกัน และ
ชดใช้คินเงินในการก่อสร้างแก่บริษัทฯ

จากการตรวจสอบงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ปรากฏว่าสถานการณ์
ได้เปลี่ยนแปลงไปจากที่รายงานไว้เดิม เนื่องจากเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 ศาลปกครองสูงสุดได้มีคำสั่ง
กลับคำสั่งของศาลปกครองกลางให้เป็นรับคำขอให้ศาลปกครองพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ และศาลปกครองกลาง
มีคำสั่งให้งดการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดที่เคยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย
และกระทรวงคมนาคมคินเงินและชดใช้เงินในการก่อสร้าง ไว้ในระหว่างการพิจารณาคดีใหม่ ตามที่กล่าว
ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.51.1 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ฯ สำนักงาน
การตรวจเงินแผ่นดินจึงได้ข้อสรุปว่ายังไม่จำเป็นต้องบันทึกประมาณการหนี้สินในงวดปัจจุบัน ดังนั้น ความเห็น
ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินงวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 จึงไม่มีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี
แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
ไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและ
งบการเงินเฉพาะกิจการคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวม
และงบการเงินเฉพาะกิจการหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือ
ปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัด
ต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการ
กำกับดูแล และตามที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก งบการเงินสำหรับปี
สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 แสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น หากผู้บริหารจัดทำ
รายงานประจำปีจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็น
สาระสำคัญดังกล่าว ข้อมูลในรายงานประจำปีส่วนที่อ้างอิงหรือจัดทำจากข้อมูลในงบการเงินที่ได้รับผลกระทบ
จากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง จะแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงด้วย และสำนักงานการตรวจเงิน
แผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอใน
ความถูกต้อง ครบถ้วนตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข ดังนั้น สำนักงาน
การตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่สามารถสรุปได้ว่ารายงานประจำปีส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวมีการแสดงข้อมูลที่
ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
เหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายใน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



ที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มกิจการและของกิจการ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มกิจการและของกิจการ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร



- สรุปร่วมเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปร่วมว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มกิจการหรือกิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการ เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มกิจการ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

(นางสุไลวรรณ เพียรเพิ่มภัทร)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

| หมายเหตุ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | | |
|---|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 | |
| สินทรัพย์ | | | | | |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | | | | | |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด | 6.1 | 1,426,905,687.67 | 1,550,034,261.60 | 1,336,988,966.39 | 1,549,928,802.26 |
| ลูกหนี้การค้าและบริการ | 6.2 | 339,064,472.64 | 382,201,557.80 | 339,064,472.64 | 382,201,557.80 |
| ลูกหนี้อื่น | 6.3 | 355,475,453.38 | 849,434,350.17 | 355,308,236.01 | 849,167,112.80 |
| เงินยืมที่ตรง | 6.4 | 29,058,369.44 | 36,384,756.65 | 29,058,369.44 | 36,384,756.65 |
| พัสดुकงเหลือ | 6.5 | 3,975,802,978.43 | 3,938,554,697.58 | 3,972,304,929.62 | 3,935,308,232.63 |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น | 6.6 | 652,089,078.96 | 286,105,389.41 | 631,988,098.36 | 241,106,364.37 |
| รวมสินทรัพย์หมุนเวียน | | 6,778,396,040.52 | 7,042,715,013.21 | 6,664,713,072.46 | 6,994,096,826.51 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | | | | | |
| เงินลงทุน | 6.7 | - | - | 240,000,000.00 | 140,000,000.00 |
| ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ | 6.8 | 299,952,386,631.95 | 269,489,924,054.78 | 299,949,411,996.26 | 269,488,130,689.20 |
| สินทรัพย์สิทธิการใช้ | 6.9 | 9,094,840.54 | - | 6,148,456.95 | - |
| สินทรัพย์ไม่มีตัวตน | 6.10 | 18,592,662.14 | 585,204.58 | - | 221,332.44 |
| เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน | 6.11 | 23,200,687.72 | 22,820,364.35 | 23,200,687.72 | 22,820,364.35 |
| เงินจ่ายล่วงหน้า | 6.12 | 17,138,083,408.06 | 9,755,539,892.46 | 17,138,083,408.06 | 9,755,539,892.46 |
| สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี | 6.13 | 939,964.57 | - | - | - |
| เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ | 6.14 | 255,267,124,031.94 | 238,023,768,906.32 | 255,267,124,031.94 | 238,023,768,906.32 |
| เงินค้างรับจากรัฐบาล | 6.15 | 204,865,277,432.21 | 205,858,699,535.84 | 204,865,277,432.21 | 205,858,699,535.84 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | 6.16 | 2,425,656,183.21 | 2,246,286,867.61 | 2,425,632,183.21 | 2,246,286,867.61 |
| รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | | 779,700,355,842.34 | 725,397,624,825.94 | 779,914,878,196.35 | 725,535,467,588.22 |
| รวมสินทรัพย์ | | 786,478,751,882.86 | 732,440,339,839.15 | 786,579,591,268.81 | 732,529,564,414.73 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
 งบแสดงฐานะการเงิน
 ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

| หมายเหตุ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | | |
|---|--------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 | |
| หนี้สินและส่วนของทุน | | | | | |
| หนี้สินหมุนเวียน | | | | | |
| เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น | 6.17 | 3,011,562,898.00 | 4,059,894,196.24 | 3,007,386,435.03 | 4,044,502,773.01 |
| เงินกู้ยืมกรรมการ | | - | 1,000,000.00 | - | - |
| เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี | 6.18 | 66,587,803,964.51 | 59,360,417,760.85 | 66,587,803,964.51 | 59,360,417,760.85 |
| หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี | | 7,648,413.56 | - | 6,195,995.83 | - |
| ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ | 6.20 | 1,170,179,231.59 | 1,073,136,652.71 | 1,170,179,231.59 | 1,073,136,652.71 |
| เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ | 6.19 | 183,103,768.97 | 284,699,866.40 | 183,103,768.97 | 284,699,866.40 |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | 6.21 | 1,876,399,201.41 | 1,523,598,845.42 | 1,876,399,201.41 | 1,518,813,454.22 |
| รวมหนี้สินหมุนเวียน | | 72,836,697,478.04 | 66,302,747,321.62 | 72,831,068,597.34 | 66,281,570,507.19 |
| หนี้สินไม่หมุนเวียน | | | | | |
| เงินกู้ยืมระยะยาว | 6.18 | 289,728,364,096.21 | 254,871,314,223.46 | 289,728,364,096.21 | 254,871,314,223.46 |
| หนี้สินตามสัญญาเช่า | 6.26 | 30,262,704.10 | - | 28,771,085.66 | - |
| เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน | 6.22 | 23,200,887.72 | 22,820,964.35 | 23,200,887.72 | 22,820,964.35 |
| เงินประกันและเงินมัดจำ | 6.23 | 3,551,128,758.53 | 3,515,672,588.67 | 3,547,947,767.83 | 3,515,044,166.97 |
| รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค | 6.24 | 4,325,008,164.97 | 4,784,631,749.39 | 4,325,008,164.97 | 4,784,631,749.39 |
| รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลการรับรู้ | 6.25 | 297,504,981,192.68 | 285,751,146,314.71 | 297,504,981,192.68 | 285,751,146,314.71 |
| ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน | 6.27 | 69,282,800,041.57 | 68,016,531,043.09 | 69,219,282,067.41 | 67,961,433,639.41 |
| หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น | 6.28 | 4,621,864,655.52 | 4,592,500,095.78 | 4,621,864,655.52 | 4,592,500,095.78 |
| รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน | | 669,067,610,501.30 | 621,554,616,979.45 | 668,999,419,918.00 | 621,498,891,154.07 |
| รวมหนี้สิน | | 741,904,307,979.34 | 687,857,364,301.07 | 741,830,488,515.34 | 687,780,461,661.26 |
| ส่วนของทุน | | | | | |
| เงินทุน | 6.29 | 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 | 6.29 | 468,837,371.45 | 468,837,371.45 | 468,837,371.45 | 468,837,371.45 |
| ขาดทุนสะสม-บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด | | (170,898,907.89) | (166,127,215.39) | - | - |
| ขาดทุนสะสม-บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด | | (3,759,942.06) | - | - | - |
| รวมส่วนของทุน | | 44,574,443,903.52 | 44,582,975,538.08 | 44,749,102,753.47 | 44,749,102,753.47 |
| รวมหนี้สินและส่วนของทุน | | 786,478,751,882.86 | 732,440,339,839.15 | 786,579,591,268.81 | 732,529,564,414.73 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
 ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
 ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

| รายละเอียด | หมายเหตุ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|---|----------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| รายได้ | | | | | |
| รายได้จากการขนส่ง | 6.30 | 3,101,400,681.30 | 4,461,190,924.27 | 3,101,400,681.30 | 4,461,190,924.27 |
| รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ | 6.31 | 280,300,304.26 | 515,253,461.50 | 280,300,304.26 | 515,253,461.50 |
| รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ | 6.32 | 3,111,703,158.43 | 3,245,215,590.42 | 3,111,703,158.43 | 3,245,215,590.42 |
| รายได้สินทรัพย์บริจาคราค | | 467,607,837.46 | 480,807,923.98 | 467,607,837.46 | 480,807,923.98 |
| รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี | 6.33 | 500,069,622.25 | 827,077,859.57 | 500,069,622.25 | 827,077,859.57 |
| รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ | 6.34 | 93,609,223.92 | 136,507,240.47 | 93,609,223.92 | 136,507,240.47 |
| รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล | 6.45 | 4,130,850,971.19 | 5,213,008,409.83 | 4,130,850,971.19 | 5,213,008,409.83 |
| รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ | 6.35 | 345,729,600.00 | 336,790,800.00 | 345,729,600.00 | 336,790,800.00 |
| กำไรจากการขายสินทรัพย์ | 6.36 | 296,272,667.59 | 60,455,727.20 | 296,272,667.59 | 60,455,727.20 |
| รายได้อื่น ๆ | 6.37 | 448,161,144.92 | 561,413,090.83 | 447,947,149.28 | 561,341,351.78 |
| รวมรายได้ | | 12,775,705,211.32 | 15,837,721,028.07 | 12,775,491,215.68 | 15,837,649,289.02 |
| ค่าใช้จ่าย | | | | | |
| ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง | 6.39 | 2,385,323,326.22 | 2,807,720,986.13 | 2,385,323,326.22 | 2,807,720,986.13 |
| ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาโรงจักรและล้อเลื่อน | 6.40 | 3,276,884,998.39 | 3,270,320,616.39 | 3,276,884,998.39 | 3,270,320,616.39 |
| ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง | 6.41 | 6,035,347,534.22 | 6,682,782,986.87 | 6,035,347,534.22 | 6,682,782,986.87 |
| ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง | 6.42 | 116,561,406.03 | 18,069,995.47 | 116,561,406.03 | 18,069,995.47 |
| ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ | 6.43 | 1,110,131,678.61 | 1,148,933,360.35 | 1,111,033,978.92 | 1,150,206,666.23 |
| ค่าใช้จ่ายการบริหาร | 6.44 | 687,080,223.89 | 772,237,530.86 | 682,565,189.24 | 772,237,530.86 |
| ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน | 6.45 | 6,485,502,616.49 | 6,274,194,625.02 | 6,481,867,437.21 | 6,266,269,785.66 |
| ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ | 6.46 | 424,812,828.82 | 410,978,165.82 | 424,812,828.82 | 410,978,165.82 |
| ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย | 6.8,6.10 | 5,381,702,160.69 | 6,385,182,830.50 | 5,379,340,629.69 | 6,384,337,977.15 |
| ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์ | | 699,152,856.38 | 638,564,190.58 | 699,152,856.38 | 638,564,190.58 |
| ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ | | 12,624,038.91 | 4,305,030.95 | 12,624,038.91 | 4,305,030.95 |
| ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ | 6.38 | 117,333,372.84 | 1,888,365,908.12 | 117,333,372.84 | 1,888,365,908.12 |
| ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับประกัน | 6.47 | 1,247,766,168.92 | 1,381,002,078.27 | 1,247,766,168.92 | 1,381,002,078.27 |
| รวมค่าใช้จ่าย | | 27,980,223,210.41 | 31,682,658,305.33 | 27,970,613,765.79 | 31,675,161,918.50 |
| ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน | | (15,204,517,999.09) | (15,844,937,277.26) | (15,195,122,550.11) | (15,837,512,629.48) |
| ต้นทุนทางการเงิน | 6.48 | 3,048,308,725.66 | 3,238,676,493.00 | 3,048,232,575.51 | 3,238,676,493.00 |
| ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้ | | (18,252,826,724.75) | (19,083,613,770.26) | (18,243,355,125.62) | (19,076,189,122.48) |
| ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้ | | (939,964.57) | - | - | - |
| ขาดทุนสำหรับปี | | (18,251,886,760.18) | (19,083,613,770.26) | (18,243,355,125.62) | (19,076,189,122.48) |
| รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย | 6.49 | 18,243,355,125.62 | 19,076,189,122.48 | 18,243,355,125.62 | 19,076,189,122.48 |
| กำไร (ขาดทุน) สุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย | | (8,531,634.56) | (7,424,647.78) | - | - |
| กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น | | - | - | - | - |
| กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี | | (8,531,634.56) | (7,424,647.78) | - | - |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

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 |
| ขาดทุนสำหรับปี | - | - | (19,083,613,770.26) | (19,083,613,770.26) |
| รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย | - | - | 19,076,189,122.48 | 19,076,189,122.48 |
| ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 | 44,280,265,382.02 | 468,837,371.45 | (166,127,215.39) | 44,582,975,538.08 |
| ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 | 44,280,265,382.02 | 468,837,371.45 | (166,127,215.39) | 44,582,975,538.08 |
| ขาดทุนสำหรับปี | - | - | (18,251,886,760.18) | (18,251,886,760.18) |
| รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย | - | - | 18,243,355,125.62 | 18,243,355,125.62 |
| ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 | 44,280,265,382.02 | 468,837,371.45 | (174,658,849.95) | 44,574,443,903.52 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

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 |
| ขาดทุนสำหรับปี | - | - | (19,076,189,122.48) | (19,076,189,122.48) |
| รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย | - | - | 19,076,189,122.48 | 19,076,189,122.48 |
| ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 | 44,280,265,382.02 | 468,837,371.45 | - | 44,749,102,753.47 |
| ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 | 44,280,265,382.02 | 468,837,371.45 | - | 44,749,102,753.47 |
| ขาดทุนสำหรับปี | - | - | (18,243,355,125.62) | (18,243,355,125.62) |
| รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย | - | - | 18,243,355,125.62 | 18,243,355,125.62 |
| ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 6.29 | 44,280,265,382.02 | 468,837,371.45 | - | 44,749,102,753.47 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

| หมายเหตุ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|---|-----------------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน | | | | |
| ขาดทุนสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย | (8,531,634.56) | (7,424,647.78) | - | - |
| รายการปรับกระทบขาดทุนสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) | | | | |
| รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย | 6.49 (18,243,355,125.62) | (19,076,189,122.48) | (18,243,355,125.62) | (19,076,189,122.48) |
| ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย | 6.47, 6.48 4,296,074,894.58 | 4,619,678,571.27 | 4,295,998,744.43 | 4,619,678,571.27 |
| ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย | 6.8 - 6.10 5,381,702,160.69 | 6,385,182,830.50 | 5,379,340,629.69 | 6,384,337,977.15 |
| ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ | 9,389,051.30 | 41,828,128.80 | 9,389,051.30 | 41,828,128.80 |
| ค่าตัดจ่ายอุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน | 66,809,533.82 | 128,808,959.75 | 66,809,533.82 | 128,808,959.75 |
| ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ | 12,624,038.91 | 4,305,030.95 | 12,624,038.91 | 4,305,030.95 |
| ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน | 6.27 6,482,326,422.24 | 6,271,029,556.02 | 6,478,691,242.96 | 6,263,104,716.63 |
| ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์ | 699,152,856.38 | 638,564,190.58 | 699,152,856.38 | 638,564,190.58 |
| (กำไร) จากการขายทรัพย์สิน | 6.36 (296,272,667.59) | (60,455,727.20) | (296,272,667.59) | (60,455,727.20) |
| ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ | 6.38 117,333,372.84 | 1,888,365,908.12 | 117,333,372.84 | 1,888,365,908.12 |
| รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล | 6.35 (873,100,962.45) | (919,127,141.56) | (873,100,962.45) | (919,127,141.56) |
| รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ | 6.35 (1,965,939,939.82) | (2,828,503,367.04) | (1,965,939,939.82) | (2,828,503,367.04) |
| รายได้จากสินทรัพย์รับบริจาค | (467,607,837.46) | (480,807,923.98) | (467,607,837.46) | (480,807,923.98) |
| ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน | (4,789,395,836.74) | (3,394,744,754.05) | (4,786,937,062.61) | (3,396,089,799.01) |
| สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง | | | | |
| ลูกหนี้การค้าและบริการ | 33,748,033.86 | 106,550,004.27 | 33,748,033.86 | 106,550,004.27 |
| ลูกหนี้อื่น | 493,958,896.79 | (829,019,578.95) | 493,858,876.79 | (828,881,286.58) |
| เงินยืมโดยตรง | 7,326,387.21 | 4,418,020.22 | 7,326,387.21 | 4,418,020.22 |
| พัสดुकงเหลือ | (116,681,853.58) | (588,175,955.11) | (116,430,269.72) | (589,177,455.86) |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น | (365,983,689.55) | (77,975,021.87) | (390,881,733.99) | (55,486,957.47) |
| เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน | (380,323.37) | 738,308.74 | (380,323.37) | 738,308.74 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | (399,416,476.29) | (275,222,059.13) | (399,392,476.29) | (275,222,059.13) |
| ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี | (939,964.57) | - | - | - |
| หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง) | | | | |
| เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น | (6,037,442,130.68) | (1,344,032,618.81) | (6,028,777,860.22) | (1,350,297,552.08) |
| เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟ | (101,596,097.43) | (64,330,790.35) | (101,596,097.43) | (64,330,790.35) |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | 357,585,747.19 | (205,782,651.05) | 357,585,747.19 | (205,342,932.73) |
| เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน | 379,923.37 | (739,818.74) | 379,923.37 | (739,818.74) |
| เงินประกันและเงินมัดจำ | (155,465,540.46) | (185,606,054.74) | (155,465,540.46) | (185,199,022.39) |
| หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น | (37,425,684.51) | 132,282,702.47 | (37,425,684.51) | 132,282,702.47 |
| เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน | (11,111,728,608.76) | (6,721,640,267.10) | (11,124,388,080.18) | (6,706,778,638.64) |
| จ่ายภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน | (5,220,842,814.96) | (4,983,723,357.42) | (5,220,842,814.96) | (4,983,723,357.42) |
| เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน | (16,332,571,423.72) | (11,705,363,624.52) | (16,345,230,895.14) | (11,690,501,996.06) |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

จก

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

| หมายเหตุ | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|---|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน | | | | |
| เงินสดจ่ายเงินลงทุน | - | - | (100,000,000.00) | - |
| เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน | (18,368,790.00) | - | - | - |
| เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ | 545,399,791.12 | 165,927,660.81 | 545,399,791.12 | 165,927,660.81 |
| เงินสดรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล | 14,083,165,113.83 | 9,862,331,658.78 | 14,083,165,113.83 | 9,862,331,658.78 |
| เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่างานระหว่างก่อสร้าง | (12,030,141,701.51) | (1,166,105,253.00) | (12,030,141,701.51) | (1,166,105,253.00) |
| เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง | (26,103,763,361.96) | (30,944,691,204.92) | (26,101,995,360.96) | (30,944,456,022.68) |
| เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน | (23,523,708,948.52) | (22,082,537,138.33) | (23,603,572,157.52) | (22,082,301,956.09) |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน | | | | |
| เงินสดรับจากเงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ | 2,346,176,500.00 | 3,080,295,718.89 | 2,346,176,500.00 | 3,080,295,718.89 |
| เงินสดรับเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย | 1,000,000,000.00 | 1,000,000,000.00 | 1,000,000,000.00 | 1,000,000,000.00 |
| เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว | 89,148,832,413.26 | 90,947,804,399.36 | 89,148,832,413.26 | 90,947,804,399.36 |
| เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า | (1,635,268.33) | - | - | - |
| เงินสดจ่ายเงินกู้ยืมของกรรมการ | (1,000,000.00) | 1,000,000.00 | - | - |
| เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี | (47,688,849,484.20) | (54,153,435,684.34) | (47,688,849,484.20) | (54,153,435,684.34) |
| เงินสดจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้ยืม | (5,070,372,362.42) | (6,096,666,784.23) | (5,070,296,212.27) | (6,096,666,784.23) |
| เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไป) กิจกรรมจัดหาเงิน | 39,733,151,798.31 | 34,778,997,649.68 | 39,735,863,216.79 | 34,777,997,649.68 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ | (123,128,573.93) | 991,096,886.83 | (212,939,835.87) | 1,005,193,697.53 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี | 6.1 1,550,034,261.60 | 558,937,374.77 | 1,549,928,802.26 | 544,735,104.73 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี | 6.1 1,426,905,687.67 | 1,550,034,261.60 | 1,336,988,966.39 | 1,549,928,802.26 |

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

.....

| หมายเหตุ | ข้อมูลเรื่อง |
|----------|---|
| 1 | ข้อมูลทั่วไป |
| 2 | เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน |
| 3 | มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี |
| 4 | สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ |
| 5 | รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน |
| 6.1 | เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด |
| 6.2 | ลูกหนี้การค้าและบริการ |
| 6.3 | ลูกหนี้อื่น |
| 6.4 | เงินยืมโดยตรง |
| 6.5 | พัสดุดังเหลือ |
| 6.6 | สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น |
| 6.7 | เงินลงทุน |
| 6.8 | ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ |
| 6.9 | สินทรัพย์สิทธิการใช้ |
| 6.10 | สินทรัพย์ไม่มีตัวตน |
| 6.11 | เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน |
| 6.12 | เงินจ่ายล่วงหน้า |
| 6.13 | สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี |
| 6.14 | เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ |
| 6.15 | เงินค้างรับจากรัฐบาล |
| 6.16 | สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น |
| 6.17 | เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น |
| 6.18 | เงินกู้ยืมระยะยาว |
| 6.19 | เจ้าหนี้กองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ |
| 6.20 | ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ |
| 6.21 | หนี้สินหมุนเวียนอื่น |
| 6.22 | เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน |
| 6.23 | เงินประกันและเงินมัดจำ |
| 6.24 | รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด |
| 6.25 | รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ |

บันทึก

| หมายเหตุ | ข้อมูลเรื่อง (ต่อ) |
|----------|---|
| 6.26 | หนี้สินตามสัญญาเช่า |
| 6.27 | ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน |
| 6.28 | หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น |
| 6.29 | เงินทุน และกำไรสะสม-จัดสรรแล้ว |
| 6.30 | รายได้จากการขนส่ง |
| 6.31 | รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ |
| 6.32 | รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ |
| 6.33 | รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี |
| 6.34 | รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ |
| 6.35 | รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล |
| 6.36 | กำไรจากการขายสินทรัพย์ |
| 6.37 | รายได้อื่น ๆ |
| 6.38 | ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ |
| 6.39 | ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง |
| 6.40 | ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน |
| 6.41 | ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง |
| 6.42 | ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง |
| 6.43 | ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ |
| 6.44 | ค่าใช้จ่ายการบริหาร |
| 6.45 | ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน |
| 6.46 | รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ |
| 6.47 | ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ |
| 6.48 | ต้นทุนทางการเงิน |
| 6.49 | รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย |
| 6.50 | ภาระผูกพัน |
| 6.51 | หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น |
| 6.52 | โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน |
| 6.53 | โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) |
| 6.54 | โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย |
| 6.55 | การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) |
| 6.56 | เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน |

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

1. ข้อมูลทั่วไป

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

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

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

2.2 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์

2.3 งบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วย งบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.4 งบการเงินรวมประกอบด้วย งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบการเงินของบริษัทย่อย ได้แก่ งบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และงบการเงินของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด งบการเงินรวมเริ่มจัดทำตั้งแต่วันที่บัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นต้นไป

2.4.1 รฟท. ได้ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งก่อสร้างเสร็จเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 และบริษัทได้จัดทำงบการเงินปี 2554 เป็นครั้งแรก โดยมีรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2554 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2554

2.4.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท. โดย รฟท. จัดตั้งบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 และบริษัทได้จัดทำงบการเงินตั้งแต่วันที่บัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 เป็นครั้งแรก

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี

3.1 สภาวิชาชีพบัญชี ได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุงใหม่ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 ในงวดปัจจุบันมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว ได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้น เพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน ยกเว้นมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ดังต่อไปนี้ที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ได้แก่

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32 เรื่อง การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16 เรื่อง การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ

ฉบับที่ 19 เรื่อง การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่าย โดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงผลการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน มาตรฐานเหล่านี้จะนำมาแทนมาตรฐานและการตีความมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินเมื่อมีผลบังคับใช้

ผู้บริหารของ รพท. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบจากการนำกลุ่มมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว มาถือปฏิบัติ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงผลการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุน โดยใช้หลักการเช่นเดียวกันกับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17

สัญญาเช่า

รพท. ประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ถ้าสัญญานั้นเป็นการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

สินทรัพย์สิทธิการใช้ - ผู้เช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้แสดงมูลค่าตามราคาทุนหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเพื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (ถ้ามี) ราคาทุนดังกล่าว ประกอบด้วย จำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการวัดมูลค่าเริ่มแรก ต้นทุนทางตรงที่เกิดขึ้น และการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าใด ๆ ที่จ่ายชำระ ณ วันที่เริ่มนำมาตราฐานมาปฏิบัติใช้หักสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาเช่า หรืออายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แต่ละประเภท

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่า รับรู้ด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าที่เหลืออยู่ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 รับรู้เริ่มแรกคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม หลังจากวันที่มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่า จะเพิ่มขึ้นโดยสะท้อนดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงโดยสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่จ่ายชำระแล้ว นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือประเมินสัญญาเช่าใหม่

รพท. นำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 โดยเลือกวิธีรับรู้ผลกระทบสะสมจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาปฏิบัติใช้ครั้งแรก ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

3.2 มาตราฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 และวันที่ 1 มกราคม 2565

สภาวิชาชีพบัญชี ได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 และวันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป มาตราฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และเพิ่มเติมเรื่องกรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือ
หลังวันที่ 1 มกราคม 2565 และเปลี่ยนแปลงในหลักการสำคัญ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า (การยินยอมลดค่าเช่าที่เกี่ยวข้องกับ COVID-19 หลังวันที่ 30 มิถุนายน 2564)

ผู้บริหารของ รพท. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าว
มาถือปฏิบัติ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้

4.1.1 รายได้จากการขนส่ง

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตัวโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้ว จะนำมลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตัวโดยสารนั้น
- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว
- รายได้รถเสปียง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลาการให้สิทธิ

4.1.2 เงินอุดหนุนจากรัฐบาล

รพท. ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ดังนี้

- รายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับรายได้ รับรู้เป็นรายได้ในกำไรหรือขาดทุนโดยแสดงเป็นรายการแยกต่างหาก
- รายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ รับรู้เงินอุดหนุนเป็นรายได้รอการรับรู้และทยอยรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

4.1.3 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาจะมีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง
- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด
- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

4.1.4 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

4.1.5 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (สินทรัพย์ถาวร) และค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับโอนมา ณ วันจัดตั้ง
การรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงราคา ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคารายปี ซึ่งราคา

ได้รับโอนมาเป็นราคาที่คณะกรรมการตีราคาสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

สินทรัพย์ถาวรแสดงด้วยราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม

ในปี 2554 รพท. ได้จัดให้มีการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่โดยผู้ประเมินอิสระและแบ่งกลุ่มสินทรัพย์ใหม่และแสดงราคาสินทรัพย์ตามราคาประเมินใหม่หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม การคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ทุกประเภทใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานประโยชน์ที่ประเมินใหม่ (ยกเว้นที่ดินแสดงด้วยราคาทุนเดิม) และการคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ใหม่จะนำราคาทุนหักกลมมูลค่าคงเหลือ และใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานประโยชน์ที่ประเมินไว้ ดังนี้

อายุการใช้ประโยชน์ (ปี)

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

4.3 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 ยกเว้นลูกหนี้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ และลูกหนี้อื่นภายใน รพท.

4.4 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงในราคาทุนที่ซื้อหรือได้มาหรือระหว่างติดตั้งแล้วเสร็จหักค่าตัดจำหน่ายสะสม ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 5 ปี

4.5 พัสดคงเหลือ

4.5.1 สิ่งของคงเหลือประเภท ราง ไม้หมอน พัสดุ สิ่งของคงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำแสดงตามราคาทุนโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

4.5.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยวิธีเข้าก่อน-ออกก่อน

4.5.3 อุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน แสดงตามราคาทุนคงเหลือหลังหักค่าใช้จ่ายการเสื่อมสภาพอัตราร้อยละ 12.5 ต่อปี และสำหรับอุปกรณ์และอะไหล่เพื่อใช้เปลี่ยนแทน (unit replacement) ที่เบิกใช้ในงวดบัญชีปี 2562 เป็นต้นมา จะตัดบัญชีเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดนั้น

4.5.4 วัสดุคงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะบันทึกสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ ร้อยละ 10 ของราคาทุน

4.6 สินทรัพย์และพัสดุที่เลิกใช้งาน แสดงไว้ในราคาประเมินตามสภาพและตามระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งโอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่าย คู่กับหนี้สินไม่หมุนเวียน

4.7 เงินลงทุนในบริษัทย่อย แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยใช้วิธีราคาทุน

4.8 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

4.8.1 เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลรับภาระเพื่อใช้สำหรับก่อสร้างโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา จะบันทึกคู่กับบัญชีรายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ด้วยจำนวนเงินตามงบประมาณที่ได้รับเมื่อโครงการเริ่มมีการเบิกจ่ายเงิน และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนเกี่ยวกับสินทรัพย์ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมใช้งาน

4.8.2 เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ บันทึกรายได้เงินอุดหนุนโดยจะทยอยรับรู้รายได้ร้อยละ 50 ของวงเงินตามการบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ และจะบันทึกเงินอุดหนุนที่จะได้รับในงวดที่สอง โดยตั้งเป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับด้วยจำนวนเงินที่ประมาณการตามสัดส่วนของการได้รับเงินอุดหนุนจากปีก่อน

4.8.3 เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับ เป็นเงินอุดหนุนเพื่อชำระเงินกู้ยืมต่างประเทศในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ ซึ่งมีการบันทึกบัญชีตั้งค้ำรับสำหรับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 จากเงินกู้ยืมต่างประเทศที่ รพท. ยังไม่ได้รับจากรัฐบาลและรับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวนในงวดที่ได้รับเงิน

4.9 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้เงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ บันทึกเป็นรายได้รอการรับรู้ โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อสินทรัพย์พร้อมใช้งาน ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

4.10 เงินกู้ต่างประเทศ บันทึกบัญชีเป็นเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่เกิดรายการ และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยคำนวณจากอัตราปิดของธนาคารแห่งประเทศไทย กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากการชำระคืนเงินกู้และปรับมูลค่าเงินกู้ที่เหลืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานใดจะรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในรอบระยะเวลาที่เกิดรายการ

4.11 ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืม โดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง จะรวมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ดังกล่าว จนกระทั่งการดำเนินการส่วนใหญ่ที่จำเป็นในการเตรียมการก่อสร้างเสร็จสิ้นและสินทรัพย์อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์

4.12 ต้นทุนทางการเงิน ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

4.13 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด บันทึกบัญชีคู่กับสินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากผู้เช่าที่ดินและทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาดตามอายุของสัญญาเช่าในส่วนของที่ทราบ และในส่วนที่ยังไม่ทราบข้อมูลของสัญญาเช่าจะรับรู้รายได้ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น

4.14 เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ

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

37

4.15 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน รพท.รับรู้และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภท ดังนี้

4.15.1 ผลประโยชน์ของพนักงานระยะสั้น รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

4.15.2 ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย คัดลดโดยวิธีคิดลดผลประโยชน์แต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน รับรู้เป็นหนี้สิน ในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการ ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

4.15.3 ผลประโยชน์หลังออกจากงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลด ผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบัน ของภาระผูกพัน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานปัจจุบันและในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัยรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

กรณีที่เกิดผลต่างจากการจ่ายเงินผลประโยชน์พนักงานกับยอดประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัย รพท. ยังไม่รับรู้รายการดังกล่าวจนกว่าจะมีการทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัย ซึ่งจะทบทวนทุก 3 ปี หรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ โดยจะรับรู้ผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและขาดทุนสะสม ซึ่งผลประโยชน์หลังออกจากงานและผลประโยชน์ ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประกอบด้วย

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

4.16 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2528 ตาม ข้อบังคับการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับที่ 4.9 ว่าด้วยกองทุนผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ โดยอาศัยความ ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ และครอบครัว ในกรณีที่พ้นจากตำแหน่ง อุบัติเหตุ เจ็บป่วย หรือตามควรแก่กรณีในการสงเคราะห์ โดย รพท. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 25 ของเงินเดือนพนักงานและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายของ รพท.

4.17 ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ยกเว้นภาษีเงินได้ รอการตัดบัญชีที่เกิดจากรายการที่บันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้นให้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน ได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุนประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้ ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวกับรายการในปีก่อนๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีบันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกรับรู้ เมื่อเกิดจากผลแตกต่างชั่วคราวต่อไปนี้ การรับรู้ค่าความนิยมในครั้งแรกในงบการเงินรวม การรับรู้สินทรัพย์หรือหนี้สินในครั้งแรกในงบการเงินรวม ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจและรายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรขาดทุนทางบัญชีหรือทางภาษี และผลแตกต่างที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันหากเป็นไปได้ว่าจะไม่มีการกลับรายการในอนาคตอันใกล้

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีวัดมูลค่าโดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการโดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน

ในการกำหนดมูลค่าของภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะต้องคำนึงถึงผลกระทบของสถานการณ์ทางภาษีที่ไม่แน่นอนและอาจทำให้จำนวนภาษีที่ต้องจ่ายเพิ่มขึ้นและมีดอกเบี้ยที่ต้องชำระ และเชื่อว่าจะได้ตั้งภาษีเงินได้ค้างจ่ายเพียงพอสำหรับภาษีเงินได้ที่จะจ่ายในอนาคต ซึ่งเกิดจากการประเมินผลกระทบจากหลายปัจจัย รวมถึง การตีความทางกฎหมายภาษี และจากประสบการณ์ในอดีต การประเมินนี้อยู่บนพื้นฐานการประมาณการและข้อสมมติฐาน และอาจจะเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจเกี่ยวกับเหตุการณ์ในอนาคต ข้อมูลใหม่ ๆ อาจจะทำให้เปลี่ยนการตัดสินใจโดยขึ้นอยู่กับความเพียงพอของภาษีเงินได้ค้างจ่ายที่มีอยู่ การเปลี่ยนแปลงในภาษีเงินได้ค้างจ่ายจะกระทบต่อค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ในงวดที่เกิดการเปลี่ยนแปลง

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะหักกลบกัน เมื่อเป็นค่าภาษีเงินได้ที่จะต้องนำส่งให้กับหน่วยจัดเก็บภาษีเดียวกันและกิจการมีความตั้งใจที่จะเสียภาษีเงินได้ด้วยยอดสุทธิ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง กิจการรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการในงบการเงิน

4.18 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รพท. หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุม รพท. ถูกควบคุมโดย รพท. ไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังรวมถึงบุคคลและกิจการที่มีอิทธิพลอย่างเป็นนัยสำคัญกับ รพท. ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของ รพท. ตลอดทั้งสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดกับบุคคลดังกล่าวและกิจการที่เกี่ยวข้องกับบุคคลเหล่านั้น

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รพท. แต่ละรายการคำนึงถึงเนื้อหาของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย

รายการที่มีขึ้นกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันได้กำหนดขึ้นโดยใช้ราคาตลาดหรือราคาที่ตกลงกันตามสัญญาหากไม่มีราคาตลาดรองรับ

บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ รฟท. มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนในการวัดมูลค่าของ องค์ประกอบของงบการเงิน รายการที่มีสาระสำคัญซึ่งเกิดขึ้นระหว่าง รฟท. และบริษัทย่อย ได้ถูกตัดรายการในการจัดทำ งบการเงิน

งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกับ รฟท. รายการที่มี สาระสำคัญซึ่งเกิดขึ้นระหว่าง รฟท. และบริษัทย่อยได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงินรวม

5. รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บริษัทย่อยถือหุ้นโดย รฟท. ประกอบด้วยบริษัทดังต่อไปนี้

| ชื่อบริษัท | ลักษณะธุรกิจ | สถานที่หลัก | อัตราร้อยละ ของการถือหุ้น | |
|----------------------------------|--|-------------|---------------------------|------|
| | | | 2564 | 2563 |
| 1. บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด | รับจ้างบริหารจัดการโครงการ รถไฟฟ้า | ไทย | 100 | 100 |
| 2. บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด | บริหารจัดการสัญญาเช่าและ อสังหาริมทรัพย์ | ไทย | 100 | - |

กลุ่มกิจการมีส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของและมีสิทธิออกเสียงในบริษัทมากกว่ากึ่งหนึ่ง ตามข้อบังคับของ บริษัทเหล่านี้ และมีอำนาจควบคุมบริษัทและสั่งการกิจกรรมดำเนินงานและกิจกรรมการเงินที่เกี่ยวข้องกับบริษัทดังกล่าว ดังนั้น กลุ่มกิจการจึงจัดประเภทบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มกิจการ ภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10

รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 สรุปได้ดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|-------------------------|--------------|------|----------------------|--------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| บริษัทย่อย | | | | |
| รายได้ | - | - | 304.80 | 263.75 |
| ค่าใช้จ่าย | - | - | 305.71 | 265.03 |
| ลูกหนี้และรายได้ค้างรับ | - | - | 0.13 | 0.13 |
| เจ้าหนี้การค้า | - | - | 29.37 | 22.80 |

6. ข้อมูลเพิ่มเติม

6.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|-----------------------------|--------------|----------|----------------------|----------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | | | | |
| เงินสด | 22.49 | 18.94 | 22.39 | 18.89 |
| เงินรองจ่าย | 4.78 | 5.08 | 4.78 | 5.08 |
| รวม | 27.27 | 24.02 | 27.17 | 23.97 |
| เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน | 844.72 | 112.57 | 844.71 | 112.59 |
| - ออมทรัพย์ | 546.84 | 1,365.79 | 457.03 | 1,365.74 |
| รวม | 1,391.56 | 1,478.36 | 1,301.74 | 1,478.33 |
| เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง | 8.08 | 47.65 | 8.08 | 47.63 |
| รวม | 1,426.91 | 1,550.03 | 1,336.99 | 1,549.93 |

6.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|---|--------------|--------|----------------------|--------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | | | | |
| ลูกหนี้จากการขนส่ง | | | | |
| - ลูกหนี้ค่าโดยสาร | 5.22 | 24.90 | 5.22 | 24.90 |
| - ลูกหนี้ค่าระวาง | 184.61 | 220.51 | 184.61 | 220.51 |
| - ลูกหนี้ค่าเดินรถขบวนพิเศษ (มาเลเซีย) | 8.60 | 14.98 | 8.60 | 14.98 |
| รวม | 198.43 | 260.39 | 198.43 | 260.39 |
| หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ | 11.57 | 5.04 | 11.57 | 5.04 |
| ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ ¹ | 186.86 | 255.35 | 186.86 | 255.35 |
| ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ | | | | |
| - ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน | 540.57 | 513.29 | 540.57 | 513.29 |
| - ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร | 323.76 | 328.20 | 323.76 | 328.20 |
| รวม | 864.33 | 841.49 | 864.33 | 841.49 |
| หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ | 737.29 | 734.42 | 737.29 | 734.42 |
| ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ ² | 127.04 | 107.07 | 127.04 | 107.07 |
| ลูกหนี้อื่นๆ ³ | 25.16 | 19.78 | 25.16 | 19.78 |
| รวม ¹⁺²⁺³ | 339.06 | 382.20 | 339.06 | 382.20 |

2/21

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และวันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 540.57 ล้านบาท และ 513.29 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 75.02 ล้านบาท และ 75.02 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดินไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และวันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 323.76 ล้านบาท และ 328.20 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.75 ล้านบาท และ 10.75 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคารไว้เต็มจำนวนแล้ว

ขณะนี้ รพท. อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่า

6.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|-------------------------------------|-----------------|---------------|----------------------|---------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ลูกหนี้เงินขาดรอกการฟ้องร้อง | 3.85 | 3.85 | 3.85 | 3.85 |
| ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี | 334.09 | 827.08 | 334.09 | 827.08 |
| ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย | 1.68 | 2.53 | 1.68 | 2.53 |
| ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ | 10.40 | 10.42 | 10.40 | 10.42 |
| ลูกหนี้อื่น | 5.45 | 5.55 | 5.29 | 5.29 |
| รวม | 355.47 | 849.43 | 355.31 | 849.17 |

ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และวันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 334.09 ล้านบาท และจำนวน 827.08 ล้านบาท เกิดจากกรณี รพท. ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบังกับคู่สัญญา 6 ราย ซึ่งได้สิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 แต่ยังคงใช้พื้นที่ต่อไป ต่อมา รพท. ได้มีหนังสือถึงผู้ประกอบการว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 และให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้แก่ รพท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไข คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รพท. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รพท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ข. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ทันที รพท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ด้วยจำนวนดังกล่าว

รวม

6.4 เงินยืมโดยตรง ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|---------------------------|-----------------|--------------|----------------------|--------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| เงินตรงจ่ายในกิจการ | 5.61 | 11.74 | 5.61 | 11.74 |
| เงินตรงค่าฤชาธรรมเนียมคดี | 23.45 | 24.49 | 23.45 | 24.49 |
| เงินตรงประกันตัวพนักงาน | - | 0.15 | - | 0.15 |
| รวม | 29.06 | 36.38 | 29.06 | 36.38 |

6.5 พัสดุดังเหลือ ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|--|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ไม้และไม้หมอน | 1.93 | 1.93 | 1.93 | 1.93 |
| อะไหล่ต่าง ๆ | 3.45 | 7.59 | 3.45 | 7.59 |
| น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น | 57.37 | 46.20 | 57.37 | 46.20 |
| พัสดุดังคล้งอื่น | | | | |
| - อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุง | 3,075.67 | 2,935.80 | 3,075.67 | 2,935.80 |
| - อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล | 531.32 | 599.88 | 527.82 | 596.64 |
| - อื่น ๆ | 327.16 | 288.82 | 327.16 | 288.82 |
| อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน | 28.84 | 95.65 | 28.84 | 95.65 |
| | 4,025.74 | 3,975.87 | 4,022.24 | 3,972.63 |
| หัก สำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ | 49.94 | 37.32 | 49.94 | 37.32 |
| รวม | 3,975.80 | 3,938.55 | 3,972.30 | 3,935.31 |

6.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|------------------------------------|-----------------|---------------|----------------------|---------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| เงินค้ำรับดอกเบี้ยเงินกู้จากรัฐบาล | 555.78 | 238.65 | 555.78 | 238.65 |
| ดอกเบี้ยค้างรับ | 0.65 | 1.59 | 0.61 | 1.58 |
| ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และค่าปรับ | 59.98 | 21.27 | 40.83 | 0.88 |
| รายได้ค้างรับ | - | 22.56 | - | - |
| อื่น ๆ | 35.68 | 2.04 | 34.77 | - |
| รวม | 652.09 | 286.11 | 631.99 | 241.11 |

6.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|------------------------------------|--------------|---------|----------------------|-----------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| บริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด | 0.00011 | 0.00011 | 0.00011 | 0.00011 |
| บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด | - | - | 140.00000 | 140.00000 |
| บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด | - | - | 100.00000 | - |
| | 0.00011 | 0.00011 | 240.00011 | 140.00011 |
| หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน | 0.00011 | 0.00011 | 0.00011 | 0.00011 |
| รวม | - | - | 240.00000 | 140.00000 |

รฟท. ได้ลงทุนในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรีฯ เมื่อวันที่ 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 ซึ่งบันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนไว้เต็มจำนวน

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

สำหรับเงินลงทุนในบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท. โดยให้ รฟท. กู้ยืมเงินจำนวน 200 ล้านบาท ตามมาตรา 39 (4) แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 เพื่อนำมาลงทุนเป็นทุนจดทะเบียนในบริษัทย่อย และ รฟท. มีชำระค่าหุ้นไปแล้วจำนวน 100 ล้านบาท

6.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

| | งบการเงินเฉพาะกิจการ | | | | | | หน่วย: ล้านบาท | | |
|---------------------------------|----------------------|-----------|----------|-------------------|-----------|-----------|----------------|-------------|------------|
| | ราคาทุน | | | ค่าเสื่อมราคาสะสม | | | มูลค่าสุทธิ | มูลค่าสุทธิ | |
| | 1 ต.ค. 63 | เพิ่ม/โอน | ลดลง/โอน | 30 ก.ย. 64 | 1 ต.ค. 63 | เพิ่ม/โอน | ลดลง/โอน | ตามบัญชี | ตามบัญชี |
| ที่ดิน | 2,902.80 | - | - | 2,902.80 | - | - | - | 2,902.80 | 2,902.80 |
| อาคารและสิ่งปลูกสร้าง | 10,859.31 | 442.96 | 150.19 | 11,152.08 | 4,347.58 | 365.75 | 55.59 | 6,494.34 | 6,511.73 |
| อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาด | 8,823.62 | 1.30 | - | 8,824.92 | 3,873.59 | 334.20 | - | 4,617.13 | 4,950.03 |
| ทางรถไฟและสะพาน | 48,896.01 | 2,045.08 | 2,308.60 | 48,632.49 | 22,321.87 | 2,185.32 | 1,709.50 | 25,834.80 | 26,574.14 |
| รถจักรและล้อเลื่อน | 22,986.79 | 33.29 | 49.14 | 22,970.94 | 14,483.77 | 731.87 | 33.95 | 7,789.25 | 8,503.02 |
| อากาศยานและเครื่องยนต์ | 14,846.79 | 476.70 | 11.46 | 15,312.03 | 10,072.47 | 623.60 | 3.97 | 4,619.93 | 4,774.32 |
| ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์ | 4,457.56 | 1,425.57 | 15.45 | 5,867.68 | 3,916.51 | 939.10 | 13.13 | 1,025.20 | 541.05 |
| สินทรัพย์ถาวรอื่น | 2,997.25 | 101.84 | - | 3,099.09 | 1,817.50 | 193.13 | - | 1,088.46 | 1,179.75 |
| สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ | | | | | | | | | |
| - ระบุงานและอุปกรณ์ | 362.43 | 409.99 | 94.40 | 678.02 | - | - | - | 678.02 | 362.43 |
| - งานระหว่างดำเนินการ | 112,031.36 | 8,615.92 | 4,432.34 | 116,214.94 | - | - | - | 116,214.94 | 112,031.36 |
| - โครงการรถไฟความเร็วสูง | 3,007.62 | 1,841.90 | - | 4,849.52 | - | - | - | 4,849.52 | 3,007.62 |
| ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน | | | | | | | | | |
| - โครงการรถไฟความเร็วสูง | 91.19 | 3,860.18 | - | 3,951.37 | - | - | - | 3,951.37 | 91.19 |
| เชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ | | | | | | | | | |
| - โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ | 520.18 | 1,297.05 | 1,807.47 | 9.76 | - | - | - | 9.76 | 520.18 |
| เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ | | | | | | | | | |
| - โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า | 15,586.58 | 7,744.12 | - | 23,330.70 | - | - | - | 23,330.70 | 15,586.58 |
| - โครงการระบบรถไฟฟ้ | 81,951.93 | 14,591.26 | - | 96,543.19 | - | - | - | 96,543.19 | 81,951.93 |
| ชานเมืองสายสีแดง | | | | | | | | | |
| รวม | 330,321.42 | 42,887.16 | 8,869.05 | 364,339.53 | 60,833.29 | 5,372.97 | 1,816.14 | 299,949.41 | 269,488.13 |

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวนรวม 245,577.50 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้รับต้นทุนการกู้ยืมเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการจำนวน 16,371.49 ล้านบาท และได้รวมมูลค่าที่ดินจากการเวนคืนพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ จำนวน 3,860.18 ล้านบาท ไว้ด้วย ซึ่งในงวดปี 2563 รฟท. ได้จัดประเภทรายการที่ดินจากการเวนคืนดังกล่าวไว้ในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จำนวน 417.30 ล้านบาท

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและได้เปิดทดลองระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 และเปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 มีมูลค่าโครงการฯ จำนวน 35,659.99 ล้านบาท ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้ รฟท. รับภาระต้นทุนเงินกู้และรัฐบาลรับประกันภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของโครงการไปก่อน และตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 เห็นชอบให้รัฐบาลรับประกันภาระหนี้โครงการพื้นฐานของโครงการฯ (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.18)

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

หน่วย: ล้านบาท

30 ก.ย. 64

30 ก.ย. 63

| | ราคาทุน | | ค่าเสื่อมราคาสะสม | | มูลค่าสุทธิ | |
|--------------------------------|------------------|----------|-------------------|------------------|---------------|------------------|
| | 1 ต.ค. 63* | เพิ่ม/ลด | 30 ก.ย. 64 | 1 ต.ค. 63 | เพิ่ม/ลด | 30 ก.ย. 64 |
| อาคารและสิ่งปลูกสร้าง | 4,375.93 | - | 4,270.67 | 886.41 | 87.10 | 950.66 |
| ทางรถไฟและสะพาน | 16,777.49 | - | 16,777.49 | 5,982.14 | 590.26 | 6,572.40 |
| รถจักรและล้อเลื่อน | 5,486.56 | - | 5,486.56 | 5,465.89 | 0.90 | 5,466.79 |
| อามัติสัญญาและโทรคมนาคม | 5,184.53 | - | 5,184.53 | 4,292.71 | 142.61 | 4,435.32 |
| 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 | - | 35,553.32 | 20,461.22 | 820.87 | 21,259.24 |
| | | | | 22.85 | | 14,294.08 |
| | | | | | | 15,197.36 |

5/11

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

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายของงบการเงินรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 รวมเป็น
จำนวน 5,381.70 ล้านบาท ประกอบด้วย

ค่าเสื่อมราคา - อาคารและอุปกรณ์ จำนวน 5,373.56 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคา - สิทธิทรัพย์สินการใช้ จำนวน 7.78 ล้านบาท

ค่าตัดจำหน่าย - สิทธิไม่มีตัวตน จำนวน 0.36 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายของงบการเงินเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 รวมเป็น
จำนวน 5,379.34 ล้านบาท ประกอบด้วย

ค่าเสื่อมราคา - อาคารและอุปกรณ์ จำนวน 5,372.97 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคา - สิทธิทรัพย์สินการใช้ จำนวน 6.15 ล้านบาท

ค่าตัดจำหน่าย - สิทธิไม่มีตัวตน จำนวน 0.22 ล้านบาท

6.9 สินทรัพย์สิทธิการใช้

| | หน่วย : ล้านบาท | |
|--|-----------------|----------------------|
| | งบการเงินรวม | งบการเงินเฉพาะกิจการ |
| สินทรัพย์สิทธิการใช้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 | - | - |
| ผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 | | |
| มาถือปฏิบัติ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 เป็นครั้งแรก | 17.71 | 12.30 |
| มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 | 17.71 | 12.30 |
| เพิ่มขึ้นระหว่างปี | - | - |
| ลดลง | (0.84) | - |
| ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี | (7.78) | (6.15) |
| มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 | 9.09 | 6.15 |

6.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|---------------------------|-----------------|------|----------------------|------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ราคาทุน | | | | |
| ณ วันต้นปี | 2.14 | 2.14 | 1.44 | 1.44 |
| บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น | 18.37 | - | - | - |
| หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย | - | - | - | - |
| ณ วันสิ้นปี | 20.51 | 2.14 | 1.44 | 1.44 |
| ค่าตัดจำหน่ายสะสม | | | | |
| ณ วันต้นปี | 1.56 | 0.70 | 1.22 | 0.50 |
| บวก ค่าตัดจำหน่ายสำหรับปี | 0.36 | 0.86 | 0.22 | 0.72 |
| หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย | - | - | - | - |
| ณ วันสิ้นปี | 1.92 | 1.56 | 1.44 | 1.22 |
| มูลค่าสุทธิตามบัญชี | | | | |
| ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 | 0.58 | 1.44 | 0.22 | 0.94 |
| ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 | 18.59 | 0.58 | - | 0.22 |

6.11 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|------------------------------------|-----------------------------------|--------------|----------------------|--------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | เงินฝากธนาคาร-เงินฝากกองทุนต่าง ๆ | 17.68 | 17.62 | 17.68 |
| เงินฝากธนาคาร-เงินประกันตัวพนักงาน | 5.52 | 5.20 | 5.52 | 5.20 |
| รวม | 23.20 | 22.82 | 23.20 | 22.82 |

หน่วย : ล้านบาท

6.12 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนเมื่อ รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|-----------------------------|------------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | ยอดยกมา | 9,755.54 | 11,560.94 | 9,755.54 |
| <u>บวก</u> จ่ายล่วงหน้า | 12,021.98 | 1,765.37 | 12,021.98 | 1,765.37 |
| | 21,777.52 | 13,326.31 | 21,777.52 | 13,326.31 |
| <u>หัก</u> ชำระตามค่างวดงาน | 4,639.44 | 3,570.77 | 4,639.44 | 3,570.77 |
| ยอดยกไป | 17,138.08 | 9,755.54 | 17,138.08 | 9,755.54 |

หน่วย : ล้านบาท

เงินจ่ายล่วงหน้า ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าในโครงการก่อสร้างตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

6.13 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

รายได้ภาษีเงินได้ที่แสดงในงบการเงินรวมเป็นส่วนของ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด สำหรับงวดตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2564 (วันจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท) ถึงวันที่ 30 กันยายน 2564 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

2564

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับงวด

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

การเปลี่ยนแปลงของผลต่างชั่วคราว

(0.94)

รายได้ภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

(0.94)

Handwritten mark

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดขึ้นในระหว่างปี มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| | 30 เม.ย. 64 | งบกำไรขาดทุน | 30 ก.ย. 64 |
|---|-------------|--------------|------------|
| สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี | | | |
| ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน | - | 0.04 | 0.04 |
| ขาดทุนสะสมทางภาษี | - | 0.90 | 0.90 |
| รวม | - | 0.94 | 0.94 |

6.14 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|---------------------------|--------------|------------|----------------------|------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ยอดยกมา | 238,023.77 | 219,947.58 | 238,023.77 | 219,947.58 |
| บวก ขาดทุนจากการดำเนินงาน | 18,243.35 | 19,076.19 | 18,243.35 | 19,076.19 |
| | 256,267.12 | 239,023.77 | 256,267.12 | 239,023.77 |
| หัก รับเงินงบประมาณ | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 |
| ยอดยกไป | 255,267.12 | 238,023.77 | 255,267.12 | 238,023.77 |

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

เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 255,267.12 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับของ รพท. จำนวน 158,951.94 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 96,315.18 ล้านบาท

| ปี | ผลขาดทุนสุทธิ ปรับปรุงใหม่ | รับชดเชยแล้วในปีงบประมาณ | | | หน่วย : ล้านบาท |
|------------|-------------------------------|--------------------------|-----------------|-----------------|---|
| | | 2562 | 2563 | 2564 | ผลขาดทุนสะสม ที่ยังไม่ได้รับชดเชย ณ 30 ก.ย.64 |
| 2550 | 6,355.89 | 3,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 1,355.89 |
| 2551 | 5,579.05 | - | - | - | 5,579.05 |
| 2552 | 9,155.41 | - | - | - | 9,155.41 |
| 2553 | 5,496.36 | - | - | - | 5,496.36 |
| 2554 | 28,558.18 | - | - | - | 28,558.18 |
| 2555 | 16,937.82 | - | - | - | 16,937.82 |
| 2556 | 13,987.35 | - | - | - | 13,987.35 |
| 2557 | 14,384.57 | - | - | - | 14,384.57 |
| 2558 | 16,734.69 | - | - | - | 16,734.69 |
| 2559 | 20,560.70 | - | - | - | 20,560.70 |
| 2560 | 10,135.39 | - | - | - | 10,135.39 |
| 2561 | 58,737.10 | - | - | - | 58,737.10 |
| 2562 | 16,325.07 | - | - | - | 16,325.07 |
| 2563 | 19,076.19 | - | - | - | 19,076.19 |
| 2564 | 18,243.35 | - | - | - | 18,243.35 |
| รวม | 260,267.12 | 3,000.00 | 1,000.00 | 1,000.00 | 255,267.12 |

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

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

ผลขาดทุนสะสมที่ยังไม่ได้รับชดเชย ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 255,267.12 ล้านบาท ในจำนวนนี้เป็นของกองทุน
สงเคราะห์ฯ รวมอยู่ด้วย จำนวน 96,315.18 ล้านบาท

ในปี 2564 รพท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุน จากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2564 จำนวน
1,000.00 ล้านบาท

6.15 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|-------------------------------------|-------------------|-------------------|----------------------|-------------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
| เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ | 804.80 | 1,185.03 | 804.80 | 1,185.03 |
| เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ | 204,060.48 | 204,673.67 | 204,060.48 | 204,673.67 |
| รวม | <u>204,865.28</u> | <u>205,858.70</u> | <u>204,865.28</u> | <u>205,858.70</u> |

เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับประกัน
ดอกเบี้ยเงินกู้ในส่วนที่รัฐบาลรับประกัน สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา และในส่วน
ของดอกเบี้ยเงินกู้ตามมติคณะรัฐมนตรีโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับเป็นเงินอุดหนุนในส่วนของปี 2564 ที่ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล

6.16 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
| สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี | 2,080.95 | 1,889.32 | 2,080.95 | 1,889.32 |
| น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอดใช้ | 12.82 | 13.33 | 12.82 | 13.33 |
| เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่ | 25.05 | 4.42 | 25.05 | 4.42 |
| เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน | 108.91 | 94.72 | 108.91 | 94.72 |
| ภาษีมูลค่าเพิ่มรอจ่ายคืน | 196.97 | 243.76 | 196.97 | 243.76 |
| เงินจ่ายอื่น | 0.96 | 0.74 | 0.93 | 0.74 |
| รวม | <u>2,425.66</u> | <u>2,246.29</u> | <u>2,425.63</u> | <u>2,246.29</u> |

6.17 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|--------------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | เจ้าหนี้การค้า | 2,011.78 | 2,682.14 | 2,028.25 |
| ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย | 574.62 | 1,086.81 | 566.79 | 1,081.34 |
| ภาษีค้างจ่าย | 425.16 | 290.94 | 412.35 | 289.32 |
| รวม | 3,011.56 | 4,059.89 | 3,007.39 | 4,044.50 |

หน่วย : ล้านบาท

6.18 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ | | | | | |
|--|-------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| | การรถไฟฯ รับภาระ | | รัฐบาลรับภาระ | | รวม | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| เงินกู้ต่างประเทศ | 17,566.52 | 337.70 | 33,788.82 | 44,895.03 | 51,355.34 | 45,232.73 |
| เงินกู้ภายในประเทศ | | | | | | |
| - พันธบัตร | 139,123.00 | 115,743.00 | - | - | 139,123.00 | 115,743.00 |
| - ธนาคารออมสิน | 28,714.87 | 36,349.00 | - | - | 28,714.87 | 36,349.00 |
| - ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) | 30,108.16 | 29,674.70 | - | - | 30,108.16 | 29,674.70 |
| - กระทรวงการคลัง | - | - | 107,014.80 | 87,232.30 | 107,014.80 | 87,232.30 |
| รวม | 215,512.55 | 182,104.40 | 140,803.62 | 132,127.33 | 356,316.17 | 314,231.73 |
| หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี | 44,404.63 | 28,325.70 | 22,183.17 | 31,034.72 | 66,587.80 | 59,360.42 |
| คงเหลือเงินกู้ยืมระยะยาว | 171,107.92 | 153,778.70 | 118,620.45 | 101,092.61 | 289,728.37 | 254,871.31 |

หน่วย : ล้านบาท

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2562 การประชุมเพื่อพิจารณาแนวทางการรับภาระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ปลัดกระทรวงคมนาคม ประธานการประชุมแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า การประชุมในครั้งนี้สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ในคราวอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา) ได้เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ของ รฟท. เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

สำนักงานประมาณ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม รฟท. และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ร่วมกันหารือเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการชำระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ต่อไป

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

เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี มีหนังสือที่ นร 0506/36668 เรื่องขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการรับภาระหนี้สินในโครงการขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองว่านายกรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว ส่งคืนเรื่องให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการประเด็นต่างๆ ให้เกิดความชัดเจน อาทิ ประเด็นผู้รับภาระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ประเด็นการให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินรับภาระค่าเสียหาย ค่าใช้จ่ายและค่าอากรจากการชำระค่าสิทธิการบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ล่าช้า และประเด็นผลกระทบของการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินต่อภาระทางการเงินของ รฟท. และภาระทางการคลังในการชำระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ โดยเร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 เรื่องแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด 19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นจากกระทรวงการคลังไปดำเนินการ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

จก

6.18.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ

6.18.1.1 เงินกู้ต่างประเภท

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | เลขที่สัญญา | วงเงิน | ปีเริ่มต้นสัญญา | อายุสัญญา | อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี | เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 63 | เบิกเงินกู้ระหว่างงวด | จ่ายชำระ | (กำไร)ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน | เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี | เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป |
|---|-------------|---------------------|-----------------|-----------------|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------|----------|--------------------------------|--|--|
| เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ครั้งที่ 3 โครงการเปลี่ยนแปลงระบบห้ามล้อฯ ส่วนที่ 1 | AL 8265654 | 4.09 ล้านยูโร | ปี 2544 | 33 ปี | 0.75 | 50.93 | - | (3.78) | 2.77 | 4.03 | 45.89 |
| เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ครั้งที่ 3 โครงการจัดการจราจรถักปรับเปลี่ยน ส่วนที่ 1 | AL 8265613 | 2.05 ล้านยูโร | ปี 2544 | 32.5 ปี | 0.75 | 26.86 | - | (1.91) | 1.47 | 2.03 | 24.39* |
| เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ครั้งที่ 6 โครงการจัดหาเครื่องถ่ายเอกสาร 72 ชุด | AL 8965238 | 4.94 ล้านยูโร | ปี 2544 | 20 ปี | 2.00 | 4.54 | - | (4.44) | (0.10) | - | - |
| เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันส่วนที่เหลือ | AL 9265521 | 2.61 ล้านยูโร | ปี 2544 | 23.5 ปี | 2.00 | 24.58 | - | (4.90) | 1.15 | 5.20 | 15.63 |
| เงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น ครั้งที่ 21 | TXXI-1 | 6,799.02 ล้านเยน | ปี 2541 | เฉลี่ย 21-24 ปี | 2.30 - 2.70 | 111.08 | - | (106.32) | (4.76) | - | - |
| เงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น ครั้งที่ 23 | TXXIII-5 | 2,430.88 ล้านเยน | ปี 2541 | 24 ปี 7 เดือน | 2.20 | 119.71 | - | (38.60) | (0.41) | 40.35 | 40.35 |

151

| รายการ | เลขที่สัญญา | วงเงิน | ปีเริ่มต้นสัญญา | อายุสัญญา | อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี | เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 63 | เบิกเงินกู้ระหว่างงวด | จ่ายชำระ | (กำไร) | เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี | เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป |
|--|-------------|-------------------|-----------------|-----------|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------|------------|--------|--|--|
| เงินกู้ยืมโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ ญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34 - ส่วนตัวรถ | TXXXIV-1 | 90,631.00 ล้านบาท | ปี 2559 | 15 ปี | 0.30 | 10,011.84 | 8,224.71 | (1,258.87) | 410.97 | 2,650.87 | 14,737.78 |
| รวม | | | | | | 10,349.54 | 8,224.71 | (1,418.82) | 411.09 | 2,702.48 | 14,864.04 |

6.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

| พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย | จำนวนครั้งที่ | จำนวนเงิน (ล้านบาท) | วันที่ออกพันธบัตร | วันที่ครบกำหนด | อายุพันธบัตร | อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี | พันธบัตรเงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 63 | ออกจำหน่ายระหว่างงวด | กำไรในระหว่างงวด | พันธบัตรที่ครบกำหนดภายใน 1 ปี | พันธบัตรที่ครบกำหนดตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป |
|--------------------------------------|---------------|------------------------|-------------------|----------------|--------------|--------------------------|---------------------------------|----------------------|------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| | | | | | | | | | | | |
| 2552 | 2 | 1,000.00 | 7 ก.ย. 52 | 7 ก.ย. 67 | 15 ปี | 4.4200 | 1,000.00 | - | - | - | 1,000.00 |
| 2552 | 4 | 1,000.00 | 28 ก.ย. 52 | 28 ก.ย. 67 | 15 ปี | 4.6000 | 1,000.00 | - | - | - | 1,000.00 |
| 2553 | 5 | 1,000.00 | 22 ม.ค. 53 | 22 ม.ค. 65 | 12 ปี | 4.3000 | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 | - |
| 2553 | 7 | 1,000.00 | 29 มี.ค. 53 | 29 มี.ค. 65 | 12 ปี | 4.1600 | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 | - |
| 2554 | 1 | 2,000.00 | 16 มิ.ย. 54 | 16 มิ.ย. 64 | 10 ปี | 3.8000 | 2,000.00 | - | (2,000.00) | - | - |
| 2554 | 2 | 1,000.00 | 11 ก.ค. 54 | 11 ก.ค. 66 | 12 ปี | 4.0300 | 1,000.00 | - | - | - | 1,000.00 |
| 2554 | 3 | 1,000.00 | 25 ส.ค. 54 | 25 ส.ค. 66 | 12 ปี | 3.9900 | 1,000.00 | - | - | - | 1,000.00 |
| 2555 | 1 | 1,000.00 | 10 เม.ย. 55 | 10 เม.ย. 65 | 10 ปี | 4.0050 | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 | - |
| 2555 | 4 | 1,000.00 | 23 ก.ค. 55 | 23 ก.ค. 65 | 10 ปี | 3.8400 | 1,000.00 | - | - | 1,000.00 | - |

| พันธบัตร การไฟฟ้า แห่งประเทศไทย | พันธบัตร ครั้งที่ | จำนวน วงเงิน (ล้านบาท) | วันที่ออก พันธบัตร | วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน | อายุพันธบัตร | อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี | พันธบัตร เงินกู้ยืมมา ณ 1 ต.ค. 63 | ออกจำหน่าย ระหว่างงวด | ไถ่ถอนใน ระหว่างงวด | พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ภายใน 1 ปี | พันธบัตรที่ครบ กำหนดไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป |
|---------------------------------------|----------------------|------------------------------|-----------------------|------------------------------|--------------|----------------------------------|---|--------------------------|------------------------|---|---|
| | | | | | | | | | | | |
| 2564 | 4 | 5,000.00 | 17 ก.พ. 64 | 17 ก.พ. 76 | 12 ปี | 1.6800 | - | 5,000.00 | - | - | 5,000.00 |
| 2564 | 5 | 2,980.00 | 17 มี.ค. 64 | 17 มี.ค. 71 | 7 ปี | 1.6670 | - | 2,980.00 | - | - | 2,980.00 |
| 2564 | 7 | 2,000.00 | 16 มิ.ย. 64 | 16 มิ.ย. 77 | 13 ปี | 2.2800 | - | 2,000.00 | - | - | 2,000.00 |
| 2564 | 8 | 3,800.00 | 19 ก.ค. 64 | 19 ก.ค. 77 | 13 ปี | 2.1970 | - | 3,800.00 | - | - | 3,800.00 |
| 2551 | 6 | 1,000.00 | 3 ก.ค. 51 | 3 ก.ค. 66 | 15 ปี | 6.5390 | 1,000.00 | - | - | - | 1,000.00 |
| 2556 | 6 | 1,600.00 | 16 พ.ค. 56 | 16 พ.ค. 66 | 10 ปี | 3.7300 | 1,600.00 | - | - | - | 1,600.00 |
| 2559 | 3 | 4,000.00 | 17 มิ.ย. 59 | 17 มิ.ย. 74 | 15 ปี | 2.8000 | 4,000.00 | - | - | - | 4,000.00 |
| 2559 | 5 | 3,000.00 | 5 ก.ย. 59 | 5 ก.ย. 64 | 5 ปี | 1.9400 | 3,000.00 | - | (3,000.00) | - | - |
| 2560 | 2 | 6,000.00 | 22 ส.ค. 60 | 22 ส.ค. 65 | 5 ปี | 1.8500 | 6,000.00 | - | - | 6,000.00 | - |
| 2563 | 5 | 3,800.00 | 26 พ.ค. 63 | 26 พ.ค. 68 | 5 ปี | 1.0800 | 3,800.00 | - | - | - | 3,800.00 |
| 2563 | 10 | 2,000.00 | 25 ก.ย. 63 | 25 ก.ย. 68 | 5 ปี | 0.9900 | 2,000.00 | - | - | - | 2,000.00 |
| 2564 | 6 | 2,000.00 | 19 พ.ค. 64 | 19 พ.ค. 69 | 5 ปี | 1.1280 | - | 2,000.00 | - | - | 2,000.00 |
| รวม | | 146,123.00 | | | | | 115,743.00 | 30,380.00 | (7,000.00) | 17,827.00 | 121,296.00 |

6.18.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ - เงินกู้ยืมธนาคาร

หน่วย : ล้านบาท

| ธนาคาร ผู้ให้กู้ | วงเงิน (ล้านบาท) | วันเริ่มต้น สัญญา | วันครบกำหนด สัญญา | อายุสัญญา | อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี | เงินกู้ยืม ระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 63 | เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด | จ่ายชำระใน ระหว่างงวด | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป |
|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------|--------------|------------------------------|--|---------------------------|--------------------------|--|--|
| ออมสิน | 5,000.00 | 27 เม.ย. 61 | 27 เม.ย. 64 | 3 ปี | BIBOR - 0.1771 | 4,160.00 | - | (4,160.00) | - | - |
| ออมสิน | 5,000.00 | 23 ส.ค. 61 | 23 ส.ค. 64 | 3 ปี | BIBOR - 0.1350 | 1,800.00 | - | (1,800.00) | - | - |
| ออมสิน | 10,389.00 | 07 ธ.ค. 61 | 07 ธ.ค. 64 | 3 ปี | BIBOR - 0.1100 | 10,389.00 | - | (10,389.00) | - | - |
| ออมสิน | 6,000.00 | 02 ก.ค. 62 | 02 ก.ค. 65 | 3 ปี | BIBOR - 0.0709 | 6,000.00 | - | - | 6,000.00 | - |
| ออมสิน | 5,000.00 | 04 เม.ย. 62 | 04 เม.ย. 65 | 3 ปี | BIBOR - 0.1115 | 5,000.00 | - | - | 5,000.00 | - |
| ออมสิน | 4,000.00 | 21 ต.ค. 63 | 21 ต.ค. 65 | 2 ปี | BIBOR + 0.1800 | - | 4,000.00 | - | - | 4,000.00 |
| ออมสิน | 5,000.00 | 03 ก.ค. 61 | 03 ก.ค. 64 | 3 ปี | BIBOR - 0.1660 | 5,000.00 | - | (5,000.00) | - | - |
| ออมสิน | 4,000.00 | 28 มิ.ย. 62 | 28 มิ.ย. 65 | 3 ปี | BIBOR - 0.0709 | 4,000.00 | - | - | 4,000.00 | - |
| ออมสิน | 7,500.00 | 17 ก.พ. 64 | 17 ก.พ. 66 | 2 ปี | BIBOR - 0.0100 | - | 7,500.00 | - | - | 7,500.00 |
| ออมสิน | 956.00 | 16 มิ.ย. 64 | 16 ธ.ค. 65 | 1 ปี 6 เดือน | BIBOR - 0.0100 | - | 956.00 | - | - | 956.00 |
| ออมสิน | 1,381.05 | 16 ก.ค. 64 | 16 ก.ค. 66 | 2 ปี | BIBOR + 0.2000 | - | 1,258.87 | - | - | 1,258.87 |
| กรุงไทย | 3,046.00 | 02 ก.ค. 62 | 02 ก.ค. 65 | 3 ปี | BIBOR - 0.0500 | 3,046.00 | - | - | 3,046.00 | - |
| กรุงไทย | 5,000.00 | 04 เม.ย. 62 | 04 เม.ย. 65 | 3 ปี | BIBOR - 0.1011 | 5,000.00 | - | - | 5,000.00 | - |
| กรุงไทย | 5,000.00 | 11 เม.ย. 61 | 11 เม.ย. 64 | 3 ปี | BIBOR - 0.1770 | 5,000.00 | - | (5,000.00) | - | - |
| กรุงไทย | 10,900.00 | 11 มี.ค. 63 | 11 มี.ค. 66 | 3 ปี | BIBOR - 0.17111 | 10,600.00 | - | - | - | 10,600.00 |
| กรุงไทย | 1,880.00 | 05 ก.พ. 63 | 05 ก.พ. 64 | 1 ปี | BIBOR - 0.1581 | 219.55 | - | (219.55) | - | - |
| กรุงไทย | 2,980.00 | 27 เม.ย. 61 | 27 เม.ย. 64 | 3 ปี | BIBOR - 0.1440 | 2,980.00 | - | (2,980.00) | - | - |
| กรุงไทย | 1,500.00 | 11 พ.ย. 63 | 11 พ.ย. 65 | 2 ปี | BIBOR + 0.2200 | - | 1,153.66 | - | - | 1,153.66 |

| ธนาคาร ผู้ให้กู้ | วงเงิน (ล้านบาท) | วันเริ่มต้น สัญญา | วันครบกำหนด สัญญา | อายุสัญญา | อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี | เงินกู้ยืม ระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 63 | เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด | จ่ายชำระใน ระหว่างงวด | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป |
|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------|-----------|------------------------------|--|---------------------------|--------------------------|--|--|
| กรุงเทพ | 2,000.00 | 03 ก.ค. 61 | 03 ก.ค. 64 | 3 ปี | BIBOR - 0.1600 | 2,000.00 | - | (2,000.00) | - | - |
| กรุงเทพ | 829.15 | 28 มิ.ย. 62 | 28 มิ.ย. 65 | 3 ปี | BIBOR - 0.0700 | 829.15 | - | - | 829.15 | - |
| กรุงเทพ | 1,887.00 | 01 ก.ค. 64 | 01 ก.ค. 66 | 2 ปี | BIBOR + 0.1000 | - | 1,479.35 | - | - | 1,479.35 |
| กรุงเทพ | 8,000.00 | 23 มิ.ย. 64 | 23 มิ.ย. 66 | 2 ปี | BIBOR | - | 8,000.00 | - | - | 8,000.00 |
| รวม | 97,248.20 | | | | | 66,023.70 | 24,347.88 | (31,548.55) | 23,875.15 | 34,947.88 |

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

6.18.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับประกันการ

6.18.2.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

| รายการ | เลขที่สัญญา | วงเงิน (ล้านบาท) | ปีเริ่มต้น สัญญา | อายุ สัญญา | อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี | เงินกู้ยืม ระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 63 | เบิกเงินกู้ ระหว่าง งวด | จ่ายชำระ | Roll-over สัญญา | (กำไร) ขาดทุนจาก อัตรา แลกเปลี่ยน | เงินกู้ยืม ระยะยาว ที่ถึงกำหนด ชำระภายใน 1 ปี | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป |
|---|-------------|---------------------|---------------------|---------------|------------------------------|--|-------------------------------|----------|--------------------|--|---|--|
| เงินกู้องค์การความร่วมมือ ระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 31 | TXXXI-1 | 63,018.00 | ปี 2552 | 25 ปี | 0.01 - 1.40 | 686.32 | - | (50.84) | - | - | 50.84 | 584.64 |
| เงินกู้องค์การความร่วมมือ ระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 33 | TXXXIII-1 | 38,203.00 | ปี 2558 | 20 ปี | 0.01 - 0.40 | 11,244.86 | - | (387.77) | - | - | 775.51 | 10,081.58 |

| รายการ | เลขที่สัญญา | วงเงิน (ล้านบาท) | ปีเริ่มต้น สัญญา | อายุ สัญญา | อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี | เงินกู้ยืม ระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 63 | เปิดเงินกู้ ระหว่าง งวด | จ่ายชำระ | Roll-over สัญญา | (กำไร) ขาดทุนจาก อัตรา แลกเปลี่ยน | เงินกู้ยืม ระยะยาว ที่ถึงกำหนด ชำระภายใน 1 ปี | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป |
|--|-------------|---------------------|---------------------|---------------|------------------------------|--|-------------------------------|----------|--------------------|--|---|--|
| เงินกู้ยืมร่วมมือ ระหว่างประเทศไทยกับ JICA ครั้งที่ 34 | TXXXIV-1 | | | | | | | | | | | |
| - ค่างานก่อสร้าง | | 71,780.00 | ปี 2559 | 15 ปี | 0.30 | 22,604.30 | 79.94 | (0.02) | (1,037.61) | 203.30 | 2,184.99 | 19,664.92 |
| - ค่าที่ปรึกษา | | 1,526.00 | ปี 2559 | 15 ปี | 0.01 | 347.71 | 109.78 | (0.01) | (21.19) | 10.05 | 44.63 | 401.71 |
| รวม | | | | | | 34,883.19 | 189.72 | (438.64) | (1,058.80) | 213.35 | 3,055.97 | 30,732.85 |

6.18.2.2 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (พันธบัตร)

หน่วย : ล้านบาท

| พันธบัตรรัฐบาล | จำหน่ายโดย ธนาคาร | วงเงิน (ล้านบาท) | เลขที่สัญญา | วันที่ออก พันธบัตร | วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน | อายุ พันธบัตร | อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี | พันธบัตร เงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 63 | ออกจำหน่าย ระหว่างงวด | ไถ่ถอนใน ระหว่าง งวด | Roll over สัญญา | พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอนภายใน 1 ปี | พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป |
|---|----------------------|---------------------|-------------|-----------------------|------------------------------|------------------|----------------------------------|--|--------------------------|----------------------------|-----------------------|--|---|
| พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการ บริหารหนี้ให้กู้ต่อ | ธนาคารแห่งประเทศไทย | 12,000.00 | 11-ช/2562 | 7 พ.ค. 62 | 25 มิ.ย. 75 | 13.15 ปี | 3.7750 | 12,000.00 | - | - | - | - | 12,000.00 |
| พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการ บริหารหนี้ให้กู้ต่อ | ธนาคารแห่งประเทศไทย | 15,000.00 | 5-ช/2564 | 1 มี.ค. 64 | 17 มิ.ย. 85 | 21.31 ปี | 2.0000 | - | - | - | 15,000.00 | - | 15,000.00 |
| รวม | | 27,000.00 | | | | | | 12,000.00 | - | - | 15,000.00 | - | 27,000.00 |

331

6.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (พันธบัตร)

หน่วย : ล้านบาท

| ธนาคาร ผู้ให้กู้ | วงเงิน (ล้านบาท) | เลขที่สัญญา | วันเริ่มต้น สัญญา | วันครบกำหนด สัญญา | อายุสัญญา | อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี | เงินกู้ยืม ระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 63 | เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด | จ่ายชำระ ระหว่างงวด | Roll over สัญญา | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป |
|---------------------|---------------------|-------------|----------------------|----------------------|--------------|------------------------------|--|---------------------------|------------------------|--------------------|--|--|
| ออมสิน | 782.40 | 8-ช/2561 | 18 ม.ค. 61 | 18 ม.ค. 64 | 2 ปี | Bibor - 0.1450 | 782.40 | - | (782.40) | - | - | - |
| ออมสิน | 4,718.02 | 10-ช/2562 | 30 พ.ค. 62 | 30 พ.ค. 64 | 2 ปี | Bibor - 0.1022 | 4,718.02 | - | (218.02) | (4,500.00) | - | - |
| ออมสิน | 2,500.00 | 10-ช/2562 | 30 พ.ค. 62 | 30 พ.ค. 67 | 5 ปี | Bibor - 0.0500 | 2,500.00 | - | - | - | - | 2,500.00 |
| ออมสิน | 2,500.00 | 10-ช/2562 | 30 พ.ค. 62 | 30 พ.ค. 67 | 5 ปี | Bibor - 0.0100 | 2,500.00 | - | - | - | - | 2,500.00 |
| ออมสิน | 2,500.00 | 10-ช/2562 | 30 พ.ค. 62 | 30 พ.ค. 72 | 10 ปี | Bibor | 2,500.00 | - | - | - | - | 2,500.00 |
| ออมสิน | 2,500.00 | 10-ช/2562 | 30 พ.ค. 62 | 30 พ.ค. 72 | 10 ปี | Bibor + 0.0400 | 2,500.00 | - | - | - | - | 2,500.00 |
| ออมสิน | 183.98 | 4-ช/2564 | 17 มี.ค. 64 | 17 มี.ค. 67 | 3 ปี | Bibor + 0.2000 | - | 161.22 | - | - | - | 161.22 |
| ออมสิน | 4,500.00 | 8-ช/2564 | 31 พ.ค. 64 | 31 พ.ค. 68 | 4 ปี | Bibor | - | - | - | 4,500.00 | - | 4,500.00 |
| ออมสิน | 661.59 | 9-ช/2564 | 16 ก.ค. 64 | 16 ก.ค. 66 | 2 ปี | Bibor + 0.2000 | - | - | - | 558.80 | - | 558.80 |
| ออมสิน | 657.00 | 18-ช/2562 | 18 ก.ย. 62 | 18 ก.ย. 65 | 3 ปี | Bibor - 0.0810 | 593.42 | - | - | - | 593.42 | - |
| ออมสิน | 2,000.00 | 6-ช/2561 | 18 ม.ค. 61 | 18 ม.ค. 64 | 3 ปี | Bibor - 0.1510 | 2,000.00 | - | - | (2,000.00) | - | - |
| ออมสิน | 4,700.00 | 15-ช/2561 | 10 พ.ค. 61 | 10 พ.ค. 64 | 3 ปี | Bibor - 0.1710 | 4,700.00 | - | - | (4,700.00) | - | - |
| ออมสิน | 2,539.00 | 22-ช/2561 | 28 ก.ย. 61 | 28 พ.ค. 64 | 2 ปี 8 เดือน | Bibor - 0.1050 | 2,539.00 | - | - | (2,539.00) | - | - |
| ออมสิน | 2,461.00 | 16-ช/2562 | 09 ส.ค. 62 | 09 ส.ค. 65 | 3 ปี | Bibor - 0.0711 | 2,458.04 | - | - | - | 2,458.04 | - |
| ออมสิน | 3,968.74 | 7-ช/2561 | 18 ม.ค. 61 | 18 ม.ค. 64 | 3 ปี | Bibor - 0.1550 | 2,884.95 | - | (2,884.95) | - | - | - |
| ออมสิน | 854.08 | 17-ช/2562 | 02 ก.ย. 62 | 02 ก.ย. 65 | 3 ปี | Bibor - 0.0750 | 854.08 | - | - | - | 854.08 | - |

22

| ธนาคาร ผู้ให้กู้ | วงเงิน (ล้านบาท) | เลขที่สัญญา | วันเริ่มต้น สัญญา | วันครบกำหนด สัญญา | อายุสัญญา | อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี | เงินกู้ยืม ระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 63 | เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด | จ่ายชำระใน ระหว่างงวด | Roll over สัญญา | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป |
|---------------------|---------------------|-------------|----------------------|----------------------|--------------|------------------------------|--|---------------------------|--------------------------|--------------------|--|--|
| ออมสิน | 1,274.99 | 10-ช/2563 | 10 เม.ย. 63 | 10 เม.ย. 66 | 3 ปี | Bibor - 0.1782 | 1,274.99 | - | - | - | - | 1,274.99 |
| ออมสิน | 10,000.00 | 8-ช/2562 | 09 เม.ย. 62 | 09 เม.ย. 65 | 3 ปี | Bibor - 0.1115 | 958.09 | - | - | - | 958.09 | - |
| ออมสิน | 8,100.00 | 02-ช/2564 | 10 ก.พ. 64 | 10 ก.พ. 67 | 3 ปี | Bibor - 0.0200 | - | 8,100.00 | - | - | - | 8,100.00 |
| ออมสิน | 5,000.00 | 13-ช/2564 | 23 ส.ค. 64 | 23 ส.ค. 67 | 3 ปี | Bibor + 0.2800 | - | 316.65 | - | - | - | 316.65 |
| ออมสิน | 2,195.00 | 21-ช/2562 | 25 ต.ค. 62 | 24 ก.ค. 65 | 2 ปี 9 เดือน | Bibor - 0.0912 | 2,195.00 | - | - | - | 2,195.00 | - |
| ออมสิน | 420.00 | 11-ช/2563 | 27 เม.ย. 63 | 27 เม.ย. 66 | 3 ปี | Bibor - 0.1782 | 420.00 | - | - | - | - | 420.00 |
| ออมสิน | 5,122.00 | 6-ช/2562 | 21 มี.ค. 62 | 21 มี.ค. 65 | 3 ปี | Bibor - 0.1112 | 1,991.57 | - | - | - | 1,991.57 | - |
| ออมสิน | 5,905.00 | 27-ช/2563 | 21 ธ.ค. 63 | 21 ธ.ค. 67 | 4 ปี | Bibor + 0.3000 | - | 2,141.09 | - | - | - | 2,141.09 |
| ออมสิน | 4,400.00 | 5-ช/2563 | 15 ม.ค. 63 | 15 ม.ค. 66 | 3 ปี | Bibor - 0.1355 | 4,400.00 | - | - | - | - | 4,400.00 |
| ออมสิน | 9,220.00 | 3-ช/2562 | 24 ม.ค. 62 | 24 ก.ค. 64 | 2 ปี 6 เดือน | Bibor - 0.0800 | 8,971.54 | - | (0.54) | (8,971.00) | - | - |
| ออมสิน | 1,421.00 | 23-ช/2561 | 28 ก.ย. 61 | 28 พ.ค. 64 | 2 ปี 8 เดือน | Bibor - 0.1050 | 1,421.00 | - | - | (1,421.00) | - | - |
| ออมสิน | 3,772.00 | 28-ช/2563 | 21 ม.ค. 64 | 21 ม.ค. 68 | 4 ปี | Bibor + 0.3000 | - | 3,281.12 | - | - | - | 3,281.12 |
| กรุงไทย | 385.00 | 1-ช/2562 | 08 ม.ค. 62 | 08 พ.ค. 64 | 2 ปี 4 เดือน | Bibor - 0.0711 | 253.50 | - | (0.50) | (253.00) | - | - |
| กรุงไทย | 406.24 | 22-ช/2562 | 08 พ.ย. 62 | 08 พ.ค. 64 | 1 ปี 6 เดือน | Bibor - 0.0900 | 187.69 | - | (187.69) | - | - | - |
| กรุงไทย | 385.00 | 7-ช/2564 | 10 พ.ค. 64 | 10 พ.ค. 67 | 3 ปี | Bibor + 0.0700 | - | - | - | 253.00 | - | 253.00 |
| กรุงไทย | 1,803.00 | 2-ช/2562 | 08 ม.ค. 62 | 08 พ.ค. 64 | 2 ปี 4 เดือน | Bibor - 0.0711 | 1,290.00 | - | - | (1,290.00) | - | - |
| กรุงไทย | 10.44 | 24-ช/2563 | 23 พ.ย. 63 | 23 พ.ย. 67 | 4 ปี | Bibor + 0.3000 | - | 3.64 | - | - | - | 3.64 |
| กรุงไทย | 3,949.00 | 4-ช/2562 | 14 ก.พ. 62 | 14 ก.พ. 65 | 3 ปี | Bibor - 0.1011 | 3,949.00 | - | - | - | 3,949.00 | - |

| ธนาคาร ผู้ให้กู้ | วงเงิน (ล้านบาท) | เลขที่สัญญา | วันเริ่มต้น สัญญา | วันครบกำหนด สัญญา | อายุสัญญา | อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี | เงินกู้ยืม ระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 63 | เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด | จ่ายชำระใน ระหว่างงวด | Roll over สัญญา | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี | เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป |
|---------------------|---------------------|-------------|----------------------|----------------------|------------------------|------------------------------|--|---------------------------|--------------------------|--------------------|--|--|
| กรุงไทย | 6.08 | 23-ช/2563 | 23 พ.ย. 63 | 23 พ.ย. 67 | 4 ปี | Bibor + 0.3000 | - | 3.79 | - | - | - | 3.79 |
| กรุงไทย | 4,700.00 | 1-ช/2563 | 10 ม.ค. 63 | 09 เม.ย. 65 | 2 ปี 2 เดือน 30 วัน | Bibor - 0.12468 | 198.38 | 4,501.62 | - | - | 4,700.00 | - |
| กรุงไทย | 1,800.00 | 3-ช/2563 | 15 ม.ค. 63 | 15 ม.ค. 66 | 3 ปี | Bibor - 0.13199 | 1,800.00 | - | - | - | - | 1,800.00 |
| กรุงไทย | 848.00 | 26-ช/2561 | 28 พ.ย. 61 | 28 พ.ค. 64 | 2 ปี 6 เดือน | Bibor - 0.0811 | 848.00 | - | - | (848.00) | - | - |
| กรุงไทย | 3,305.00 | 6-ช/2563 | 12 มี.ค. 63 | 12 มี.ค. 66 | 3 ปี | Bibor - 0.16589 | 2,539.46 | 765.54 | - | - | - | 3,305.00 |
| กรุงไทย | 1,428.00 | 15-ช/2562 | 24 ก.ค. 62 | 24 ก.ค. 65 | 3 ปี | Bibor - 0.0700 | 1,428.00 | - | - | - | 1,428.00 | - |
| กรุงไทย | 4,983.48 | 25-ช/2563 | 23 พ.ย. 63 | 23 พ.ย. 67 | 4 ปี | Bibor + 0.3000 | - | 3,008.03 | - | - | - | 3,008.03 |
| กรุงไทย | 1,600.00 | 4-ช/2563 | 15 ม.ค. 63 | 15 ม.ค. 66 | 3 ปี | Bibor - 0.13299 | 1,600.00 | - | - | - | - | 1,600.00 |
| กรุงไทย | 2,700.00 | 12-ช/2563 | 22 เม.ย. 63 | 22 เม.ย. 66 | 3 ปี | Bibor - 0.08889 | 2,665.81 | 34.19 | - | - | - | 2,700.00 |
| กรุงไทย | 1,000.00 | 15-ช/2563 | 17 ก.ย. 63 | 17 ก.ย. 67 | 4 ปี | Bibor + 0.2700 | - | 1,000.00 | - | - | - | 1,000.00 |
| กรุงไทย | 8,000.00 | 7-ช/2563 | 12 มี.ค. 63 | 12 มี.ค. 66 | 3 ปี | Bibor - 0.17589 | 5,310.35 | 2,689.65 | - | - | - | 8,000.00 |
| กรุงไทย | 5,769.00 | 12-ช/2564 | 27 ก.ค. 64 | 27 ก.ค. 68 | 4 ปี | Bibor + 0.3200 | - | - | (3,208.73) | 5,769.00 | - | 2,560.27 |
| กรุงเทพ | 500.00 | 9-ช/2564 | 16 ก.ค. 64 | 16 ก.ค. 66 | 2 ปี | Bibor + 0.1800 | - | - | - | 500.00 | - | 500.00 |
| กรุงเทพ | 500.00 | 12-ช/2564 | 27 ก.ค. 64 | 27 ก.ค. 68 | 4 ปี | Bibor + 0.2600 | - | - | - | 500.00 | - | 500.00 |
| กรุงเทพ | 500.00 | 12-ช/2564 | 27 ก.ค. 64 | 27 ก.ค. 68 | 4 ปี | Bibor + 0.2900 | - | - | - | 500.00 | - | 500.00 |
| รวม | 139,434.04 | | | | | | 75,232.29 | 26,006.54 | (7,282.83) | (13,941.20) | 19,127.20 | 60,887.60 |

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

6.19 เจ้าหนี้กองทุนเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองทุนเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และวันที่ 30 กันยายน 2563 จำนวน 183.10 ล้านบาท และ 284.70 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเป็นเงินสุทธิต่อจากยอดเงินสะสมที่เก็บจากผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. และเงินให้กู้แก่สมาชิกของกองทุนเงินสะสมฯ ที่ รฟท. จ่ายแทนจากกองทุนเงินสะสมฯ

6.20 ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างชำระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ | | | | | |
|-------------------------------|-------------------------------------|------------|---------------|------------|------------|------------|
| | การรถไฟฟ้า รับภาระ | | รัฐบาลรับภาระ | | รวม | |
| | 30 ก.ย. 64 | 30 ก.ย. 63 | 30 ก.ย. 64 | 30 ก.ย. 63 | 30 ก.ย. 64 | 30 ก.ย. 63 |
| ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ | 9.64 | 6.92 | 133.22 | 138.15 | 142.86 | 145.07 |
| ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ | | | | | | |
| - กระทรวงการคลัง | - | - | 329.87 | 246.10 | 329.87 | 246.10 |
| - พันธบัตร | 490.26 | 434.57 | 106.44 | 102.24 | 596.70 | 536.81 |
| - ธนาคารออมสิน | 51.66 | 67.12 | 6.91 | 13.99 | 58.57 | 81.11 |
| - ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) | 29.17 | 59.76 | 13.01 | 4.29 | 42.18 | 64.05 |
| รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่ค้างชำระ | 580.73 | 568.37 | 589.45 | 504.77 | 1,170.18 | 1,073.14 |

6.21 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|-------------------------------------|--------------|----------|----------------------|----------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร | 1,168.34 | 1,307.40 | 1,168.34 | 1,307.40 |
| รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร | 91.74 | 112.19 | 91.74 | 112.19 |
| หนี้สินค้างจ่ายอื่น ๆ | 42.33 | 48.03 | 42.33 | 43.24 |
| รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ | 573.99 | 55.98 | 573.99 | 55.98 |
| รวม | 1,876.40 | 1,523.60 | 1,876.40 | 1,518.81 |

รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 1,168.34 ล้านบาท เป็นรายได้รับล่วงหน้าที่ยังไม่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 632.40 ล้านบาท

6.22 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|----------------------|--------------|--------------|----------------------|--------------|
| | | | หน่วย : ล้านบาท | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| เงินฝากกองทุนต่าง ๆ | 17.68 | 17.62 | 17.68 | 17.62 |
| เงินประกันตัวพนักงาน | 5.52 | 5.20 | 5.52 | 5.20 |
| รวม | 23.20 | 22.82 | 23.20 | 22.82 |

6.23 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | | | หน่วย : ล้านบาท | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| เงินมัดจำ | 866.78 | 796.44 | 864.30 | 796.44 |
| เงินประกัน | 2,684.35 | 2,719.23 | 2,683.65 | 2,718.60 |
| รวม | 3,551.13 | 3,515.67 | 3,547.95 | 3,515.04 |

6.24 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|--------------------------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | | | หน่วย : ล้านบาท | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ยอดยกมา | 4,784.63 | 5,246.46 | 4,784.63 | 5,246.46 |
| <u>บวก</u> อุปกรณ์รับบริจาด | - | - | - | - |
| | 4,784.63 | 5,246.46 | 4,784.63 | 5,246.46 |
| <u>หัก</u> รับรู้เป็นรายได้ | 445.66 | 461.83 | 445.66 | 461.83 |
| จัดประเภทรายการใหม่และปรับปรุง | 13.96 | - | 13.96 | - |
| ยอดยกไป | 4,325.01 | 4,784.63 | 4,325.01 | 4,784.63 |

6.25 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|----------------------|-------------------|
| | | | หน่วย : ล้านบาท | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ยอดยกมา | 285,751.15 | 282,794.43 | 285,751.15 | 282,794.43 |
| <u>บวก</u> เพิ่มจากรัฐบาลอนุมัติ | 13,441.47 | 4,439.85 | 13,441.47 | 4,439.85 |
| | 299,192.62 | 287,234.28 | 299,192.62 | 287,234.28 |
| <u>หัก</u> รับรู้เป็นรายได้ | 873.10 | 970.34 | 873.10 | 970.34 |
| กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน | 1.20 | 0.43 | 1.20 | 0.43 |
| ปรับปรุง | 813.34 | 512.36 | 813.34 | 512.36 |
| ยอดยกไป | 297,504.98 | 285,751.15 | 297,504.98 | 285,751.15 |

วิศ

รายการปรับปรุง เป็นการปรับวงเงินงบประมาณอนุมัติจากรัฐบาลซึ่งคงเหลือหลังจากดำเนินการจัดหาทรัพย์สินแล้วเสร็จตามที่ได้รับอนุมัติ

รฟท. ได้บันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาลตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก

6.26 หนี้สินตามสัญญาเช่า

มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าและการเคลื่อนไหวสำหรับปี

| | งบการเงินรวม | งบการเงินเฉพาะกิจการ |
|---|--------------|----------------------|
| ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 | - | - |
| ผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติเป็นครั้งแรก | 46.48 | 41.07 |
| ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 | 46.48 | 41.07 |
| ลดลง | (0.84) | - |
| ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น | 0.18 | 0.10 |
| เงินจ่ายชำระ | (7.91) | (6.20) |
| ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 | 37.91 | 34.97 |
| หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี | (7.65) | (6.20) |
| หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี | 30.26 | 28.77 |

6.27 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ประเภทผลประโยชน์ระยะยาวและผลประโยชน์หลังออกจากงาน ประกอบด้วย ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ ภาระบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ และภาระการรักษาพยาบาล

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

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานเป็นข้อสมมติหลักของงบการเงินเฉพาะกิจการ ณ ปี 2561 ส่วนข้อสมมติหลักของงบการเงินรวมเป็นข้อสมมติหลักของบริษัทย่อย ณ ปี 2562 และของ รฟท. ณ ปี 2561 มีดังนี้

| | งบการเงินรวม (ร้อยละ) | งบการเงินเฉพาะกิจการ (ร้อยละ) |
|--------------------------------|---|-------------------------------|
| อัตราคิดลด | 1.89 - 3.58 | 2.60 - 3.58 |
| อัตราเงินเฟ้อ | 2.75 | 2.75 |
| อัตราการขึ้นเงินเดือน | 6 | 6 |
| อัตราการเพิ่มของค่ารักษาพยาบาล | 6 | 6 |
| อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน | 0.57 - 11.46 | 0.57 - 6.88 |
| อัตรามรณะ | อ้างอิงตารางมรณะไทย (TMO17) อ้างอิงตารางมรณะไทย (TMO17) | |

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|---------------------------------|--------------|------------|----------------------|------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ยอดยกมา ณ วันต้นงวด | 68,016.53 | 66,729.22 | 67,961.43 | 66,682.05 |
| บวก จัดประเภทผลประโยชน์ระยะสั้น | 4.79 | - | - | - |
| ต้นทุนบริการปัจจุบัน | 2,929.24 | 3,053.50 | 2,926.65 | 3,046.47 |
| ต้นทุนดอกเบี้ย | 2,044.25 | 1,985.23 | 2,043.21 | 1,984.33 |
| ผลประโยชน์จ่ายในระหว่างงวด | (3,712.01) | (3,751.42) | (3,712.01) | (3,751.42) |
| ยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด | 69,282.80 | 68,016.53 | 69,219.28 | 67,961.43 |

ค่าใช้จ่ายโครงการผลประโยชน์พนักงานที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|---|--------------|----------|----------------------|----------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ต้นทุนบริการในปัจจุบัน | 2,929.24 | 3,053.50 | 2,926.64 | 3,046.47 |
| ต้นทุนดอกเบี้ย | 2,044.25 | 1,985.23 | 2,043.21 | 1,984.33 |
| กำไรขาดทุนจากการประมาณการตาม หลักคณิตศาสตร์ประกันภัย | 1,508.84 | 1,232.30 | 1,508.84 | 1,232.30 |
| รวม | 6,482.33 | 6,271.03 | 6,478.69 | 6,263.10 |

การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติฐานที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยถือว่าข้อสมมติฐานอื่น ๆ คงที่ จะมีผลกระทบต่อประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้ ณ วันสิ้นงวด

รฟท. ไม่ได้ประเมินการวิเคราะห์ค่าความอ่อนไหวต่อหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานของปี 2564 อย่างไรก็ตาม รฟท. ติดตามค่าของสมมติฐานต่าง ๆ ณ วันสิ้นงวด พบว่า ข้อสมมติเรื่องอัตราคิดลด ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ลดลงอย่างมาก เมื่อเทียบกับข้อสมมติอัตราคิดลดที่ใช้ในการคำนวณภาระหนี้สินและค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงานตามรายงานโครงการฯ เมื่อปี 2561 ซึ่งได้บันทึกบัญชีไว้ โดยเมื่อวิเคราะห์ค่าความอ่อนไหวของข้อสมมติอัตราคิดลดที่ลดลงพบว่า อาจส่งผลให้ภาระหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานและค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงาน ณ วันสิ้นงวดมีจำนวนสูงกว่าที่บันทึกบัญชีไว้ โดยอ้างอิงตามจำนวนประมาณที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 6.24 ของงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2563 เกี่ยวกับการวิเคราะห์ความอ่อนไหว

รฟท. อยู่ระหว่างจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญประเมินภาระหนี้สินสำหรับผลประโยชน์ของพนักงานงวดบัญชีปี 2565 และจะประเมินภาระหนี้สินฯ ของงวดบัญชีปี 2564 ย้อนหลังใหม่

6.28 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|--|--------------|----------|----------------------|----------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน | 1,315.66 | 1,413.59 | 1,315.66 | 1,413.59 |
| ภาระจ่ายอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน | 505.83 | 472.77 | 505.83 | 472.77 |
| ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน | 0.47 | 0.56 | 0.47 | 0.56 |
| เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก | | | | |
| - ส่วนราชการ | 267.66 | 364.96 | 267.66 | 364.96 |
| - เอกชน | 58.42 | 41.64 | 58.42 | 41.64 |
| สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้ | 2,047.99 | 1,856.96 | 2,047.99 | 1,856.96 |
| รอใช้งาน/รอการขาย | | | | |
| รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณา | 9.38 | 43.35 | 9.38 | 43.35 |
| ค่าจ้างที่ปรึกษาการจ่าย | 22.38 | 22.38 | 22.38 | 22.38 |
| รายได้สินทรัพย์บริจาคการรับรู้ | 385.06 | 367.28 | 385.06 | 367.28 |
| อื่น ๆ | 9.01 | 9.01 | 9.01 | 9.01 |
| รวม | 4,621.86 | 4,592.50 | 4,621.86 | 4,592.50 |

ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 1,315.66 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 204.97 ล้านบาท ภาระจ่ายอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 505.38 ล้านบาท และส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 36.87 ล้านบาท

6.29 เงินทุน และกำไรสะสม-จัดสรรแล้ว

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่ รฟท. ได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|-----------------------------------|------------------|------------------|----------------------|------------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
| 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 | <u>44,280.27</u> | <u>44,280.27</u> | <u>44,280.27</u> | <u>44,280.27</u> |

กำไรสะสม-จัดสรรแล้ว ตามงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 468.84 ล้านบาท ส่วนใหญ่ประกอบด้วย เงินสำรองขยายงาน จำนวน 113.08 ล้านบาท เงินสำรองเผื่อขาด จำนวน 23.46 ล้านบาท เงินสมทบตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจ พ.ศ. 2504-2519 จำนวน 298.98 ล้านบาท เงินสำรองปรับปรุงทางรถไฟ จำนวน 4.80 ล้านบาท เงินโบนัสโอนไว้เป็นกำไรสะสม เป็นต้น โดยเป็นไปตามมาตรา 20 ของ พรบ. การรถไฟฯ ที่กำหนดให้เงินสำรอง ประกอบด้วย เงินสำรองเผื่อขาด เงินสำรองอื่น ๆ เพื่อความประสงค์เฉพาะตามแต่คณะกรรมการเห็นสมควร

6.30 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|------------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
| รายได้การโดยสาร | 1,275.92 | 2,597.30 | 1,275.92 | 2,597.30 |
| รายได้การสินค้า | 1,825.48 | 1,853.08 | 1,825.48 | 1,853.08 |
| ค่าเช่ารถเสียบึง | - | 10.81 | - | 10.81 |
| รวม | <u>3,101.40</u> | <u>4,461.19</u> | <u>3,101.40</u> | <u>4,461.19</u> |

6.31 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|----------------------------|-----------------|---------------|----------------------|---------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
| รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า | 279.95 | 514.45 | 279.95 | 514.45 |
| ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร | 0.35 | 0.80 | 0.35 | 0.80 |
| รวม | <u>280.30</u> | <u>515.25</u> | <u>280.30</u> | <u>515.25</u> |

๓๖๖

6.32 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|---|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| รายได้ค่าเช่าที่ดิน | 2,391.48 | 2,402.62 | 2,391.48 | 2,402.62 |
| รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน | 283.54 | 309.84 | 283.54 | 309.84 |
| ค่าใช้จ่ายสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณ ที่ดินการรถไฟฯ | 74.88 | 100.18 | 74.88 | 100.18 |
| รายได้ค่าเช่า-กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ | 110.94 | 142.48 | 110.94 | 142.48 |
| รายได้ค่าเช่าอาคาร | 196.42 | 193.01 | 196.42 | 193.01 |
| รายได้ค่าใช้จ่ายสิทธิในบริเวณสถานี | 22.82 | 22.91 | 22.82 | 22.91 |
| ค่าเช่าโรงแรม | 31.62 | 74.18 | 31.62 | 74.18 |
| รวม | 3,111.70 | 3,245.22 | 3,111.70 | 3,245.22 |

6.33 รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|----------------------|-----------------|---------------|----------------------|---------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ค่าธรรมเนียมสัมปทาน | - | - | - | - |
| รายได้ค่าขาดประโยชน์ | 500.07 | 827.08 | 500.07 | 827.08 |
| รวม | 500.07 | 827.08 | 500.07 | 827.08 |

รฟท. ได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุก๊าซและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี 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. จึงมีมติให้เรียกเก็บ ค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563 ให้ รฟท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ข. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ ณ วันสิ้นสุด รฟท. ได้รับชำระเงิน ค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการไอซีดี ลาดกระบัง รายปัจจุบันแล้วเป็นบางส่วนและอยู่ระหว่างดำเนินการเร่งรัด ให้ชำระเงินค่าขาดประโยชน์ส่วนที่เหลืออยู่

รพท. มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.74/2561 ลงวันที่ 31 มกราคม 2561 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานผู้ประกอบการรายใหม่ และมีหนังสือแจ้งต่อผู้ประกอบการสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากลองไอซีดี ที่ลาดกระบังรายเดิมว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ในช่วงที่สัญญายังมีได้มีการผูกพันสัญญาใหม่ และ รพท. ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากลอง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง ซึ่งได้ดำเนินการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากลอง ไอซีดี ต่อคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้มีการศึกษาข้อมูลตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกาไปพิจารณาประกอบการดำเนินการก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

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

คำสั่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 4/2564 ลงวันที่ 5 สิงหาคม 2564 แต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากลองไอซีดีที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามผลการวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564

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

6.34 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|--|-----------------|---------------|----------------------|---------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| รายได้ค่าใช้สิทธิชนสัมภาระและติดตั้ง | 6.81 | 15.25 | 6.81 | 15.25 |
| ป้ายโฆษณาบนขบวนรถ | | | | |
| รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม | 0.31 | 7.20 | 0.31 | 7.20 |
| รายได้ค่ารักษาพยาบาลโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร | 2.33 | 2.59 | 2.33 | 2.59 |
| รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคลภายนอก | 53.99 | 46.78 | 53.99 | 46.78 |
| รายได้ตลาด กม.11 | 3.55 | 1.12 | 3.55 | 1.12 |
| รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับที่ดินและอาคาร | 21.11 | 51.77 | 21.11 | 51.77 |
| รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง | 5.51 | 11.80 | 5.51 | 11.80 |
| รวม | 93.61 | 136.51 | 93.61 | 136.51 |

6.35 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|--|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร | 44.04 | 33.17 | 44.04 | 33.17 |
| เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) | 1,965.94 | 2,828.50 | 1,965.94 | 2,828.50 |
| เงินอุดหนุนเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ | - | 51.21 | - | 51.21 |
| เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล | 873.10 | 919.13 | 873.10 | 919.13 |
| เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ | 1,247.77 | 1,381.00 | 1,247.77 | 1,381.00 |
| รวม | 4,130.85 | 5,213.01 | 4,130.85 | 5,213.01 |

6.35.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

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

6.35.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคา ค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554

6.35.3 เงินอุดหนุนอื่น ๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน ส่วนเงินอุดหนุนสินทรัพย์รับรู้เป็นรายได้ตามจำนวนค่าเสื่อมราคา ของทรัพย์สินที่ได้จากเงินอุดหนุน

6.36 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|-----------------|-----------------|-------|----------------------|-------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
| ขายรางเหล็กเก่า | 292.72 | 57.14 | 292.72 | 57.14 |
| ขายไม้หมอนเก่า | 3.55 | 3.32 | 3.55 | 3.32 |
| รวม | 296.27 | 60.46 | 296.27 | 60.46 |

6.37 รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|------------------------------|-----------------|--------|----------------------|--------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
| รายได้ค่าปรับ | 40.53 | 75.79 | 40.48 | 75.79 |
| รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ | 288.10 | 253.88 | 288.10 | 253.88 |
| รายได้ขายแบบประกวดราคา | 6.59 | 10.35 | 6.59 | 10.35 |
| รายได้ชดใช้ค่าเสียหาย | 23.34 | 43.48 | 23.34 | 43.48 |
| รายได้ดอกเบี้ย | 2.35 | 14.12 | 2.22 | 14.05 |
| รายได้ค่าจอตรถและทำความสะอาด | 40.03 | 37.87 | 40.03 | 37.87 |
| รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น | 41.53 | 57.12 | 41.50 | 57.12 |
| รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ | 5.69 | 68.80 | 5.69 | 68.80 |
| รวม | 448.16 | 561.41 | 447.95 | 561.34 |

6.38 ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|--|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
| สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี | 5.30 | 10.77 | 5.30 | 10.77 |
| ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น | 593.81 | 1,877.60 | 593.81 | 1,877.60 |
| กำไรจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศ | (482.25) | - | (482.25) | - |
| อื่น ๆ | 0.47 | - | 0.47 | - |
| รวม | 117.33 | 1,888.37 | 117.33 | 1,888.37 |

ขาดทุน (กำไร) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเป็นสกุลเงินยูโร (EUR) เงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่นเป็นสกุลเงินเยน (JPY) กำไรจากสัญญาซื้อขายเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ (USD) และรายการอื่นๆ

6.39 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|----------------------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
| ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล | | | | |
| ค่าเงินเดือนค่าจ้าง | 777.58 | 806.95 | 777.58 | 806.95 |
| ค่าล่วงเวลา | 99.78 | 98.97 | 99.78 | 98.97 |
| ค่าสวัสดิการอื่น ๆ | 119.15 | 130.81 | 119.15 | 130.81 |
| ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่น ๆ | 1,388.81 | 1,770.99 | 1,388.81 | 1,770.99 |
| รวม | 2,385.32 | 2,807.72 | 2,385.32 | 2,807.72 |

6.40 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|--|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
| ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล | | | | |
| ค่าเงินเดือนค่าจ้าง | 694.88 | 743.71 | 694.88 | 743.71 |
| ค่าล่วงเวลา | 137.64 | 154.28 | 137.64 | 154.28 |
| ค่าสวัสดิการอื่น ๆ | 40.86 | 56.07 | 40.86 | 56.07 |
| ค่าวัสดุบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และอื่น ๆ | 2,403.50 | 2,316.26 | 2,403.50 | 2,316.26 |
| รวม | 3,276.88 | 3,270.32 | 3,276.88 | 3,270.32 |

6.41 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|------------------------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล | | | | |
| ค่าเงินเดือนค่าจ้าง | 2,365.69 | 2,434.11 | 2,365.69 | 2,434.11 |
| ค่าล่วงเวลา | 877.43 | 873.12 | 877.43 | 873.12 |
| ค่าสวัสดิการอื่น ๆ | 281.06 | 327.29 | 281.06 | 327.29 |
| ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง | 1,508.29 | 1,749.68 | 1,508.29 | 1,749.68 |
| ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ | 1,002.88 | 1,298.58 | 1,002.88 | 1,298.58 |
| รวม | 6,035.35 | 6,682.78 | 6,035.35 | 6,682.78 |

6.42 ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|------------------------------|-----------------|--------------|----------------------|--------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ | 116.56 | 18.07 | 116.56 | 18.07 |
| รวม | 116.56 | 18.07 | 116.56 | 18.07 |

6.43 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|------------------------------|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล | | | | |
| ค่าเงินเดือนค่าจ้าง | 4.95 | 6.11 | 4.95 | 6.11 |
| ค่าสวัสดิการอื่น ๆ | 0.18 | 0.10 | 0.18 | 0.10 |
| ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ | 1,105.00 | 1,142.72 | 1,105.90 | 1,144.00 |
| รวม | 1,110.13 | 1,148.93 | 1,111.03 | 1,150.21 |

ค่าใช้จ่ายจ้างเหมาบริการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 305.60 ล้านบาท รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ

6.44 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|------------------------------|-----------------|---------------|----------------------|---------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล | | | | |
| ค่าเงินเดือนค่าจ้าง | 335.85 | 347.69 | 334.06 | 347.69 |
| ค่าล่วงเวลา | 35.08 | 40.01 | 35.08 | 40.01 |
| ค่าสวัสดิการอื่น ๆ | 102.58 | 100.72 | 102.57 | 100.72 |
| ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ | 213.57 | 283.82 | 210.86 | 283.82 |
| รวม | <u>687.08</u> | <u>772.24</u> | <u>682.57</u> | <u>772.24</u> |

6.45 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | | | |
|--|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| บำเหน็จบำนาญ บำเหน็จดำรงชีพและ เงินสงเคราะห์ค่าทำศพ | 5,620.43 | 5,379.42 | 5,620.43 | 5,379.42 |
| ค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน | 580.06 | 574.83 | 580.06 | 574.83 |
| ผลประโยชน์จากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน | 281.83 | 316.78 | 278.20 | 308.85 |
| รวมค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน | <u>6,482.32</u> | <u>6,271.03</u> | <u>6,478.69</u> | <u>6,263.10</u> |
| ค่าเล่าเรียนบุตรและอื่น ๆ | 3.18 | 3.16 | 3.18 | 3.16 |
| รวม | <u>6,485.50</u> | <u>6,274.19</u> | <u>6,481.87</u> | <u>6,266.26</u> |

6.46 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ ประกอบด้วย

| | หน่วย : ล้านบาท | |
|--|-------------------------------------|--------|
| | งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ | |
| | 2564 | 2563 |
| รายได้ | | |
| เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ | 345.73 | 336.79 |
| รวมรายได้ | 345.73 | 336.79 |
| ค่าใช้จ่าย | | |
| เงินเดือนค่าจ้าง | 317.40 | 305.60 |
| เงินพิเศษสู้รบ | 3.93 | 4.19 |
| เงินตกเบิก | 1.75 | 0.65 |
| ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต | 35.64 | 35.77 |
| ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน | 50.66 | 48.85 |
| ค่าเล่าเรียน | 3.41 | 3.48 |
| ค่ารักษาพยาบาล | 0.74 | 1.21 |
| ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา | 0.01 | 0.01 |
| เงินยืมชีพภาคใต้ | 2.67 | 2.76 |
| ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์ | 2.73 | 2.65 |
| ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์ | 0.25 | 0.23 |
| ค่าน้ำมันรถยนต์ | 3.69 | 3.84 |
| ค่าซ่อมของใช้ | 0.05 | 0.07 |
| ค่าสืบสวนลับ | 0.26 | 0.24 |
| ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า | 0.02 | 0.02 |
| ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ | 0.74 | 0.40 |
| ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์ | 0.30 | 0.48 |
| ค่าของใช้ | 0.20 | 0.16 |
| ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม | 0.36 | 0.37 |
| รวมค่าใช้จ่าย | 424.81 | 410.98 |
| ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่ารายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ | 79.08 | 74.19 |

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปีซึ่งสำนักงบประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับความช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่

21 มกราคม 2518 แจกตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายสูงกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 79.08 ล้านบาท

6.47 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|--|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| พันธบัตรการรถไฟ | 1,014.39 | 976.06 | 1,014.39 | 976.06 |
| ธนาคารออมสิน | 108.64 | 246.42 | 108.64 | 246.42 |
| ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) | 56.36 | 155.47 | 56.36 | 155.47 |
| ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น | 66.23 | 0.54 | 66.23 | 0.54 |
| ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) | 0.62 | - | 0.62 | - |
| ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | 0.91 | 2.51 | 0.91 | 2.51 |
| ธนาคารเกียรตินาคินภัทร จำกัด (มหาชน) | 0.61 | - | 0.61 | - |
| รวม | 1,247.76 | 1,381.00 | 1,247.76 | 1,381.00 |

6.48 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|---|-----------------|-----------------|----------------------|-----------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากในประเทศ | 272.41 | 296.46 | 272.41 | 296.46 |
| ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากต่างประเทศ | 12.87 | 9.17 | 12.87 | 9.17 |
| ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ | 2,762.85 | 2,933.05 | 2,762.85 | 2,933.05 |
| ดอกเบี้ยจ่ายจากหนี้สินตามสัญญาเช่า | 0.18 | - | 0.10 | - |
| รวม | 3,048.31 | 3,238.68 | 3,048.23 | 3,238.68 |

6.49 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

| | งบการเงินรวม | | งบการเงินเฉพาะกิจการ | |
|----------------------------------|------------------|------------------|----------------------|------------------|
| | 2564 | 2563 | 2564 | 2563 |
| ชดเชยผลขาดทุนของการรถไฟฯ | 12,922.05 | 14,051.22 | 12,922.05 | 14,051.22 |
| ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนสงเคราะห์ฯ | 5,321.30 | 5,024.97 | 5,321.30 | 5,024.97 |
| รวม | 18,243.35 | 19,076.19 | 18,243.35 | 19,076.19 |

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกคู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้

เพื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็น รายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รพท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รพท. เท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนขาดเขตผลขาดทุน จึงนำไป หักกับเงินชดเชยตามกฎหมายข้างรับ

6.50 ภาระผูกพัน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทยมีภาระผูกพันตามสัญญาเช่า จากที่ รพท. ทำสัญญา เช่าที่ดินจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จำนวนค่าเช่าตามสัญญาทั้งสิ้น 1,220.29 ล้านบาท (รวมค่าเช่าที่ดิน ค่าจ้างตามสัญญาเดิมจำนวน 27.56 ล้านบาท) กำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี นับแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 14 ตุลาคม 2595 เพื่อประกอบธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของการรถไฟฯ โดยกำหนดให้ทั้ง 2 หน่วยงานค่าเช่าที่ดินที่แต่ละ ฝ่ายจะต้องชำระต่อกันมาหักกลบลบกันในแต่ละปีจนครบสัญญาเช่า และชำระเงินส่วนต่างค่าเช่าเมื่อสิ้นสุดสัญญา

ภาระผูกพันตามสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้น ตามสัญญาเช่า มีรายละเอียดดังนี้

| | มูลค่าตามสัญญา | รายการชำระค่าส่วนต่างตามสัญญา |
|-----------------------------|-----------------|-------------------------------|
| - เกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี | 132.45 | 54.65 |
| - ตั้งแต่ 5 ปี ขึ้นไป | <u>1,087.84</u> | <u>(33.62)</u> |
| รวม | <u>1,220.29</u> | <u>21.03</u> |

6.51 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

6.51.1 รพท. มีข้อพิพาทกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณีการบอกเลิกสัญญาสัมปทาน โครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ฉบับลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 โดยเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 บริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงาน ศาลยุติธรรม อ้างมูลเหตุว่า สัญญาสัมปทานดังกล่าวเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ทำให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องกลับคืนสู่ ฐานะเดิม พร้อมขอให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และ รพท. ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ คืบ เป็นเงินทั้งสิ้น 28,334.66 ล้านบาท ต่อมา คค. และ รพท. (ในฐานะคู่สัญญาฝ่ายรัฐ) ได้ยื่นคำคัดค้าน/ข้อเรียกร้องแย้งต่อ สถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม โดยอ้างมูลเหตุว่าบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ปฏิบัติผิด สัญญาสัมปทาน พร้อมทั้งเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 59,581.79 ล้านบาท เหตุเช่นนี้ทำให้คณะ อนุญาโตตุลาการได้แยกสำนวนที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐเรียกร้องค่าเสียหายจากบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นข้อ พิพาทหมายเลขดำที่ 44/2550 อีกสำนวนหนึ่ง

วันที่ 30 กันยายน 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยเห็นว่าสัญญาสัมปทานเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ซึ่งส่งผลให้คู่สัญญาจำต้อง กลับคืนสู่ฐานะเดิม ดังนั้น จึงวินิจฉัยให้ คค. และ รพท. (ผู้คัดค้านทั้งสอง) ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและ ค่าการงานต่าง ๆ ให้แก่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด (ผู้ร้อง) กล่าวคือคืนเงินค่าตอบแทนจำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจำนวน 500 ล้านบาท และคืนเงินค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกันดังกล่าวจำนวน

38.75 ล้านบาท รวมทั้งค่าใช้จ่ายเงินในการก่อสร้างโครงการจำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (การคืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจะไม่คิดดอกเบี้ย)

วันที่ 15 ตุลาคม 2551 คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 44/2550 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 70/2551 โดยให้ยกคำเสนอข้อพิพาทของคู่สัญญาฝ่ายรัฐ จากพฤติการณ์ที่กล่าวมา คค. และ รพท. ไม่เห็นพ้องด้วยกับคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองสำนวน จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุด ดำเนินการเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง (โดยยื่นเป็นคดีหมายเลขคำที่ 2038/2551 คดี หมายเลขคำที่ 107/2552) ส่วนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้ยื่นคำร้องต่อศาลปกครองกลางเพื่อขอให้มีการบังคับ ตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการในข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 (เป็นคดี หมายเลขคำที่ 1379/2552) โดยศาลปกครองกลางได้รวมคดีทั้งสามเป็นสำนวนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขคำ ที่ 107/2552 เป็นสำนวนหลัก

วันที่ 13 มีนาคม 2557 ศาลปกครองกลางมีคำพิพากษาเป็นคดีหมายเลขแดงที่ 366-368/2557 ให้เพิกถอน คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการทั้งสองเรื่อง โดยให้เหตุผลว่าคณะอนุญาโตตุลาการไม่มีอำนาจรับข้อพิพาทนั้นไว้ วินิจฉัย เนื่องจากการยื่นคำเสนอข้อพิพาทของทั้งสองเรื่องเกินกำหนดระยะเวลา 5 ปี นับแต่วันที่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด รู้หรือควรรู้ถึงเหตุแห่งการฟ้องคดี คือ วันที่ 30 มกราคม 2541 และวันที่คู่สัญญาฝ่ายรัฐได้มีหนังสือ บอกลีกสัญญาสัมปทาน คือ วันที่ 27 มกราคม 2541 ตามลำดับ ทั้งนี้ตามมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้ง ศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้ง ศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2551 บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ไม่เห็นด้วยกับ คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง จึงยื่นอุทธรณ์ต่อศาลปกครองสูงสุด

เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขแดงที่ อ.221-223/2562 ที่พิพากษากลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และให้ คค. และ รพท. ต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัย ชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขคำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยให้ผู้ร้อง ทั้งสองปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ซึ่งเหตุผลสำคัญในการวินิจฉัยคดีของศาล ปกครองสูงสุด คือ การนับระยะเวลายื่นคำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวต้องเริ่มนับตั้งแต่วันที่ศาลปกครองเปิดทำการ คือ วันที่ 9 มีนาคม 2544 (มติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545)

ภายหลังจากที่ศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษาในคดีดังกล่าว คค. และ รพท. (คู่สัญญาฝ่ายรัฐ) เห็นว่า การเริ่มนับเวลาตามที่ศาลปกครองสูงสุดพิพากษานั้นไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด รวมทั้ง ยังตรวจสอบพบความผิดปกติในเรื่องที่ บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ยังคงมีสถานะเป็นคนต่างด้าวตั้งแต่วันเริ่ม จดทะเบียนจัดตั้งจนถึงปัจจุบัน โดยมีลำดับการดำเนินการ ดังนี้

วันที่ 18 กรกฎาคม 2562 คค. และ รพท. มอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดยื่นคำร้องขอทุเลา การบังคับคดี 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 รพท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีต่อศาลปกครองสูงสุด

วันที่ 8 พฤศจิกายน 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่อนุญาตคำขอทุเลาการบังคับคดี โดยให้เหตุผลว่า “คดีนี้อยู่ในระหว่างการอุทธรณ์คำสั่งไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองสูงสุด ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่ได้มีคำสั่งในเรื่องดังกล่าว จึงไม่เข้าเงื่อนไขตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ.2543 ในอันที่ศาลจะสั่งงดบังคับคดี ศาลจึงไม่อนุญาตตามคำขอ”

สำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ได้สอบถามความคืบหน้าในการดำเนินการตามคำพิพากษาดังกล่าวเป็นระยะ ๆ โดย คค. และ รพท. ต่างก็รายงานต่อผู้อำนวยการสำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ว่าในขณะนี้คณะทำงานเจรจาเพื่อลดผลกระทบต่อภาครัฐอันเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด (แต่งตั้งตามคำสั่ง คค. ที่ 125/2562 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2562) ทำการเจรจาในเบื้องต้นกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเสนอต่อภาครัฐอันมีลักษณะเป็นสัญญาประนีประนอม ซึ่งทางราชการไม่เคยดำเนินการมาก่อน คค. จึงมีหนังสือหรือสำนักงานอัยการสูงสุดเกี่ยวกับร่างบันทึกข้อตกลงการปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด และได้รับหนังสือตอบข้อหารือจากสำนักงานอัยการสูงสุดกลับมาแล้ว โดยมีความเห็นในประเด็นข้อกฎหมายต่อเงื่อนไขของร่างบันทึกข้อตกลง พร้อมทั้งแจ้งว่าหากเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ต้องเสียเปรียบจากการลงนามในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ก็อาจใช้สิทธิร้องขอต่อศาลเพื่อให้เพิกถอนบันทึกข้อตกลงดังกล่าวได้ ตามมาตรา 237 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่มีคำสั่งว่าจะรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่หรือไม่ เนื่องจากหากมีคำสั่งรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่แล้ว ก็จะส่งผลให้เกิดการงดการบังคับคดีไว้ก่อน ตามข้อ 131 วรรคหนึ่ง (1) แห่งระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

วันที่ 22 กรกฎาคม 2563 ศาลปกครองสูงสุดได้อ่านคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลปกครองชั้นต้น ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ โดยเห็นว่ามีใช่พยานหลักฐานใหม่ อันอาจทำให้ข้อเท็จจริงเปลี่ยนแปลงไป

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

วันที่ 20 ตุลาคม 2563 คค. และ รพท. ได้ยื่นคำร้องผ่านผู้ตรวจการแผ่นดิน เพื่อขอให้เสนอความเห็นให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาวามติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ ต่อมาเมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2564 สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ ได้ประกาศวามติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดครั้งที่ 18/2545 วันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 เรื่อง ปัญหาเกี่ยวกับระยะเวลาการฟ้องคดีปกครองว่าเป็นการออกระเบียบตาม พรบ. จัดตั้งศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2542 มาตรา 44 แต่มีได้ดำเนินการตามมาตรา 5 และมาตรา 6 วรรคหนึ่ง จึงขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญมาตรา 3 วรรคสอง และมาตรา 197 วรรคสี่

วันที่ 14 มิถุนายน 2564 คค. และ รพท. ได้ร่วมกันยื่นคำขอให้พิจารณาพิพากษาคดีใหม่/คำขอ
งดการบังคับคดีต่อศาลปกครองกลาง และเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2564 ได้ยื่นข้อเท็จจริงเพิ่มเติมประกอบคำขอแล้ว

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

วันที่ 11 สิงหาคม 2564 คค. และ รพท. ได้ร่วมกันยื่นคำอุทธรณ์คัดค้านคำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับ
คำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองสูงสุด

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

วันที่ 7 มีนาคม 2565 คค. และ รพท. ได้ยื่นคำของดการบังคับคดีต่อศาลปกครองกลาง โดยอ้างเหตุว่า
เมื่อศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งที่ 81 - 83/2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิจารณา
พิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รพท.) ไว้พิจารณาแล้ว เป็นกรณีว่าด้วยหลักเกณฑ์ตามข้อ 131 วรรคหนึ่ง (1)
แห่งระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยวิธีพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางได้มีหมายแจ้งคำสั่งงดการบังคับคดีตามคำพิพากษาของ
ศาลปกครองสูงสุดคดีหมายเลขดำที่ อ. 410 - 412/2557 คดีหมายเลขแดงที่ อ. 221 - 223/2562 ไว้ในระหว่างพิจารณาคดีใหม่

6.51.2 รพท. มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 111 คดี ทุนทรัพย์
รวมจำนวน 6,780.72 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

| <u>คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา</u> | จำนวนคดี | หน่วย : ล้านบาท |
|---------------------------------|----------|-----------------|
| | | ทุนทรัพย์ |
| ศาลชั้นต้น | 76 | 5,161.31 |
| ศาลอุทธรณ์ | 12 | 116.43 |
| ศาลฎีกา | 23 | 1,502.98 |
| รวมทั้งสิ้น | 111 | 6,780.72 |

2/3/2

6.52 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน

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

1. ช่วงบางซื่อ-รังสิต ระยะทาง 26 กม. วงเงิน 52,220 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น
2. ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กม. วงเงิน 13,133 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าร้อยละย้ายสิ่งกีดขวางและระบบสาธารณูปโภค จำนวน 1,758 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา จำนวน 7 ล้านบาท ค่าจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง จำนวน 214 ล้านบาท และค่าก่อสร้าง จำนวน 11,154 ล้านบาท โดยรัฐบาลรับประกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งสิ้น

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

1. อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จากเดิมที่ กรม. เคยอนุมัติไว้ เมื่อวันที่ 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 งานร้อยละย้าย 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. ดำเนินการจัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (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

เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2555 กรม. มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 4 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2555 รับทราบสถานการณ์ดำเนินการประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ในสัญญาที่ 1-3 ซึ่งประกอบด้วย สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 27,137 ล้านบาท

สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 19,314 ล้านบาท และสัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 25,656 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา เป็นเงินจำนวน 72,107 ล้านบาท โดยกิจการร่วมค้า เอส ยู เป็นผู้เสนอราคาต่ำสุดในสัญญาที่ 1 (งานก่อสร้างงานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง) และเห็นชอบการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธา เป็นจำนวน 74,798.26 ล้านบาท (จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2552) โดยปรับกรอบวงเงินในสัญญาที่ 1 เพิ่มเติมจากจำนวน 27,137 ล้านบาท เป็นจำนวน 29,828.26 ล้านบาท 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

เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 คณะรัฐมนตรีอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอปรับกรอบวงเงินลงทุนและให้กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมกรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินทุน ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวดงานที่ 27 ถึง 29 กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า โดยอนุมัติจัดหาแหล่งเงินทุนรองรับโครงการฯ รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท

สรุปการอนุมัติกรอบวงเงินในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน (สายสีแดง)

| ครม. มีมติเมื่อวันที่ | | รายการ | วงเงินเดิม | เพิ่ม (ลด) | วงเงินปรับใหม่ |
|---|--|---|------------------|------------------|------------------|
| 22 พฤษภาคม 2550 | | โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) | 65,353.00 | - | 65,353.00 |
| 16 ตุลาคม 2550 | | โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) | 65,353.00 | (5,465.00) | 59,888.00 |
| 10 มีนาคม 2552 | | โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) | 59,888.00 | 5,260.00 | 65,148.00 |
| | | จัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการฯ | - | 10,400.00 | 10,400.00 |
| | | รวมทั้งสิ้นปี 2552 | 59,888.00 | 15,660.00 | 75,548.00 |
| <p>กรอบวงเงินรวม 75,548 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้</p> <p>สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 27,344 ล้านบาท</p> <p>สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 19,461 ล้านบาท</p> <p>สัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 26,272 ล้านบาท</p> <p>ค่างานรื้อย้าย จำนวน 105 ล้านบาท</p> <p>งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,366 ล้านบาท</p> <p>(สัญญาที่ 1-3 รวม 73,077 ล้านบาท)</p> | | | | | |
| 3 กรกฎาคม 2555 | | รับทราบสถานการณ์การประกวดราคา | | | |
| | | สัญญาที่ 1 งานโยธา กรอบวงเงิน 27,344 ล้านบาท ประกวราคาได้ | | | 27,137.00 |
| | | สัญญาที่ 2 งานโยธา กรอบวงเงิน 19,461 ล้านบาท ประกวราคาได้ | | | 19,314.00 |
| | | สัญญาที่ 3 งานระบบ กรอบวงเงิน 26,272 ล้านบาท ประกวราคาได้ | | | 25,656.00 |
| | | รวมทั้งสิ้น | | | 72,107.00 |
| <p>ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้</p> | | | | | |
| | | 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 |
| 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 |

หน่วย : ล้านบาท

| क्रम. มีมติเมื่อวันที่ | รายการ | วงเงินเดิม | เพิ่ม (ลด) | วงเงินปรับใหม่ |
|------------------------|---|------------------|-----------------|------------------|
| 9 กุมภาพันธ์ 2559 | ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้ | | | |
| | สัญญาที่ 1 งานโยธา | 34,143.26 | (24.88) | 34,118.38 |
| | สัญญาที่ 2 งานโยธา | 24,587.44 | (11.53) | 24,575.91 |
| | สัญญาที่ 3 งานระบบ | 26,129.00 | 6,744.01 | 32,873.01 |
| | รวมทั้งสิ้น | 84,859.70 | 6,707.60 | 91,567.30 |

กรอบวงเงินรวมปรับฐานวงเงินเพิ่ม จำนวน 93,950.58 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้

สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 34,118.38 ล้านบาท

สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 24,575.91 ล้านบาท

สัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 32,873.01 ล้านบาท

ค่างานรื้อย้าย จำนวน 105.00 ล้านบาท

งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,278.28 ล้านบาท

(สัญญาที่ 1-3 รวม 91,567.30 ล้านบาท)

| | | | | |
|-------------------|--|-----------|------------------|-----------|
| 1 กุมภาพันธ์ 2565 | ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม (รายละเอียดตาม หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 6.56.2) | 93,950.58 | 2,917.75 | 96,868.33 |
| | รวมปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นทั้งสิ้น | | 22,378.05 | |

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม ตามที่อธิบายตามข้อ 1 ข้อย่อย 2.6 ของหมายเหตุนี้

ณ วันสิ้นงวด รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่างๆ ในพื้นที่ดำเนินโครงการฯ โดยมีบริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟฟ./2550 ลงวันที่ 12 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 วันสิ้นงวด ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว

ชว

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

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

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

1.4 จัดทำสัญญาก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน โดยมีกิจการร่วมค้ายูนิค-ซุนโว ซึ่งประกอบด้วย บริษัท ยูนิค เอนจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซุนโวคอนสตรัคชั่น แอนด์ เอนจิเนียริง จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.5/รพพ./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 รพพ. จ่ายค่าก่อสร้างงวดที่ 1-41 ครบถ้วน เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 9,098.85 ล้านบาท และสัญญาดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและ ออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกวย โดยมีบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.2/รพพ./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่าจ้างตามสัญญา 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/รพพ./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 จ่ายเงินค่าจ้างงวดที่ 1-59 เพียงวันที่ 27 กันยายน 2564 เป็นเงิน 432.85 ล้านบาท

และจ่ายเงินจ่ายล่วงหน้าเป็นเงินเยน เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 จำนวน 2,119.01 ล้านบาท เพียงวันที่ 27 กันยายน 2564 จ่ายเงินค่างานงวดที่ 1-59 เป็นเงิน 10,365.77 ล้านบาท กลุ่มบริษัท MHSC ขอขยายเวลาตามสัญญาเพิ่มเติมถึงวันที่ 24 กันยายน 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 เอเชีย เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.4/รฟฟ./2551 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 วงเงิน 21.50 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้าง ครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2559

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

2.4 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ โดยมี 1. บริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 2. บริษัท เซ้าท์อีสต์เอเชียเทคโนโลยี จำกัด 3. บริษัท นิปปอน โคจิ จำกัด 4. บริษัท อินเด็กซ์อินเตอร์เนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด 5. บริษัท วาซท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด และ 6. บริษัท พีบี เอเชีย จำกัด เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.03/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2556 วงเงินเป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท จำนวน 747.50 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 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคู่มืองานก่อสร้างสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 โดยมีคู่สัญญา ดังนี้

- 1) บริษัท ทิมคอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด
- 2) บริษัท แอสตีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด
- 3) บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด
- 4) บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด
- 5) บริษัท นอร์ซีฟ เอ็นจิเนียริง จำกัด
- 6) Tonichi Engineering Consultants. Inc และ
- 7) TransurbTechnirai/S.A

สัญญาจ้างเลขที่ กส.05/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2556 เป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท จำนวน 1,168.43 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 676.76 ล้านเยน ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลา

ดำเนินการ 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 ซึ่งประกอบด้วย สัญญาที่ 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-รังสิต และการควบคุมงานในสัญญาที่ 3B งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 24 กันยายน 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 หลังวันสิ้นสุดงวด รฟท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงิน เพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมีกิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ชิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.01/รฟท./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 ต่อมา มีการปรับแบบฯ 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 และภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 213.60 ล้านบาท) และขอขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 16 กรกฎาคม 2563 ณ วันสิ้นสุดดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาแล้ว โดยได้เบิกจ่ายค่างานตั้งแต่งวดที่ 1-77 และค่างานงวดที่ 78-79 ส่วนร้อยละ 9 รวมกับเงินจ่ายล่วงหน้าแล้วเป็นเงิน 32,656.85 ล้านบาท และ ณ วันสิ้นสุดบัญชี รฟท. ได้ตรวจรับงานตั้งแต่งวดที่ 78 จนถึงงวดสุดท้าย งวดที่ 85 เสร็จเรียบร้อยแล้ว รวมค่าวงงานก่อนหักเงินประกันผลงานเป็นจำนวนเงิน 5,610.95 ล้านบาท ตามเอกสารใบแจ้งหนี้ ซึ่งส่วนหนึ่งยังไม่ได้จ่ายชำระหนี้ ในจำนวนนี้ยังไม่ได้บันทึกบัญชีงานระหว่างก่อสร้าง รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 5,176.61 ล้านบาท

ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจาก ครม. ในส่วนของความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และในส่วนของค่าใช้จ่ายจากคำสั่งการเปลี่ยนแปลงงาน Variation Order เนื่องจากกรอบวงเงินโครงการที่ได้รับจาก ครม. สำหรับงานก่อสร้างในแต่ละสัญญามีกรอบวงเงินกู้ JICA 91% (งวดที่ 78-85) ไม่เพียงพอต่อการจ่ายค่างานตามกรอบสัญญาเดิมในส่วนงวดงานที่เหลือของงานโยธา อีกทั้งสำนักบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ไม่ได้กู้เงินเพิ่มเติมเพื่อให้ รฟท. นำมาชำระค่างานตามสัญญา จึงจำเป็นต้องขออนุมัติ ครม. เพื่อนำเงินมาชำระให้แก่ผู้รับจ้างตามงวดงานที่เหลือข้างต้น

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมีบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อบเมนต์ 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) คิดรวมวงเงินค่าก่อสร้างตามสัญญาเมื่อรวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 แล้วเป็นเงินจำนวน 24,575.91 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ JICA จำนวน 22,224.07 ล้านบาท (ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 0) และเงินกู้ภายในประเทศจำนวน 2,351.84 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) เพียงวันที่ 23 มิถุนายน 2563 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1-68 (งวดสุดท้าย) เป็นเงินค่างวดงานจำนวน 24,168.62 ล้านบาท (รวมเงินประกันผลงานที่ยังไม่ได้จ่ายคืนบางส่วน) ณ วันสิ้นงวด ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาจ้างก่อสร้างแล้ว และ รฟท. ได้รับอนุมัติปรับรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้วหลังวันสิ้นงวด

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

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

2.10 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต สัญญาที่ 3A โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. 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 24 กันยายน 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 1-59 เพียงวันที่ 27 กันยายน 2564 เป็นเงินบาท จำนวน 6,374.59 ล้านบาท และงวดที่ 1-59 เป็นเงินเยน จำนวน 42,788.23 ล้านเยน จากทั้งหมด 63 งวด

สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน รฟท. ได้เปิดเดินรถขบวนปฐมฤกษ์ของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) วันที่ 26 มีนาคม 2564 และเปิดให้บริการแบบ Soft opening ในเดือนสิงหาคม 2564 โดยไม่คิดค่าโดยสาร และให้บริการเชิงพาณิชย์ในเดือนพฤศจิกายน 2564 ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยตามมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นชอบให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าภายใต้โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ชั่วคราวเป็นระยะเวลา 3 ปี ระหว่างปีงบประมาณ 2565-2567 หรือจนกว่าการโอนถ่ายสิทธิการเดินรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ให้เอกชนคู่สัญญาจะแล้วเสร็จ โดยมีสัญญาจ้างต่อเนื่อง 3 ปี การทำสัญญาจ้างเป็นปีต่อปี

6.53 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

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

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

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

2. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนรายงานการศึกษาความเหมาะสม โดยมีบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด และบริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.11/ศบ./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 ได้มีพิธีลงนามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด หรือ Eastern High-Speed Rail Linking Three Airports Co.,Ltd. ประกอบด้วย กลุ่มกิจการร่วมค้า บริษัท เจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตรที่เป็นกิจการร่วมค้า ได้แก่ China Railway Construction Corporation Limited จากสาธารณรัฐประชาชนจีน บมจ. ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ บมจ.อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ และ บมจ. ช.การช่าง และพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจเพื่อสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) มีแนวเส้นทางเชื่อมโยงท่าอากาศยานดอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อผ่านสถานีมีนกะสัน 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 เดินรถบำรุงรักษา รวมถึงพัฒนาพื้นที่มีนกะสัน-ศรีราชา และพื้นที่พาณิชย์บริเวณสถานี รัปอินแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ซึ่งต้องชำระหนี้บริหาร จำนวน 10,671 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี ซึ่งครบกำหนดในวันที่ 25 ตุลาคม 2564

6.54 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม 2560 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน 179,412.21 ล้านบาท ได้มีการลงนามระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนภายใต้บันทึกความเข้าใจด้วยความร่วมมือ (MOU) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการรถไฟ ต่อมาหลังจากการหารือทวิภาคีระหว่างนายกรัฐมนตรีทั้งสองประเทศ ในการประชุมผู้นำความร่วมมือแม่น้ำล้านช้าง-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 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-7 ครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน 2562

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

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

สัญญางานก่อสร้างโยธา ได้แก่

1. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีน และออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สํารวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.9/รพส./2560 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (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 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 16 มกราคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 15 เมษายน 2561 ขยายระยะเวลาออกไปอีก 83 วัน นับตั้งแต่วันที่ 16 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 7 กรกฎาคม 2561

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

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

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

3/21

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 เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายเงินและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายเงินไม่ได้ดำเนินการ สำหรับรายละเอียดก่อสร้างหินทรายเพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม โดยบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟส./2561 ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 24 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 52.91 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลักๆ ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

งานส่วนที่ 1 งานตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายเงิน และการออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายเงินไม่ได้ดำเนินการ 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 งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างหินทรายเพื่อการเวนคืน ช่วงกรุงเทพฯ-บ้านภาชี แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

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

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกา ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

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 ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟส./2561 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (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 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

เพียงวันที่ 30 กันยายน 2562 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-7 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2.78 ล้านบาท

4. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อจัดทำข้อกำหนดและประเมินข้อเสนอ สัญญาจ้างงานและออกแบบรายละเอียดงานโยธา สัญญาควบคุมงานก่อสร้างงานโยธาและสัญญางานออกแบบจัดทา ติดตั้งระบบวางระบบรถไฟความเร็วสูง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งขบวนการไฟและการฝึกอบรมบุคลากร 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 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

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

5. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ซีวิลเอนจิเนียริง 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 12 กรกฎาคม 2564 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-22 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,544.48 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 29 เมษายน 2564 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-18 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 397.30 ล้านบาท

7. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดงานโยธา โดยกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งประกอบด้วย 1. บริษัท เอเชียเอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด 2. บริษัท เอ็ม เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด 3. บริษัท วิสิทธ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด 4. บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด 5. บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด 6. บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด 7. บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ 8. บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.14/รฟส./2562 ลงวันที่ 12 ธันวาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 731.56 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 16 ธันวาคม 2562 ระยะเวลาดำเนินการ 19 เดือน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 เพียงวันที่ 31 สิงหาคม 2564 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-7 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 585.25 ล้านบาท

6.55 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

จากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มีแนวโน้มกระจายเป็นวงกว้างขึ้น ทำให้รัฐบาลประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของ การติดเชื้อดังกล่าว รวมถึงขอให้ประชาชนงดหรือชะลอการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด เว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็น

ซึ่งจากสถานการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุให้ รฟท. ต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์เป็นการชั่วคราว โดยระลอกแรก งดเดินขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 เป็นต้นไป และระลอกใหม่เริ่มตั้งแต่ช่วงเดือนธันวาคม 2563 ต่อเนื่องถึงปี 2564 โดยมีขบวนรถให้บริการต่อวันช่วงเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ 2564 จำนวน 22 ขบวน ช่วงเดือน มีนาคม - เมษายน 2564 จำนวน 36 ขบวน ช่วงเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน 2564 จำนวน 16 ขบวน ช่วงเดือน กรกฎาคม - กันยายน 2564 จำนวน 8 - 26 ขบวน จากปกติ 84 ขบวน ซึ่งส่งผลให้รายได้จากการขนส่งสำหรับงวดปี บัญชี 2564 ลดลงอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน และตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 รฟท. จะเปิดเดินรถเพิ่มเพื่อรองรับมาตรการผ่อนคลายการเดินทางและยกเลิกมาตรการห้ามออกนอกเคหสถาน โดยปรับการเดินขบวนรถให้สอดคล้องกับสภาพการเดินทางและรองรับนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาล

6.56 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

6.56.1 เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทยลงนามในสัญญาจ้างบริหารจัดการและซ่อมบำรุง เพื่อว่าจ้างบริษัทย่อย คือ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าภายใต้โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึง 30 กันยายน 2565 วงเงินสัญญาจ้างรวมจำนวน 449.96 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดดำเนินการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ในเชิงพาณิชย์

6.56.2 มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 อนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวด 27 ถึง 29 กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และกรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า (Import VAT & Import Duty) พร้อมทั้งขออนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน รวมเป็นวงเงินทั้งสิ้น 96,868.33 ล้านบาท โดยมีความเห็นชอบตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ดังนี้

1) รฟท.ปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการ จำนวน 2,917,752,137.95 บาท เพื่อเป็น 1.1) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการเปลี่ยนแปลงเงินจาก JICA เป็นเงินกู้ในประเทศ 1.2) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้าของโครงการให้ครบถ้วนตามกฎหมายและการใช้เงินกู้ ECP 1.3) ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นที่ต้องชำระจากเงินเยนจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่มากกว่าประมาณการกรอบวงเงินช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

2) เห็นควรให้กระทรวงการคลังให้กู้เงินในประเทศเพื่อให้ รฟท. กู้ต่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน 7,078,893,911.09 บาท โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับประกันค่างานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาและส่วนที่เกี่ยวข้อง ส่วนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมจัดหาตู้รถไฟฟ้าให้ รฟท. เป็นผู้รับประกัน

3) อนุมัติให้ รฟท. กู้เงินในประเทศ และกระทรวงการคลังค้ำประกันเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการต้องจ่ายชำระผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินเยน ซึ่งมากกว่าที่ประมาณการไว้ และภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้างานระบบไฟฟ้าเครื่องกล รถตู้ไฟฟ้า ของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน 906,288,215.25 บาท โดย รฟท. รับภาระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงิน

รฟท.

6.56.3 รฟท. ได้รับอนุมัติการกู้เงินสำหรับดำเนินงานในปีงบประมาณ 2565 จำนวนเงิน 13,500 ล้านบาท โดย รฟท. ได้ทำสัญญากู้เงินแล้ว จำนวน 2 สัญญา

- สัญญาเงินกู้ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 4,000 ล้านบาท เพื่อใช้ในการดำเนินงาน จำนวน 3,800 ล้านบาท และเป็นค่าจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทบริหารทรัพย์สิน จำนวน 200 ล้านบาท โดยมีการเบิกเงินกู้ครบแล้ว

- สัญญาเงินกู้ธนาคารออมสิน วงเงิน 5,000 ล้านบาท เบิกถอนเงินกู้ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2565 จำนวน 3,000 ล้านบาท

6.56.4 กรณีสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน กำหนดให้เอกชนคู่สัญญา ร่วมลงทุนในโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เป็นจำนวนเงิน 10,671.09 ล้านบาท ให้ครบถ้วนภายในระยะเวลา 2 ปี นับจาก วันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ และตามบันทึกข้อตกลงเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 ปัจจุบัน รฟท. ยังไม่ได้รับค่าสิทธิ จากบริษัทเอกชน โดย รฟท. มีหนังสือลงวันที่ 10 มีนาคม 2565 ขอให้บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ดำเนินการชำระค่าสิทธิ ในการเดินรถในโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ซึ่ง รฟท. ได้โอนสิทธิการบริหารโครงการฯ แก่บริษัท เอเชีย เอราวัน จำกัด แล้วเมื่อเดือนตุลาคม 2564

6.56.5 กิจการร่วมค้า เอสยู (ซึ่งเป็นผู้รับจ้างในโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ตามสัญญาที่ 1 งานโยธา สำหรับสถานีบางซื่อ และศูนย์ซ่อมบำรุง) ได้ใช้สิทธิตามสัญญาดังกล่าวในการยื่นคำเสนอขอซื้อพิพาทต่อสถาบัน อนุญาโตตุลาการว่า รฟท. ปฏิบัติผิดสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง แต่ขณะนี้ยังไม่ปรากฏผลแห่ง คำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการในกรณีดังกล่าวว่าเป็นประการใด

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)

ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)

ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี