



รายงานการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลโดยผู้สอบบัญชีและ  
งบการเงินระหว่างกาล

การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย

สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

**สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน**

---

---



## รายงานการสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลโดยผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลของการรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย และของเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ซึ่งผู้บริหารของกิจการเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลเหล่านี้ ตามมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 34 เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล ส่วนสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการให้ข้อสรุปเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลดังกล่าวจากผลการสอบทานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

### ขอบเขตการสอบทาน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามสอบทานตามมาตรฐานงานสอบทาน รหัส 2410 “การสอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของกิจการ” การสอบทานดังกล่าวประกอบด้วย การใช้วิธีการสอบถามบุคลากรซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้รับผิดชอบด้านการเงินและบัญชี และการวิเคราะห์เปรียบเทียบและวิธีการสอบทานอื่น การสอบทานนี้มีขอบเขตจำกัดกว่าการตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ความเชื่อมั่นว่าจะพบเรื่องที่มีนัยสำคัญทั้งหมดซึ่งอาจพบได้จากการตรวจสอบ ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่แสดงความเห็นต่อข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลที่สอบทาน

### เกณฑ์ในการให้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข

ตามที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สอบทานข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 พบว่า มีรายการที่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ และมีรายการที่ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ สรุปตามประเภทรายการได้ดังนี้

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



### ก. การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สอบทานงบการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ได้ข้อสรุปว่า มีการบันทึกบัญชีและเปิดเผยข้อมูลไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ส่งผลให้การแสดงข้อมูลในงบการเงินระหว่างกาลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อไม่เหมาะสมและเพียงพอ รายละเอียดดังนี้

1. ตามข้อมูลที่ฝ่ายบริหารได้ให้แก่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.24 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิทธิประโยชน์ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 4,213.49 ล้านบาท เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสิทธิประโยชน์นี้เป็นสิทธิประโยชน์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมกับบันทึกเป็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิทธิประโยชน์เมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ในจำนวนนี้มีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิทธิประโยชน์ จำนวน 2,430.17 ล้านบาท บันทึกในทะเบียนสิทธิประโยชน์ปี 2553 ที่ทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า - สิทธิประโยชน์และค่าเสื่อมราคาของสิทธิประโยชน์ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสิทธิประโยชน์นั้น ๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

- 1.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า
- 1.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน
- 1.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอต่อการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้เช่นเดียวกับงวดบัญชีปี 2564

2. ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบการเงินเฉพาะกิจการ แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท อาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 6,462.53 ล้านบาท และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง - บริจาค จำนวน 4,525.09 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทย มิได้แยกแสดงสิทธิประโยชน์ดังกล่าวเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2562) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้จัดทำทะเบียนคุมสิทธิประโยชน์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน นอกจากนี้ข้อมูลที่ดินบางส่วนไม่สามารถเปรียบเทียบจำนวนที่ดินและพิภคตามรายละเอียดของที่ดินตามราคาทุนกับรายละเอียดตามรายงานการสำรวจทรัพย์สินเมื่อปี 2553 ได้ตรงกัน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงฐานข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด เช่นเดียวกับงวดบัญชีปี 2564

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะส่งผลให้ยอดคงเหลือของที่ดินและอาคารมีจำนวนลดลง และยอดคงเหลือของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนมีจำนวนเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ สำนักงาน



การตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากได้รับข้อมูลจากฝ่ายบริหารไม่เพียงพอในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้น เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินงวดบัญชีปี 2564 และจากการสอบทานงบการเงินระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

3. ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ จำนวน 249,963.59 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ยอดคงเหลือจำนวน 96,544.82 ล้านบาท ซึ่งได้อธิบายความคืบหน้าของโครงการฯ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.53 ในส่วนโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้นำค่าางวดงานก่อสร้างโครงการช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามข้อย่อ 2.6 ของสัญญางานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง ที่มีการก่อสร้างและการตรวจรับงานจ้างแล้วเสร็จมาบันทึกบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ จำนวน 5,176.61 ล้านบาท ตามเอกสารหลักฐานและภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วนตรงตามงวดบัญชี ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และมาตรฐานการรายงานทางการเงินอื่นที่เกี่ยวข้อง ขณะนี้การรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลเพื่อพิจารณาขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี กล่าวถึงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 และมีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญไปจากมาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงินสำหรับงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 และงบการเงินระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ ดังนั้น การแสดงรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินในงบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2564 และสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จึงยังคงใช้มาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม ซึ่งหากได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติ อาจมีผลกระทบต่อยอดคงเหลือของรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินหลายรายการ รวมถึงผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างประเมินผลกระทบ ทั้งนี้ มีรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในรายงานของผู้สอบบัญชีตามที่กล่าวไว้ในวรรคก่อนในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก และข้อ ข



5. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ข้อ 8.27 ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน และข้อ 8.46 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน กล่าวว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้บันทึกประมาณการหนี้สิน และค่าใช้จ่ายต้นทุนที่เกี่ยวข้องสำหรับงวดสามเดือน ในงบการเงินระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และไม่ได้เปิดเผยการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติหลักที่ใช้ในการประมาณการภาวะหนี้สินและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ของพนักงาน ในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และงบการเงินสำหรับปี สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ให้สม่าเสมอเช่นเดียวกับงวดบัญชีปี 2563 เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญประเมินภาวะหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน สำหรับงวดบัญชีปี 2565 และปี 2564 ที่แสดงเปรียบเทียบ การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงไม่มีข้อมูลที่เหมาะสมอย่างเพียงพอที่จะบันทึกปรับปรุงยอดประมาณการหนี้สินและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง ในงบการเงินระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และไม่ได้ประเมินวิเคราะห์ความอ่อนไหวต่อหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และสำหรับงวดบัญชีปี 2564 ดังนั้น จึงมิได้บันทึกบัญชีและเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้เป็นไปตามข้อกำหนดของมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอได้ เนื่องจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินยังไม่ได้รับข้อมูลอย่างเหมาะสมและเพียงพอ ในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการประมาณการหนี้สินและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยได้

ข. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายการ ดังต่อไปนี้

1. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.33 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 826.23 ล้านบาท และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ตามที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.2 จำนวน 954.44 ล้านบาท ทั้งนี้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถรวบรวมข้อมูลสัญญาเช่าให้เป็นปัจจุบันและจัดส่งให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสอบทานตามจำนวนที่ร้องขอ และพบว่าคีความที่การรถไฟแห่งประเทศไทยฟ้องร้องเกี่ยวกับค่าเช่าทรัพย์สินบางส่วนไม่ได้บันทึกบัญชีเป็นลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถใช้ข้อมูลที่มีอยู่ในการประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ได้ และไม่กำหนดมาตรการควบคุมภายในเพื่อปรับปรุงรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์กับสัญญาเช่าให้ถูกต้องตรงกันอย่างรัดกุม ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมารับรู้รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อการรับรู้รายได้และลูกหนี้ที่แสดงรายการในงบการเงินว่ามีความถูกต้อง ครบถ้วนตามสัญญาเช่าหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

นอกจากนี้ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในส่วนของรายได้ค่าเช่าที่ดินและรายได้ค่าเช่าอาคารที่สัญญาสิ้นสุดลงและยังไม่ได้ต่อสัญญา หรืออยู่ระหว่างการจัดทำสัญญา หรือไม่มีสัญญาแต่ผู้เช่ายังคงใช้ประโยชน์ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้รับรู้รายได้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าเช่า จึงเป็นไปตามเกณฑ์เงินสด

จากสถานการณ์ดังกล่าวทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ดังกล่าวข้างต้น แสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้องครบถ้วนหรือไม่ เช่นเดียวกับงวดบัญชีปี 2564

2. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.14 เงินชดเชยตามกฎหมาย ค้ำรับ ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 246,530.97 ล้านบาท และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.50 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 431.25 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละงวด ไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่า เป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ทั้งนี้ เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายการตามข้อ 1. รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

2) การไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ ก 1 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สินทรัพย์บริจาด ข้อ ก 2 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ส่วนที่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ข้อ ก 3 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ส่วนของโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ข้อ ก 4 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ข้อ ก 5 ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง

ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการตามข้อ 1) และข้อ 2) ข้างต้น แสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือของรายการมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี จากกรณีดังกล่าวข้างต้น เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อบัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

จากการสอบทานงบการเงินระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปจากงวดบัญชีปี 2564 เป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถ



สอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลเมื่อใด และจำนวนเงินเท่าใด อย่างไร สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงได้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไขต่อบัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย เช่นเดียวกับงวดบัญชีปี 2564

### ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข

ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และยกเว้นผลกระทบของการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการให้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก. และยกเว้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นของเรื่องไม่สามารถสอบทานให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการให้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่พบสิ่งที่เป็นเหตุให้เชื่อว่าข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลดังกล่าวไม่ได้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 เรื่องการรายงานทางการเงินระหว่างกาล ในสาระสำคัญจากการสอบทานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

### ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ดังต่อไปนี้

1. หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.52.1 เปิดเผยข้อมูลหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม คืนเงินค่าตอบแทนที่บริษัทฯ ชำระให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 2,850 ล้านบาท คืนค่านั่งสื้อค้ำประกันจำนวน 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. เงินกู้ยืมระยะยาว ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 7 และข้อ 8.18 เปิดเผยการปรับปรุงบัญชีเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ เป็นประเภทเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ จำนวน 22,558.06 ล้านบาท และปรับปรุงบัญชีที่เกี่ยวข้อง รวมถึงปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง สำหรับงวดบัญชีที่แสดงเปรียบเทียบแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี

3. การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ข้อ 8.56 ซึ่งอธิบายถึงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และสถานการณ์ที่รัฐบาลได้ประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อและขอให้งดหรือชะลอการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารในช่วงปี 2563 - 2564



บางส่วนเป็นการชั่วคราว เพื่อให้เป็นไปตามประกาศหรือคำสั่งของรัฐบาล ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารและรายได้จากการขนส่งสำหรับงวดสามเดือนลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน

4. การบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.54 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน อธิบายว่า เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้อนสิทธิการบริหารโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (แอร์พอร์ต เรลลิงก์) แก่บริษัทร่วมทุนตามสัญญาร่วมลงทุน ทั้งนี้ สัญญากำหนดให้บริษัทคู่สัญญาร่วมลงทุนต้องชำระค่าสิทธิการบริหารโครงการ จำนวน 10,671.09 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี นับจากวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ และตามที่กำหนดในบันทึกข้อตกลงร่วมกันเพิ่มเติม ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการ

5. การบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.53 เรื่อง โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ - รังสิต - ตลิ่งชัน ว่าเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทยเปิดดำเนินการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ในเชิงพาณิชย์ และได้ลงนามในสัญญาจ้างบริหารจัดการและซ่อมบำรุง ลงวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ว่าจ้างบริษัทย่อย คือ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าภายใต้โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 ส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทย เริ่มมีรายได้จากการเดินรถเป็นงวดแรก

6. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน ซึ่งอธิบายถึงเหตุการณ์ที่สำคัญ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.57.1 ว่าเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติปรับกรอบวงเงินลงทุนและจัดหาแหล่งเงินเพิ่มเติม สำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ภายในประเทศ กรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน กรณีค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้า พร้อมทั้งอนุมัติจัดหาแหล่งเงินรองรับโครงการฯ เป็นเงินกู้ภายในประเทศ รวมเป็นวงเงินโครงการฯ ทั้งสิ้น จำนวน 96,868.33 ล้านบาท

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้ให้ข้อสรุปอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

## เรื่องอื่น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้เสนอรายงานโดยแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามรายงานของผู้สอบบัญชีลงวันที่ 28 มีนาคม 2565 ข้อ 2 เกี่ยวกับเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินกู้ยืมโครงการดังกล่าวเป็นเงินกู้ยืมที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระทั้งจำนวน 33,229.15 ล้านบาท จึงไม่สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีล่าสุดเมื่อปี 2561 ที่ให้รัฐบาลรับภาระหนี้เงินกู้ยืมส่วนของการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน หากการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเป็นเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ จะมีผลให้ต้องปรับปรุงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล รวมถึงรายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องของงบการเงิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



จากการสอบทานงบการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ปรากฏว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงรายการเงินกู้ยืมโครงการดังกล่าว จำนวน 22,558.06 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับประกัน และปรับปรุงบัญชีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังที่แสดงเปรียบเทียบตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ข้อ 7 การแก้ไขข้อผิดพลาดและการปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง และข้อ 8.18 เงินกู้ยืมระยะยาว ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่ได้ให้ข้อสรุปจากการสอบทานงบการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 แบบมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

*สุไลวัลย์*

(นางสุไลวัลย์ เพียรเพิ่มภัทร)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

*ปัทมิกา เปาอินทร์*

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบแสดงฐานะการเงิน  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธันวาคม 2564	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	31 ธันวาคม 2564	ปรับปรุงใหม่	ปรับปรุงใหม่	
	(ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	30 กันยายน 2564 (ตรวจสอบแล้ว)	1 ตุลาคม 2563 (ตรวจสอบแล้ว)	(ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	30 กันยายน 2564 (ตรวจสอบแล้ว)	1 ตุลาคม 2563 (ตรวจสอบแล้ว)	
<b>สินทรัพย์</b>							
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8.1	2,386,897,450.75	1,426,905,687.67	1,550,034,261.60	2,154,776,880.10	1,336,988,966.39	1,549,928,802.26
ลูกหนี้การค้าและบริการ	8.2	400,876,885.88	339,064,472.64	382,201,557.80	400,876,885.88	339,064,472.64	382,201,557.80
ลูกหนี้อื่น	8.3	11,042,760,128.22	355,475,453.38	849,434,350.17	11,042,612,890.85	355,308,236.01	849,167,112.80
เงินยืมที่คดรอง	8.4	55,312,576.86	29,058,369.44	36,384,756.65	55,190,322.86	29,058,369.44	36,384,756.65
พัสดุดังเหลือ	8.5	3,897,682,889.29	3,975,802,978.43	3,938,554,697.58	3,894,797,425.11	3,972,304,929.62	3,935,308,232.63
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8.6	645,497,684.40	652,089,078.96	286,105,389.41	623,518,843.55	631,988,098.36	241,106,364.37
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		18,429,027,615.40	6,778,396,040.52	7,042,715,013.21	18,171,773,248.35	6,664,713,072.46	6,994,096,826.51
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>							
เงินลงทุน	8.7	-	-	-	340,000,000.00	240,000,000.00	140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	8.8	303,758,833,227.78	299,952,386,631.95	269,489,924,054.78	303,755,437,950.15	299,949,411,996.26	269,488,130,689.20
สินทรัพย์สิทธิการใช้	8.9	7,168,085.14	9,094,840.54	-	4,598,708.91	6,148,456.95	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	8.10	28,224,374.54	18,592,662.14	585,204.58	-	-	221,332.44
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	8.11	23,403,605.13	23,200,687.72	22,820,364.35	23,403,605.13	23,200,687.72	22,820,364.35
เงินจ่ายล่วงหน้า	8.12	16,658,652,065.06	17,138,083,408.06	9,755,539,892.46	16,658,652,065.06	17,138,083,408.06	9,755,539,892.46
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	8.13	2,166,599.81	939,964.57	-	-	-	-
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	7, 8.14	246,530,973,716.04	246,599,722,225.25	230,084,443,508.75	246,530,973,716.04	246,599,722,225.25	230,084,443,508.75
เงินค้างรับจากรัฐบาล	7, 8.15	235,812,161,869.42	227,423,334,432.21	228,416,756,535.84	235,812,161,869.42	227,423,334,432.21	228,416,756,535.84
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	8.16	2,467,418,992.56	2,425,656,183.21	2,246,286,867.61	2,467,389,992.56	2,425,632,183.21	2,246,286,867.61
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		805,289,002,535.48	793,591,011,035.65	740,016,356,428.37	805,592,617,907.27	793,805,533,389.66	740,154,199,190.65
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>823,718,030,150.88</b>	<b>800,369,407,076.17</b>	<b>747,059,071,441.58</b>	<b>823,764,391,155.62</b>	<b>800,470,246,462.12</b>	<b>747,148,296,017.16</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบแสดงฐานะการเงิน  
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	31 ธันวาคม 2564 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2564 (ตรวจสอบแล้ว)	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2563 (ตรวจสอบแล้ว)	31 ธันวาคม 2564 (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)	ปรับปรุงใหม่ 30 กันยายน 2564 (ตรวจสอบแล้ว)	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2563 (ตรวจสอบแล้ว)	
<b>หนี้สินและส่วนของทุน</b>							
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>							
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8.17	1,610,687,455.09	3,011,562,898.00	4,059,894,196.24	1,546,221,726.12	3,007,386,435.03	4,044,502,773.01
เงินกู้ยืมกรรมการ		-	-	1,000,000.00	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8.18	64,450,626,288.63	66,587,803,964.51	59,360,417,760.85	64,450,626,288.63	66,587,803,964.51	59,360,417,760.85
หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8.26	1,532,760.38	7,648,413.56	-	-	6,195,995.83	-
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	8.20	1,174,223,458.04	1,170,179,231.59	1,073,136,652.71	1,174,223,458.04	1,170,179,231.59	1,073,136,652.71
เจ้าหนี้กองทุนสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	8.19	114,045,191.06	183,103,768.97	284,699,866.40	114,045,191.06	183,103,768.97	284,699,866.40
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	8.21	13,650,727,824.77	1,876,399,201.41	1,523,598,845.42	13,649,561,562.23	1,876,399,201.41	1,518,813,454.22
รวมหนี้สินหมุนเวียน		81,001,842,977.97	72,836,697,478.04	66,302,747,321.62	80,934,678,226.08	72,831,068,597.34	66,281,570,507.19
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>							
เงินกู้ยืมระยะยาว	8.18	292,275,786,175.24	289,728,364,096.21	254,871,314,223.46	292,275,786,175.24	289,728,364,096.21	254,871,314,223.46
หนี้สินตามสัญญาเช่า	8.26	29,800,116.18	30,262,704.10	-	28,771,085.66	28,771,085.66	-
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	8.22	23,404,605.13	23,200,887.72	22,820,964.35	23,404,605.13	23,200,887.72	22,820,964.35
เงินประกันและเงินมัดจำ	8.23	4,803,374,314.25	3,551,128,758.53	3,515,672,588.67	4,800,177,353.55	3,547,947,767.83	3,515,044,166.97
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า - สิ้นทรัพย์บริจาค	8.24	4,213,493,857.91	4,325,008,164.97	4,784,631,749.39	4,213,493,857.91	4,325,008,164.97	4,784,631,749.39
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	7, 8.25	324,339,583,883.43	311,395,636,385.99	300,369,877,917.14	324,339,583,883.43	311,395,636,385.99	300,369,877,917.14
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	8.27	67,616,428,805.22	69,282,800,041.57	68,016,531,043.09	67,550,700,165.87	69,219,282,067.41	67,961,433,639.41
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	8.28	4,848,693,049.28	4,621,864,655.52	4,592,500,095.78	4,848,693,049.28	4,621,864,655.52	4,592,500,095.78
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		698,150,564,806.64	682,958,265,694.61	636,173,348,581.88	698,080,610,176.07	682,890,075,111.31	636,117,622,756.50
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>779,152,407,784.61</b>	<b>755,794,963,172.65</b>	<b>702,476,095,903.50</b>	<b>779,015,288,402.15</b>	<b>755,721,143,708.65</b>	<b>702,399,193,263.69</b>
<b>ส่วนของทุน</b>							
เงินทุน	8.29	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02	44,280,265,382.02
กำไร (ขาดทุน) สะสม							
กำไรสะสม - จัดสรรแล้ว		468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45	468,837,371.45
ขาดทุนสะสม - บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด		(173,872,909.59)	(170,898,907.89)	(166,127,215.39)	-	-	-
ขาดทุนสะสม - บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด		(9,607,477.61)	(3,759,942.06)	-	-	-	-
<b>รวมส่วนของทุน</b>		<b>44,565,622,366.27</b>	<b>44,574,443,903.52</b>	<b>44,582,975,538.08</b>	<b>44,749,102,753.47</b>	<b>44,749,102,753.47</b>	<b>44,749,102,753.47</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของทุน</b>		<b>823,718,030,150.88</b>	<b>800,369,407,076.17</b>	<b>747,059,071,441.58</b>	<b>823,764,391,155.62</b>	<b>800,470,246,462.12</b>	<b>747,148,296,017.16</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแนบอยู่เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางสาวละออ เบ็ญจพรภานา)  
รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการบัญชี  
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ  
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ  
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	31 ธันวาคม 2564	ปรับปรุงใหม่ 31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564	ปรับปรุงใหม่ 31 ธันวาคม 2563	
<b>รายได้</b>					
รายได้จากการขนส่ง	8.30	763,743,323.92	1,126,221,695.85	763,743,323.92	1,126,221,695.85
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	8.31	13,529,505.00	133,333,862.26	13,529,505.00	133,333,862.26
รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง	8.32	11,566,364.25	-	11,566,364.25	-
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	8.33	826,229,196.46	778,830,181.25	826,229,196.46	778,830,181.25
รายได้สินทรัพย์บริจาคม		116,938,237.66	117,650,377.08	116,938,237.66	117,650,377.08
รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี	8.34	124,954,209.00	124,954,209.00	124,954,209.00	124,954,209.00
รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ	8.35	19,662,231.63	24,626,233.05	19,662,231.63	24,626,233.05
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	7, 8.36	1,555,358,949.34	1,551,895,517.68	1,555,358,949.34	1,551,895,517.68
รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	8.47	85,958,000.00	86,432,400.00	85,958,000.00	86,432,400.00
กำไรจากการขายสินทรัพย์	8.37	75,247,005.22	22,239,786.76	75,247,005.22	22,239,786.76
รายได้อื่น ๆ	8.38	98,154,646.16	44,049,982.63	96,875,572.86	44,019,504.67
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.39	1,654,445,543.77	1,002,952,173.69	1,654,445,564.96	1,002,952,173.69
<b>รวมรายได้</b>		<b>5,345,787,212.41</b>	<b>5,013,186,419.25</b>	<b>5,344,508,160.30</b>	<b>5,013,155,941.29</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>					
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	8.40	490,356,853.04	583,227,643.24	490,356,853.04	583,227,643.24
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษาขบวนรถจักรและล้อเลื่อน	8.41	739,615,574.36	802,890,868.94	739,615,574.36	802,890,868.94
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	8.42	1,447,090,411.70	1,620,192,893.13	1,447,090,411.70	1,620,192,893.13
ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง	8.43	102,137,678.06	6,388,375.66	137,606,416.63	6,388,375.66
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	8.44	199,215,463.43	329,477,537.37	163,426,484.13	328,986,187.02
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	8.45	185,202,992.78	151,423,692.74	178,316,491.08	151,423,692.74
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8.46	3,223,620.19	1,443,876,191.51	1,012,955.00	1,441,824,304.55
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ	8.47	112,979,481.23	101,820,189.78	112,979,481.23	101,820,189.78
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.8, 8.10	1,120,590,454.49	1,446,966,691.15	1,119,920,507.10	1,446,357,757.69
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		159,858,174.98	213,009,327.31	159,858,174.98	213,009,327.31
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	8.48	415,425,509.16	273,103,100.45	415,425,509.16	273,103,100.45
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>		<b>4,975,696,213.42</b>	<b>6,972,376,511.28</b>	<b>4,965,608,858.41</b>	<b>6,969,224,340.51</b>
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงิน		370,090,998.99	(1,959,190,092.03)	378,899,301.89	(1,956,068,399.22)
ต้นทุนทางการเงิน	8.49	810,164,027.03	724,585,167.05	810,150,792.68	724,562,457.68
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด		(440,073,028.04)	(2,683,775,259.08)	(431,251,490.79)	(2,680,630,856.90)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	7, 8.50	431,251,490.79	2,680,630,856.90	431,251,490.79	2,680,630,856.90
กำไร (ขาดทุน) สุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		(8,821,537.25)	(3,144,402.18)	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น		-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด		(8,821,537.25)	(3,144,402.18)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)  
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางสาวละออ เบ็ญจพรภาวานา)  
รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการบัญชี  
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ  
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน  
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม			
	เงินทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ตามที่รายงานไว้เดิม	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(166,127,215.39)	44,582,975,538.08
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	7,939,325,397.57	7,939,325,397.57
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(7,939,325,397.57)	(7,939,325,397.57)
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(166,127,215.39)	44,582,975,538.08
ขาดทุนสำหรับงวด (ปรับปรุงใหม่)	-	-	(2,683,775,259.08)	(2,683,775,259.08)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	2,680,630,856.90	2,680,630,856.90
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(169,271,617.57)	44,579,831,135.90
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ตามที่รายงานไว้เดิม	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(174,658,849.95)	44,574,443,903.52
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	8,667,401,806.69	8,667,401,806.69
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(8,667,401,806.69)	(8,667,401,806.69)
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(174,658,849.95)	44,574,443,903.52
ขาดทุนสำหรับงวด	-	-	(440,073,028.04)	(440,073,028.04)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	431,251,490.79	431,251,490.79
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(183,480,387.20)	44,565,622,366.27

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางสาวละออ เบ็ญจพรภาวานา)  
รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการบัญชี  
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ  
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น  
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	เงินทุน	กำไรสะสม จัดสรรแล้ว	ขาดทุนสะสม	รวม
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ตามที่รายงานไว้เดิม	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	7,939,325,397.57	7,939,325,397.57
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(7,939,325,397.57)	(7,939,325,397.57)
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับงวด (ปรับปรุงใหม่)	-	-	(2,680,630,856.90)	(2,680,630,856.90)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	2,680,630,856.90	2,680,630,856.90
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ตามที่รายงานไว้เดิม	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ผลสะสมจากการแก้ไขข้อผิดพลาดทางการบัญชี				
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	-	-	8,667,401,806.69	8,667,401,806.69
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	(8,667,401,806.69)	(8,667,401,806.69)
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ปรับปรุงใหม่	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47
ขาดทุนสำหรับงวด	-	-	(431,251,490.79)	(431,251,490.79)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	-	-	431,251,490.79	431,251,490.79
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางสาวละออ เบ็ญจพรภาวานา)  
รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการบัญชี  
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบกระแสเงินสด  
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธันวาคม 2564	ปรับปรุงใหม่ 31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564	ปรับปรุงใหม่ 31 ธันวาคม 2563
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
ขาดทุนสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	(8,821,537.25)	(3,144,402.18)	-	-
รายการปรับกระทบขาดทุนสำหรับงวดเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	8.5 (431,251,490.79)	(2,680,630,856.90)	(431,251,490.79)	(2,680,630,856.90)
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.8, 8.10 1,120,590,454.49	1,446,966,691.15	1,119,920,507.10	1,446,357,757.69
ค่าตัดจ่ายอุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน	10,167,199.65	19,176,960.30	10,167,199.65	19,176,960.30
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	22,687,699.24	1,370,123.85	22,687,699.24	1,370,123.85
(กำไร) จากการขายทรัพย์สิน	8.37 (75,247,005.22)	(22,239,786.76)	(75,247,005.22)	(22,239,786.76)
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.39 (1,654,445,564.96)	(1,002,952,173.69)	(1,654,445,564.96)	(1,002,952,173.69)
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์	159,858,174.98	213,009,327.31	159,858,174.98	213,009,327.31
รายได้จากสินทรัพย์รับบริจาค	(116,938,237.66)	(117,650,377.08)	(116,938,237.66)	(117,650,377.08)
รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	8.36 (303,817,167.70)	(535,108,667.22)	(303,817,167.70)	(535,108,667.22)
รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ	8.36 (819,716,499.99)	(721,661,750.01)	(819,716,499.99)	(721,661,750.01)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย	8.48, 8.49 1,225,589,536.19	997,688,267.50	1,225,576,301.84	997,665,558.13
ค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	8.47 2,210,665.19	1,443,098,537.53	-	1,441,046,650.57
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(869,133,773.83)	(962,078,106.20)	(863,206,083.51)	(961,617,233.81)
<b>สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง</b>				
ลูกหนี้การค้าและบริการ	(84,500,112.48)	8,237,812.10	(84,500,112.48)	8,237,812.10
ลูกหนี้อื่น	(10,687,284,674.84)	(124,810,774.41)	(10,687,304,654.84)	(124,930,774.41)
เงินยืมทอรอง	(26,254,207.42)	(12,889,678.67)	(26,131,953.42)	(12,728,678.67)
พัสดุคงเหลือ	67,952,889.49	10,938,290.83	67,340,304.86	10,589,443.31
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	6,591,394.56	(78,750,074.55)	8,469,254.81	(80,005,410.22)
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	(202,917.41)	(19,155.15)	(202,917.41)	(19,155.15)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(60,904,629.90)	(210,489,543.66)	(60,899,629.90)	(210,489,543.66)
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(1,226,635.24)	-	-	-
<b>หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)</b>				
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	(255,907,585.53)	(3,250,337,299.30)	(316,071,767.13)	(3,304,329,260.87)
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	(69,058,577.91)	(41,075,698.65)	(69,058,577.91)	(41,075,698.65)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	11,774,328,623.36	1,161,041,981.84	11,773,162,360.82	1,161,041,981.84
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	203,717.41	20,355.15	203,717.41	20,355.15
เงินประกันและเงินมัดจำ	(36,684,163.54)	(50,503,454.05)	(36,684,163.54)	(50,534,709.05)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	206,157,907.64	151,984,179.77	206,157,907.64	151,984,179.77
เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน	(35,922,745.64)	(3,398,731,164.95)	(88,726,314.60)	(3,453,856,692.32)
จ่ายดอกเบี้ย	-	-	-	-
จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(1,668,581,901.54)	(1,546,332,146.78)	(1,668,581,901.54)	(1,546,332,146.78)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(1,704,504,647.18)	(4,945,063,311.73)	(1,757,308,216.14)	(5,000,188,839.10)

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

11/27

(ยังไม่ได้ตรวจสอบ  
แต่สอบทานแล้ว)

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
งบกระแสเงินสด  
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธันวาคม 2564	ปรับปรุงใหม่ 31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564	ปรับปรุงใหม่ 31 ธันวาคม 2563
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินสดจ่ายเงินลงทุน	-	-	(100,000,000.00)	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(9,667,000.00)	-	-	-
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์	119,995,242.49	43,596,410.41	119,995,242.49	43,596,410.41
เงินสดรับเงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาล	5,682,099,987.65	4,464,559,435.69	5,682,099,987.65	4,464,559,435.69
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่างานระหว่างก่อสร้าง	(16,437,044.83)	(171,679,198.00)	(16,437,044.83)	(171,679,198.00)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง	(4,301,573,754.11)	(5,862,907,087.83)	(4,300,895,459.74)	(5,862,907,087.83)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>1,474,417,431.20</b>	<b>(1,526,430,439.73)</b>	<b>1,384,762,725.57</b>	<b>(1,526,430,439.73)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดรับเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	500,000,000.00	500,000,000.00	500,000,000.00	500,000,000.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	15,325,328,492.29	20,905,301,938.91	15,325,328,492.29	20,905,301,938.91
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	(241,190.87)	(267,420.85)	-	-
เงินสดจ่ายเงินกู้ยืมของกรรมการ	-	(1,000,000.00)	-	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(13,260,672,010.12)	(14,091,420,489.75)	(13,260,672,010.12)	(14,091,420,489.75)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ยเงินกู้	(1,374,336,312.24)	(1,203,743,428.80)	(1,374,323,077.89)	(1,203,720,719.43)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>1,190,078,979.06</b>	<b>6,108,870,599.51</b>	<b>1,190,333,404.28</b>	<b>6,110,160,729.73</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>959,991,763.08</b>	<b>(362,623,151.95)</b>	<b>817,787,913.71</b>	<b>(416,458,549.10)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	8.1 1,426,905,687.67	1,550,034,261.60	1,336,988,966.39	1,549,928,802.26
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	8.1 2,386,897,450.75	1,187,411,109.65	2,154,776,880.10	1,133,470,253.16

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางสาวลลอร่า เบ็ญจพรภาวานา)  
รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการบัญชี  
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย  
หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)  
สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการนำเสนองบการเงินระหว่างกาล
3	มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5	ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ
6	รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
7	การแก้ไขข้อผิดพลาดและการปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง
8.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
8.2	ลูกหนี้การค้าและบริการ
8.3	ลูกหนี้อื่น
8.4	เงินยืมโดยตรง
8.5	พัสดุดังกล่าว
8.6	สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น
8.7	เงินลงทุน
8.8	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
8.9	สินทรัพย์สิทธิการใช้
8.10	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
8.11	เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
8.12	เงินจ่ายล่วงหน้า
8.13	สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี
8.14	เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ
8.15	เงินค้ำรับจากรัฐบาล
8.16	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น
8.17	เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น
8.18	เงินกู้ยืมระยะยาว
8.19	เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ
8.20	ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ
8.21	หนี้สินหมุนเวียนอื่น
8.22	เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน
8.23	เงินประกันและเงินมัดจำ
8.24	รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด

บมจ.

หมายเหตุ	สารบัญ (ต่อ)
8.25	รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้
8.26	หนี้สินตามสัญญาเช่า
8.27	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน
8.28	หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
8.29	เงินทุน และกำไรสะสม-จัดสรรแล้ว
8.30	รายได้จากการขนส่ง
8.31	รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
8.32	รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง
8.33	รายได้จากการบริหารสินทรัพย์
8.34	รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี
8.35	รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ
8.36	รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล
8.37	กำไรจากการขายสินทรัพย์
8.38	รายได้อื่น ๆ
8.39	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
8.40	ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง
8.41	ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน
8.42	ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง
8.43	ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง
8.44	ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
8.45	ค่าใช้จ่ายการบริหาร
8.46	ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน
8.47	รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ
8.48	ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ
8.49	ต้นทุนทางการเงิน
8.50	รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย
8.51	ภาระผูกพัน
8.52	หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
8.53	โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน
8.54	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)
8.55	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย
8.56	การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19)
8.57	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

## การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ (ยังไม่ได้ตรวจสอบ แต่สอบทานแล้ว)

สำหรับงวดสามเดือนสุดท้ายที่ 31 ธันวาคม 2564

### 1. ข้อมูลทั่วไป

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

### 2. เกณฑ์ในการนำเสนองบการเงินระหว่างกาล

2.1 งบการเงินระหว่างกาลนี้ จัดทำขึ้นเพื่อให้ข้อมูลเพิ่มเติมจากงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ดังนั้น งบการเงินระหว่างกาลจึงมุ่งเน้นการให้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับกิจกรรม เหตุการณ์ และสถานการณ์ใหม่ๆ เพื่อไม่ให้ข้อมูลที่นำเสนอซ้ำซ้อนกับข้อมูลที่ได้รายงานไปแล้ว ผู้ใช้งบการเงินควรใช้งบการเงินระหว่างกาลนี้ควบคู่กับงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

2.2 งบการเงินระหว่างกาลนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 เรื่อง การรายงานทางการเงินระหว่างกาล และตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปของประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึง มาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศใช้โดยสภาวิชาชีพบัญชี การนำเสนองบการเงินระหว่างกาลประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงิน งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสดในรูปแบบเช่นเดียวกับงบการเงินประจำปี ส่วนหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแสดงแบบย่อ

2.3 งบการเงินเฉพาะกิจการประกอบด้วย งบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.4 งบการเงินรวมประกอบด้วย งบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบการเงินของบริษัทย่อย ได้แก่ งบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) และงบการเงินของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (เอสอาร์ทีเอ) งบการเงินรวมเริ่มจัดทำตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 เป็นต้นมา

2.4.1 รฟท. ได้ดำเนินการเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรถไฟ (รถไฟฟ้า) เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งก่อสร้างเสร็จเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) 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. และ รฟท. จัดตั้งบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (เอสอาร์ทีเอ) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 และเอสอาร์ทีเอได้จัดทำงบการเงินปี 2564 เป็นครั้งแรก

### 3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี

#### 3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ รพท. นำมาถือปฏิบัติ

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุง ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศโดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน ยกเว้นมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ดังต่อไปนี้ ที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ

#### 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. ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ จึงจัดหางบการเงินระหว่างกาล สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับเดิม

#### 3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565

สภาวิชาชีพบัญชี ได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และเพิ่มเติมเรื่องกรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมียกบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 และเปลี่ยนแปลงในหลักการสำคัญ

**มาตรฐานการรายงานทางการเงิน**

- ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
- ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน
- ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า (การยินยอมลดค่าเช่าที่เกี่ยวข้องกับ COVID-19 หลังวันที่ 30 มิถุนายน 2564)

ปัจจุบันผู้บริหารของ รฟท. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

**4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ**

งบการเงินระหว่างกาลนี้ จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีและวิธีการคำนวณเช่นเดียวกับที่ใช้ในงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

**5. ประเมินการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ**

ในการจัดทำข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจ การประมาณการและข้อสมมติที่มีผลกระทบต่อการนำนโยบายการบัญชีมาใช้ และจำนวนเงินของสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากการประมาณการ

ในการจัดทำข้อมูลทางการเงินระหว่างกาล ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจที่มีนัยสำคัญในการนำนโยบายการบัญชีของ รฟท. และบริษัทย่อย และแหล่งที่มาของข้อมูลที่สำคัญของความไม่แน่นอนในการประมาณการที่มีอยู่ มาใช้เช่นเดียวกับงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

**6. รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

บริษัทย่อยประกอบด้วยบริษัทดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	สถานที่หลัก	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
ถือหุ้นโดย รฟท.			31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
1. บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	รับจ้างบริหารจัดการโครงการรถไฟฟ้า	ไทย	100	100
2. บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด	บริหารจัดการสัญญาเช่าและอสังหาริมทรัพย์	ไทย	100	100

กลุ่มกิจการมีส่วนได้เสียในความเป็นเจ้าของและมีสิทธิออกเสียงในบริษัทมากกว่ากึ่งหนึ่ง ตามข้อบังคับของบริษัทเหล่านี้ และมีอำนาจควบคุมบริษัทและสั่งการกิจกรรมดำเนินงานและกิจกรรมการเงินที่เกี่ยวข้องกับบริษัทดังกล่าว ดังนั้น กลุ่มกิจการจึงจัดประเภทบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มกิจการ ภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10

วิภา

รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 สรุปได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

**งบการเงินเฉพาะกิจการ**

**31 ธ.ค. 64    31 ธ.ค. 63**

**บริษัทย่อย**

รายได้	75.01	68.06
ค่าใช้จ่าย	74.67	67.57
ลูกหนี้และรายได้ค้างรับ	78.98	0.13
เจ้าหนี้การค้า	25.32	29.37

**7. การแก้ไขข้อผิดพลาดและการปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง**

งบการเงินระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 รพท. ได้ปรับปรุงเงินกู้ยืมโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 22,558.06 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับประกัน ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อปี 2561 รวมทั้งปรับปรุงย้อนหลังงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 และงบการเงิน ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และงบการเงินระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ที่รายงานไว้เดิม เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้กับงบการเงินระหว่างกาลสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 รายละเอียดดังต่อไปนี้

งบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ณ วันที่ 30 กันยายน 2564			ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563		
	ตามที่ รายงานไว้ เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่	ตามที่ รายงานไว้ เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่ รายงาน ใหม่
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>						
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
เงินค้างรับจากรัฐบาล	204,865.27	22,558.06	227,423.33	205,858.70	22,558.06	228,416.76
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	255,267.12	(8,667.40)	246,599.72	238,023.77	(7,939.33)	230,084.44
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	297,504.98			285,751.15		
บวก เงินกู้โครงการสุวรรณภูมิฯ		22,558.06			22,558.06	
หัก รายได้ที่รับรู้ตามสัดส่วน ค่าเสื่อมราคาสะสมแต่ละปี		(8,667.40)			(7,939.33)	
รวม	297,504.98	13,890.66	311,395.64	285,751.15	14,618.73	300,369.88

รพท

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ตามที่รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่ เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
รายได้			
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล			
- เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	22.02	-	22.02
- เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ PSO	721.66	-	721.66
- รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่เกี่ยวกับสินทรัพย์	353.09	182.02	535.11
- เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	273.11	-	273.11
รวม	1,369.88	182.02	1,551.90
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	2,862.65	(182.02)	2,680.63
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	(2,862.65)	182.02	(2,680.63)

8. ข้อมูลเพิ่มเติม

8.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
เงินสด	40.54	22.49	40.50	22.39
เงินรองจ่าย	5.39	4.78	5.39	4.78
รวมเงินสด	45.93	27.27	45.89	27.17
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	86.09	844.72	61.74	844.71
- ออมทรัพย์	2,130.76	546.84	1,923.03	457.03
รวมเงินฝากธนาคาร	2,216.85	1,391.56	1,984.77	1,301.74
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	124.12	8.08	124.12	8.08
รวม	2,386.90	1,426.91	2,154.78	1,336.99

พ.พ.

8.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	14.92	5.22	14.92	5.22
- ลูกหนี้ค่าระวาง	174.03	184.61	174.03	184.61
- ลูกหนี้ค่าเดินรถขบวนพิเศษ (มาเลเซีย)	8.64	8.60	8.64	8.60
รวม	197.59	198.43	197.59	198.43
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	10.29	11.57	10.29	11.57
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ <sup>1</sup>	187.30	186.86	187.30	186.86
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	629.22	540.57	629.22	540.57
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	325.22	323.76	325.22	323.76
รวม	954.44	864.33	954.44	864.33
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	761.25	737.29	761.25	737.29
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ <sup>2</sup>	193.19	127.04	193.19	127.04
ลูกหนี้อื่นๆ <sup>3</sup>	20.39	25.16	20.39	25.16
รวม <sup>1+2+3</sup>	400.88	339.06	400.88	339.06

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 629.22 ล้านบาท และ 540.57 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 75.02 ล้านบาท และ 75.02 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดินไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 325.22 ล้านบาท และ 323.76 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.75 ล้านบาท และ 10.75 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคารไว้เต็มจำนวนแล้ว

ขณะนี้ รพท. อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่าให้เป็นปัจจุบัน

8.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
ลูกหนี้เงินขาดรอกการฟ้องร้อง	3.85	3.85	3.85	3.85
ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี	334.09	334.09	334.09	334.09
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	1.62	1.68	1.62	1.68
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ	10.39	10.40	10.39	10.40
ลูกหนี้อื่น	5.43	5.45	5.28	5.29
เงินค้ำรับค่าสิทธิร่วมทุนโครงการระบบ รถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	10,687.38	-	10,687.38	-
<b>รวม</b>	<b>11,042.76</b>	<b>355.47</b>	<b>11,042.61</b>	<b>355.31</b>

ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 334.09 ล้านบาท และจำนวน 334.09 ล้านบาท เกิดจากกรณี รฟท. ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบังกับคู่สัญญา 6 ราย ซึ่งได้สิ้นสุดอายุสัญญาสัมปทานเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2554 แต่ยังคงใช้พื้นที่ต่อไป ต่อมา รฟท. ได้มีหนังสือถึงผู้ประกอบการว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 และให้ส่งมอบสถานีในสภาพเรียบร้อยใช้งานได้ดีคืนให้แก่ รฟท. ภายในวันที่ 5 พฤษภาคม 2562 แต่ผู้ประกอบการยังไม่ได้ดำเนินการตามเงื่อนไข คณะอนุกรรมการด้านกฎหมายและสัญญาของ รฟท. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการสูงสุด 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 ได้ทันที รฟท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ด้วยจำนวนดังกล่าว

ณ วันสิ้นงวด รฟท. ได้รับชำระเงินค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการไอซีดีลาดกระบัง รายปัจจุบันแล้ว เป็นบางส่วน และอยู่ระหว่างดำเนินการเร่งรัดให้ชำระเงินค่าขาดประโยชน์ส่วนที่เหลืออยู่

เงินค้ำรับค่าสิทธิร่วมทุนฯ จำนวน 10,687.38 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ค่าโอนสิทธิบริหารโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ พร้อมดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้อง ที่ รฟท. จะได้รับจากบริษัทร่วมทุนตามสัญญาร่วมทุนและบันทึกข้อตกลง (MOU) ซึ่งกล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อข้อ 8.21 และ 8.54

8.4 เงินยืมโดยตรง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
เงินยืมตรงจ่ายในกิจการ	32.33	5.61	32.21	5.61
เงินยืมตรงค่าฤชาธรรมเนียมคดี	22.98	23.45	22.98	23.45
<b>รวม</b>	<b>55.31</b>	<b>29.06</b>	<b>55.19</b>	<b>29.06</b>

16/2

8.5 พืสดอกเกลือ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
ไม้และไม้หมอน	1.86	1.93	1.86	1.93
อะไหล่ต่าง ๆ	3.45	3.45	3.45	3.45
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	58.39	57.37	58.39	57.37
พืสดอกคลังอื่น				
- อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุง	3,009.92	3,075.67	3,009.92	3,075.67
- อะไหล่คลังเครื่องจักรไฟฟ้า	529.84	531.32	526.96	527.82
เชื่อมต่ออากาศยานสุวรรณภูมิฯ				
- อื่น ๆ	325.49	327.16	325.49	327.16
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	18.67	28.84	18.67	28.84
	3,947.62	4,025.74	3,944.74	4,022.24
หัก สำรองค่าเสื่อมสภาพพืสดอก	49.94	49.94	49.94	49.94
รวม	3,897.68	3,975.80	3,894.80	3,972.30

8.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
เงินค้ำรับดอกเบี้ยเงินกู้จากรัฐบาล	486.73	555.78	486.73	555.78
ดอกเบี้ยค้ำรับ	0.03	0.65	0.02	0.61
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และค่าปรับ	60.13	59.98	39.86	40.83
อื่น ๆ	98.61	35.68	96.91	34.77
รวม	645.50	652.09	623.52	631.99

8.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
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	-	-	200.00000	100.00000
	0.00011	0.00011	340.00011	240.00011
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุน	0.00011	0.00011	0.00011	0.00011
รวม	-	-	340.00000	240.00000

นพ

รฟท. ได้ลงทุนในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรีฯ เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และ วันที่ 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. ได้ขออนุมัติโอนเปลี่ยนแปลงเงินงบประมาณเพื่อเป็น เงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงานของบริษัทฯ จำนวน 140 ล้านบาท ซึ่งสำนักงบประมาณได้อนุมัติให้โอนเปลี่ยนแปลงและ กระทรวงการคลังได้อนุมัติให้กันไว้เบิกเหลือในปี ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2553 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด โดยในส่วนของเงินทุนสำหรับการชำระค่าหุ้นก่อนการยื่นจัดตั้งบริษัทฯ ให้นำ งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 ที่กันไว้เบิกเหลือในปีเป็นทุนจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทฯ

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. ได้ชำระค่าหุ้นครบเรียบร้อยแล้ว

8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม								หน่วย : ล้านบาท	
	31 ธ.ค. 64								30 ก.ย. 64	
	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม					มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	31 ธ.ค. 64	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	31 ธ.ค. 64	ตามบัญชี	ตามบัญชี
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	11,152.08	40.75	6.21	11,186.62	4,657.74	71.21	4.86	4,724.09	6,462.53	6,494.34
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,824.92	-	-	8,824.92	4,207.79	92.04	-	4,299.83	4,525.09	4,617.13
ทางรถไฟและสะพาน	48,632.49	43.98	587.40	48,089.07	22,797.69	456.53	429.12	22,825.10	25,263.97	25,834.80
รถจักรและล้อเลื่อน	22,970.94	14.89	-	22,985.83	15,181.69	180.18	-	15,361.87	7,623.96	7,789.25
อานัติสัญญาณและโทรคมนาคม	15,312.03	425.35	0.29	15,737.09	10,692.10	194.59	0.29	10,886.40	4,850.69	4,619.93
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5,873.77	156.97	1.66	6,029.08	4,845.59	85.64	1.44	4,929.79	1,099.29	1,028.18
สินทรัพย์ถาวรอื่น	3,099.09	16.89	-	3,115.98	2,010.63	38.44	-	2,049.07	1,066.91	1,088.46
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- ระบบงานและอุปกรณ์	678.02	220.39	-	898.41	-	-	-	-	898.41	678.02
- งานระหว่างดำเนินการ	116,214.94	2,829.37	698.16	118,346.15	-	-	-	-	118,346.15	116,214.94
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	4,849.52	102.62	-	4,952.14	-	-	-	-	4,952.14	4,849.52
ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน										
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	3,951.37	506.27	-	4,457.64	-	-	-	-	4,457.64	3,951.37
เชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ										
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ	9.76	-	-	9.76	-	-	-	-	9.76	9.76
เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ										
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	23,330.70	1,423.97	-	24,754.67	-	-	-	-	24,754.67	23,330.70
- โครงการระบบรถไฟฟ้า	96,543.19	5.10	3.47	96,544.82	-	-	-	-	96,544.82	96,543.19
ชานเมืองสายสีแดง										
รวม	364,345.62	5,786.55	1,297.19	368,834.98	64,393.23	1,118.63	435.71	65,076.15	303,758.83	299,952.39

8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

	งบการเงินเฉพาะกิจการ								หน่วย : ล้านบาท	
	31 ธ.ค. 64								30 ก.ย. 64	
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	มูลค่าสุทธิ
	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	31 ธ.ค. 64	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	31 ธ.ค. 64	ตามบัญชี	ตามบัญชี
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	11,152.08	40.75	6.21	11,186.62	4,657.74	71.21	4.86	4,724.09	6,462.53	6,494.34
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,824.92	-	-	8,824.92	4,207.79	92.04	-	4,299.83	4,525.09	4,617.13
ทางรถไฟและสะพาน	48,632.49	43.98	587.40	48,089.07	22,797.69	456.53	429.12	22,825.10	25,263.97	25,834.80
รถจักรและล้อเลื่อน	22,970.94	14.89	-	22,985.83	15,181.69	180.18	-	15,361.87	7,623.96	7,789.25
อานัติสัญญาณและโทรคมนาคม	15,312.03	425.35	0.29	15,737.09	10,692.10	194.59	0.29	10,886.40	4,850.69	4,619.93
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5,867.68	156.30	1.66	6,022.32	4,842.48	85.38	1.44	4,926.42	1,095.90	1,025.20
สินทรัพย์ถาวรอื่น	3,099.09	16.89	-	3,115.98	2,010.63	38.44	-	2,049.07	1,066.91	1,088.46
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- ระบบงานและอุปกรณ์	678.02	220.39	-	898.41	-	-	-	-	898.41	678.02
- งานระหว่างดำเนินการ	116,214.94	2,829.37	698.16	118,346.15	-	-	-	-	118,346.15	116,214.94
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	4,849.52	102.62	-	4,952.14	-	-	-	-	4,952.14	4,849.52
ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน										
- โครงการรถไฟความเร็วสูง	3,951.37	506.27	-	4,457.64	-	-	-	-	4,457.64	3,951.37
เชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ										
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟ	9.76	-	-	9.76	-	-	-	-	9.76	9.76
เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ										
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	23,330.70	1,423.97	-	24,754.67	-	-	-	-	24,754.67	23,330.70
- โครงการระบบรถไฟไฟฟ้า	96,543.19	5.10	3.47	96,544.82	-	-	-	-	96,544.82	96,543.19
ชานเมืองสายสีแดง										
<b>รวม</b>	<b>364,339.53</b>	<b>5,785.88</b>	<b>1,297.19</b>	<b>368,828.22</b>	<b>64,390.12</b>	<b>1,118.37</b>	<b>435.71</b>	<b>65,072.78</b>	<b>303,755.44</b>	<b>299,949.41</b>

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวนรวม 249,963.59 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้รวมต้นทุนการกู้ยืมเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ไว้ จำนวน 16,507.02 ล้านบาท และได้รวมมูลค่าที่ดินจากการเวนคืนพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ จำนวน 4,366.45 ล้านบาท ไปด้วย

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและได้เปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 และเปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 มีมูลค่าโครงการฯ จำนวน 35,659.99 ล้านบาท ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้ รฟท. รับภาระต้นทุนกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการไปก่อนและตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการฯ (หมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ข้อ 8.18)

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

หน่วย : ล้านบาท

31 ธ.ค. 64

30 ก.ย. 64

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิตามบัญชี	มูลค่าสุทธิตามบัญชี
	1 ต.ค. 64*	เพิ่มขึ้น	ลดลง	31 ธ.ค. 64	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น	ลดลง	31 ธ.ค. 64		
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,270.67	-	-	4,270.67	950.66	21.56	-	972.22	3,298.45	3,320.01
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	-	-	16,777.49	6,572.40	148.77	-	6,721.17	10,056.32	10,205.09
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	-	-	5,486.56	5,466.79	0.23	-	5,467.02	19.54	19.77
อานัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.53	-	-	5,184.53	4,435.32	35.94	-	4,471.26	713.27	749.21
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	-	-
<b>รวม</b>	<b>35,553.32</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>35,553.32</b>	<b>21,259.24</b>	<b>206.50</b>	<b>-</b>	<b>21,465.74</b>	<b>14,087.58</b>	<b>14,294.08</b>

หมายเหตุ : ราคาทุนยกมาต้นงวดเท่ากับมูลค่าโครงการฯ 35,659.99 ล้านบาท หักลดตัดจำหน่ายทรัพย์สินระหว่างปี 2563 จำนวน 1.41 ล้านบาท และระหว่างปี 2564 จำนวน 105.26 ล้านบาท

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ได้ดำเนินการก่อสร้างและเปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 2 สิงหาคม 2564 และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 มีมูลค่าโครงการฯ ส่วนที่รัฐบาลสนับสนุนตามกรอบวงเงินงบประมาณของมติคณะรัฐมนตรีครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณเพิ่มเติมตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ข้อ 8.53

น.น.

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ สำหรับงวดสามเดือน  
สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ประกอบด้วย

	หน่วย: ล้านบาท	
	<u>งบการเงินรวม</u>	<u>งบการเงินเฉพาะกิจการ</u>
ค่าเสื่อมราคา - อาคารและอุปกรณ์	1,118.63	1,118.37
ค่าเสื่อมราคา - สิทธิทรัพย์สินทางการใช้	1.93	1.55
ค่าตัดจำหน่าย - สิทธิทรัพย์สินไม่มีตัวตน	0.03	-
<b>รวม</b>	<b>1,120.59</b>	<b>1,119.92</b>

#### 8.9 สิทธิทรัพย์สินทางการใช้

	หน่วย: ล้านบาท	
	<u>งบการเงินรวม</u>	<u>งบการเงินเฉพาะกิจการ</u>
<b>ราคาทุน</b>		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	17.71	12.30
บวก สิทธิทรัพย์สินเพิ่มขึ้น	-	-
หัก สิทธิทรัพย์สินลดลง	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	<b>17.71</b>	<b>12.30</b>
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	8.62	6.15
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	1.92	1.55
หัก จำหน่าย	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	<b>10.54</b>	<b>7.70</b>
<b>ราคาตามบัญชี</b>		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	9.09	6.15
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	<b>7.17</b>	<b>4.60</b>

มี

8.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
ราคาทุน				
ณ วันต้นงวด	20.51	2.14	1.44	1.44
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	9.66	18.37	-	-
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นงวด	30.17	20.51	1.44	1.44
ค่าตัดจำหน่ายสะสม				
ณ วันต้นงวด	1.92	1.56	1.44	1.22
บวก ค่าตัดจำหน่ายสำหรับงวด	0.03	0.36	-	0.22
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นงวด	1.95	1.92	1.44	1.44
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
ณ วันที่ 30 กันยายน 2564	18.59	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	28.22	18.59	-	-

8.11 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
เงินฝากธนาคาร-เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.88	17.68	17.88	17.68
เงินฝากธนาคาร-เงินประกันตัวพนักงาน	5.52	5.52	5.52	5.52
รวม	23.40	23.20	23.40	23.20

8.12 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รพท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนเมื่อ รพท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
ยอดยกมา	17,138.08	9,755.54	17,138.08	9,755.54
บวก จ่ายล่วงหน้า	14.44	12,021.98	14.44	12,021.98
	17,152.52	21,777.52	17,152.52	21,777.52
หัก ชำระตามค่างวดงาน	493.87	4,639.44	493.87	4,639.44
ยอดยกไป	16,658.65	17,138.08	16,658.65	17,138.08

บริษัท

เงินจ่ายล่วงหน้า ส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าในโครงการก่อสร้างตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

8.13 ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี

รายได้ภาษีเงินได้เป็นส่วนของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด มีรายละเอียดดังนี้

	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน		
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับงวด	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		
การเปลี่ยนแปลงของผลต่างชั่วคราว	(1.23)	(0.94)
รายได้ภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	(1.23)	(0.94)

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดขึ้นในระหว่างงวด มีดังนี้

	30 ก.ย. 64	งบกำไรขาดทุน	31 ธ.ค. 64
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	0.04	0.02	0.06
ขาดทุนสะสมทางภาษี	0.90	1.21	2.11
รวม	0.94	1.23	2.17

8.14 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
ยอดยกมา	246,599.72	230,084.44	246,599.72	230,084.44
บวก ขาดทุนจากการดำเนินงาน	431.25	17,515.28	431.25	17,515.28
	247,030.97	247,599.72	247,030.97	247,599.72
หัก รับเงินงบประมาณ	500.00	1,000.00	500.00	1,000.00
ยอดยกไป	246,530.97	246,599.72	246,530.97	246,599.72

ตั้งแต่ปี 2554 รพท. ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการบันทึกบัญชีขาดทุนสะสม โดยปรับปรุงผลขาดทุนสะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ทั้งหมดโอนเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ และได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิจากการดำเนินงานในแต่ละงวด เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายทั้งจำนวน ซึ่งก่อนปี 2554 รพท. ได้บันทึกผลขาดทุนสุทธิในงวดเป็นขาดทุนสะสมมาโดยตลอด

*รพท.*

เงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 246,530.97 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้ำรับของ รฟท. จำนวน 150,926.08 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 95,604.89 ล้านบาท

8.15 เงินค้ำรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับ	1,624.51	804.80	1,624.51	804.80
เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ	211,629.59	204,060.47	211,629.59	204,060.47
เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับ	22,558.06	22,558.06	22,558.06	22,558.06
<b>รวม</b>	<b>235,812.16</b>	<b>227,423.33</b>	<b>235,812.16</b>	<b>227,423.33</b>

เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้ำรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระดอกเบี้ยเงินกู้ในส่วนที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา

เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้ำรับเป็นเงินอุดหนุนในส่วนของปี 2564 และ 2565 ที่ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล

เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้ำรับเป็นเงินกู้ในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 เป็นเงินกู้ยืมโครงการระบบไฟฟ้าเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ทั้งจำนวน

8.16 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	2,122.75	2,080.95	2,122.75	2,080.95
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	12.83	12.82	12.83	12.82
เงินทรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	25.05	25.05	25.05	25.05
เงินทรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	108.67	108.91	108.67	108.91
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอจ่ายคืน	196.94	196.97	196.94	196.97
เงินจ่ายอื่น	1.18	0.96	1.15	0.93
<b>รวม</b>	<b>2,467.42</b>	<b>2,425.66</b>	<b>2,467.39</b>	<b>2,425.63</b>

8.17 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
เจ้าหนี้การค้า	1,110.07	2,011.78	1,115.00	2,028.25
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	167.32	574.62	100.78	566.79
ภาษีค้างจ่าย	333.30	425.16	330.44	412.35
<b>รวม</b>	<b>1,610.69</b>	<b>3,011.56</b>	<b>1,546.22</b>	<b>3,007.39</b>

8.18 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฯ รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
เงินกู้ต่างประเทศ	16,832.32	17,566.52	32,450.08	33,788.82	49,282.40	51,355.34
เงินกู้ภายในประเทศ						
- พันธบัตร	122,723.00	118,723.00	-	-	122,723.00	118,723.00
- ธนาคารออมสิน	23,485.96	26,556.81	-	-	23,485.96	26,556.81
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	31,979.01	30,108.16	-	-	31,979.01	30,108.16
- กระทรวงการคลัง	-	-	129,256.05	129,572.86	129,256.05	129,572.86
รวม	195,020.29	192,954.49	161,706.13	163,361.68	356,726.42	356,316.17
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	40,373.00	36,246.57	24,077.63	30,341.23	64,450.63	66,587.80
คงเหลือเงินกู้ยืมระยะยาว	154,647.29	156,707.92	137,628.50	133,020.45	292,275.79	289,728.37

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

เงินกู้ยืมภายในประเทศส่วนของกระทรวงการคลัง ประกอบด้วยพันธบัตร และเงินกู้จากธนาคารพาณิชย์

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2562 การประชุมเพื่อพิจารณาแนวทางการรับภาระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ปลัดกระทรวงคมนาคม ประธานการประชุมแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า การประชุมในครั้งนี้สืบเนื่องจากคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ในคราวอนุมัติโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา) ได้เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ของ รฟท. เป็นจำนวนเงิน 22,558.06 ล้านบาท และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ สำนักงบประมาณ 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 เรื่องขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการรับภาระหนี้สินในโครงการขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองว่านายกรัฐมนตรียังพิจารณาแล้ว ส่งคืนเรื่องให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการประเด็นต่าง ๆ ให้เกิดความชัดเจน อาทิ ประเด็นผู้รับภาระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564

2/22

ประเด็นการให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินรับภาระค่าเสียหาย ค่าใช้จ่ายและค่าอากรจากการชำระค่าสิทธิการบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ลำช้า และประเด็นผลกระทบของการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินต่อภาระทางการเงินของ รฟท. และภาระทางการคลังในการชำระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ โดยเร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 เรื่องแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด-19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นจากกระทรวงการคลังไปดำเนินการ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

รายละเอียดเงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

8.18.1 เงินกู้ยืมระยะยาวที่การรถไฟฯ รับภาระ

8.18.1.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เลขที่สัญญา	วงเงิน	ปีเริ่มต้นสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 64	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	จ่ายชำระ	(กำไร)ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ครั้งที่ 3 โครงการเปลี่ยนระบบห้ามล้อฯ ส่วนที่ 1	AL 8265654	4.09 ล้านยูโร	ปี 2544	33 ปี	0.75	49.92	-	(1.92)	(1.87)	3.87	42.26	46.13
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน ครั้งที่ 3 โครงการจัดหารถจักรสับเปลี่ยน ส่วนที่ 1	AL 8265613	2.05 ล้านยูโร	ปี 2544	32.5 ปี	0.75	26.42	-	(0.96)	(0.99)	1.96	22.51	24.47
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันส่วนที่เหลือ	AL 9265521	2.61 ล้านยูโร	ปี 2544	23.5 ปี	2.00	20.83	-	(2.48)	(0.80)	5.01	12.54	17.55
เงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น ครั้งที่ 23	TXXIII-5	2,430.88 ล้านเยน	ปี 2541	24 ปี 7 เดือน	2.20	80.70	-	-	(3.34)	38.68	38.68	77.36
เงินกู้องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศ ญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34 - ส่วนตัวรถ	TXXXIV-1	90,631.00 ล้านเยน	ปี 2559	15 ปี	0.30	17,388.65	-	-	(721.84)	2,540.82	14,125.99	16,666.81
รวม						17,566.52	-	(5.36)	(728.84)	2,590.34	14,241.98	16,832.32

น.ร.

8.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ – พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตร เงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบ กำหนดไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
พ.ศ.	ครั้งที่											
2552	2	กรุงเทพ	1,000.00	7 ก.ย. 52	7 ก.ย. 67	15 ปี	4.4200	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
2552	4	กรุงเทพ	1,000.00	28 ก.ย. 52	28 ก.ย. 67	15 ปี	4.6000	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
2553	5	กสิกรไทย	1,000.00	22 ม.ค. 53	22 ม.ค. 65	12 ปี	4.3000	1,000.00	-	1,000.00	-	1,000.00
2553	7	ออมสิน	1,000.00	29 มี.ค. 53	29 มี.ค. 65	12 ปี	4.1600	1,000.00	-	1,000.00	-	1,000.00
2554	2	ไทยพาณิชย์	1,000.00	11 ก.ค. 54	11 ก.ค. 66	12 ปี	4.0300	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
2554	3	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	1,000.00	25 ส.ค. 54	25 ส.ค. 66	12 ปี	3.9900	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
2555	1	กรุงไทย	1,000.00	10 เม.ย. 55	10 เม.ย. 65	10 ปี	4.0050	1,000.00	-	1,000.00	-	1,000.00
2555	4	กรุงเทพ	1,000.00	23 ก.ค. 55	23 ก.ค. 65	10 ปี	3.8400	1,000.00	-	1,000.00	-	1,000.00
2555	12	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	1,600.00	9 ส.ค. 55	9 ส.ค. 65	10 ปี	3.7500	1,600.00	-	1,600.00	-	1,600.00
2555	15	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย) ไทยพาณิชย์ และกรุงเทพ	2,000.00	6 ก.ย. 55	6 ก.ย. 65	10 ปี	3.8000	2,000.00	-	2,000.00	-	2,000.00
2556	2	ไทยพาณิชย์	1,200.00	23 เม.ย. 56	23 เม.ย. 66	10 ปี	3.6850	1,200.00	-	-	1,200.00	1,200.00
2556	17	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	1,000.00	6 ก.ย. 56	6 ก.ย. 66	10 ปี	4.5900	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
2556	22	กรุงเทพ	1,000.00	24 ก.ย. 56	24 ก.ย. 66	10 ปี	4.3500	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
2556	23	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	1,000.00	24 ก.ย. 56	24 ก.ย. 68	12 ปี	4.4900	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
2556	24	ไทยพาณิชย์	1,000.00	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 66	10 ปี	4.3500	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
2556	25	กรุงเทพ	1,000.00	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 68	12 ปี	4.4770	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
2557	1	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 เม.ย. 57	8 เม.ย. 67	10 ปี	4.0200	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00

มี

8.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตร เงินกู้ยืม ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบ กำหนดไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
พ.ศ.	ครั้งที่											
2557	3	กสิกรไทย	1,190.00	29 พ.ค. 57	29 พ.ค. 67	10 ปี	3.8400	1,190.00	-	-	1,190.00	1,190.00
2557	5	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	2,000.00	7 ส.ค. 57	7 ส.ค. 67	10 ปี	3.8800	2,000.00	-	-	2,000.00	2,000.00
2557	7	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด (ไทย)	4,700.00	29 ส.ค. 57	29 ส.ค. 72	15 ปี	4.0000	4,700.00	-	-	4,700.00	4,700.00
2558	2	ฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้	1,000.00	13 ต.ค. 57	13 เม.ย. 68	10 ปี 6 เดือน	3.6400	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
2558	3	กรุงเทพ	700.00	27 พ.ย. 57	27 พ.ย. 67	10 ปี	3.2300	700.00	-	-	700.00	700.00
2558	6	ซีไอเอ็มบีไทย	4,227.00	29 ก.ย. 58	29 ก.ย. 65	7 ปี	2.8100	4,227.00	-	4,227.00	-	4,227.00
2559	1	กรุงไทย	2,000.00	15 ธ.ค. 58	15 ธ.ค. 65	7 ปี	2.7100	2,000.00	-	2,000.00	-	2,000.00
2559	2	ซีไอเอ็มบีไทย	2,366.00	15 ธ.ค. 58	15 ธ.ค. 73	15 ปี	3.2600	2,366.00	-	-	2,366.00	2,366.00
2560	1	กรุงเทพ	2,200.00	4 ส.ค. 60	4 ส.ค. 70	10 ปี	2.6700	2,200.00	-	-	2,200.00	2,200.00
2561	1	ซีไอเอ็มบีไทย	1,000.00	29 มี.ค. 61	29 มี.ค. 71	10 ปี	2.6400	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
2562	1	ไทยพาณิชย์	3,370.00	15 พ.ย. 61	15 พ.ย. 66	5 ปี	2.6300	3,370.00	-	-	3,370.00	3,370.00
2562	2	ไทยพาณิชย์	3,000.00	28 ก.พ. 62	28 ก.พ. 69	7 ปี	2.4800	3,000.00	-	-	3,000.00	3,000.00
2562	3	กสิกรไทย	3,100.00	26 ก.ค. 62	26 ก.ค. 69	7 ปี	1.9300	3,100.00	-	-	3,100.00	3,100.00
2562	4	กรุงไทย	2,000.00	23 ก.ย. 62	23 ก.ย. 69	7 ปี	1.6260	2,000.00	-	-	2,000.00	2,000.00
2563	1	กรุงไทย	4,000.00	24 ธ.ค. 62	24 ธ.ค. 69	7 ปี	1.5800	4,000.00	-	-	4,000.00	4,000.00
2563	2	กรุงไทย	7,400.00	24 ธ.ค. 62	24 มิ.ย. 72	9 ปี 6 เดือน	1.7500	7,400.00	-	-	7,400.00	7,400.00
2563	3	ซีไอเอ็มบีไทย	5,000.00	26 ก.พ. 63	26 ก.พ. 68	5 ปี	1.0700	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
2563	4	กรุงเทพ	4,000.00	25 มี.ค. 63	25 มี.ค. 78	15 ปี	2.0520	4,000.00	-	-	4,000.00	4,000.00

๓๓๓

8.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ - พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร การรถไฟ แห่งประเทศไทย		จำนวนโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตร เงินกู้ยืมมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	พันธบัตรที่ ครบกำหนด ไถ่ถอน ภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบ กำหนดไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
พ.ศ.	ครั้งที่											
2563	6	ซีไอเอ็มบีไทย	5,100.00	17 มิ.ย. 63	17 มิ.ย. 73	10 ปี	1.6200	5,100.00	-	-	5,100.00	5,100.00
2563	7	กสิกรไทย	4,000.00	24 มิ.ย. 63	24 มิ.ย. 70	7 ปี	1.4100	4,000.00	-	-	4,000.00	4,000.00
2563	8	กรุงไทย	6,300.00	10 ส.ค. 63	10 ส.ค. 75	12 ปี	1.7300	6,300.00	-	-	6,300.00	6,300.00
2563	9	กรุงเทพ	2,890.00	24 ก.ย. 63	24 ก.ย. 73	10 ปี	1.6000	2,890.00	-	-	2,890.00	2,890.00
2564	1	ซีไอเอ็มบีไทย	4,300.00	29 ธ.ค. 63	29 ธ.ค. 75	12 ปี	1.6100	4,300.00	-	-	4,300.00	4,300.00
2564	2	ซีไอเอ็มบีไทย	6,000.00	29 ธ.ค. 63	29 ธ.ค. 78	15 ปี	1.6600	6,000.00	-	-	6,000.00	6,000.00
2564	3	ออมสิน	4,300.00	3 ก.พ. 64	3 ก.พ. 71	7 ปี	1.0200	4,300.00	-	-	4,300.00	4,300.00
2564	4	ออมสิน	5,000.00	17 ก.พ. 64	17 ก.พ. 76	12 ปี	1.6800	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
2564	5	ออมสิน	2,980.00	17 มี.ค. 64	17 มี.ค. 71	7 ปี	1.6670	2,980.00	-	-	2,980.00	2,980.00
2564	7	ซีไอเอ็มบีไทย	2,000.00	16 มิ.ย. 64	16 มิ.ย. 77	13 ปี	2.2800	2,000.00	-	-	2,000.00	2,000.00
2564	8	กรุงไทย	3,800.00	19 ก.ค. 64	19 ก.ค. 77	13 ปี	2.1970	3,800.00	-	-	3,800.00	3,800.00
2565	2	กรุงไทย	4,000.00	1 ธ.ค. 64	1 มิ.ย. 70	5 ปี 6 เดือน	1.4940	-	4,000.00	-	4,000.00	4,000.00
รวม			122,723.00					118,723.00	4,000.00	13,827.00	108,896.00	122,723.00

๖๖๖

8.18.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ - เงินกู้ยืมธนาคาร

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด	จ่ายชำระใน ระหว่างงวด	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	6,000.00	02 ก.ค. 62	02 ก.ค. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0709	6,000.00	-	-	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	-	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	4,000.00	28 มิ.ย. 62	28 มิ.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0709	1,841.94	-	(1,841.94)	-	-	-
ออมสิน	7,500.00	17 ก.พ. 64	17 ก.พ. 66	2 ปี	BIBOR - 0.0100	7,500.00	-	-	-	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	-	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	1,258.87
ออมสิน	1,440.00	17 พ.ย. 64	17 พ.ย. 65	1 ปี	BIBOR + 0.3850	-	100.00	-	100.00	-	100.00
ออมสิน	2,671.09	20 ต.ค. 64	20 เม.ย. 66	1 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.3450	-	2,671.09	-	-	2,671.09	2,671.09
กรุงไทย	3,046.00	02 ก.ค. 62	02 ก.ค. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0500	3,046.00	-	-	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	-	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	10,600.00
กรุงไทย	1,500.00	11 พ.ย. 63	11 พ.ย. 65	2 ปี	BIBOR + 0.2200	1,153.66	-	-	1,153.66	-	1,153.66
กรุงไทย	829.15	28 มิ.ย. 62	28 มิ.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0700	829.15	-	(829.15)	-	-	-
กรุงไทย	1,887.00	01 ก.ค. 64	01 ก.ค. 66	2 ปี	BIBOR + 0.1000	1,479.35	-	-	-	1,479.35	1,479.35
กรุงไทย	8,000.00	23 มิ.ย. 64	23 มิ.ย. 66	2 ปี	BIBOR	8,000.00	-	-	-	8,000.00	8,000.00
กรุงไทย	4,000.00	20 ต.ค. 64	20 ก.ค. 65	9 เดือน	คงที่ 0.85	-	2,700.00	-	2,700.00	-	2,700.00
รวม						56,664.97	5,471.09	(6,671.09)	23,955.66	31,509.31	55,464.97

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

8.18.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ

8.18.2.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เลขที่สัญญา	วงเงิน (ล้านบาท)	ปีเริ่มต้น สัญญา	อายุ สัญญา	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืม ระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 64	เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด	จ่ายชำระ	Roll-over สัญญา	(กำไร) ขาดทุนจาก อัตรา แลกเปลี่ยน	เงินกู้ยืม ระยะยาว ที่ถึงกำหนด ชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะ ยาวที่ถึงกำหนด ชำระ ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป	รวม
เงินกู้องค์กรความร่วมมือ ระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 31	TXXXI-1	63,018.00	ปี 2552	25 ปี	0.01 - 1.40	635.48	-	(25.42)	-	-	50.84	559.22	610.06
เงินกู้องค์กรความร่วมมือ ระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 33	TXXXIII-1	38,203.00	ปี 2558	20 ปี	0.01 - 0.40	10,857.09	-	(387.75)	-	-	775.51	9,693.83	10,469.34
เงินกู้องค์กรความร่วมมือ ระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34	TXXXIV-1												
- ค่างานก่อสร้าง		71,780.00	ปี 2559	15 ปี	0.30	21,849.91	-	-	-	(907.04)	2,094.29	18,848.58	20,942.87
- ค่าที่ปรึกษา		1,526.00	ปี 2559	15 ปี	0.01	446.34	-	-	-	(18.53)	42.78	385.03	427.81
รวม		174,527.00				33,788.82	-	(413.17)	-	(925.57)	2,963.42	29,486.66	32,450.08

กช

8.18.2.2 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (พันธบัตร)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรรัฐบาล	จำหน่ายโดย ธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุ พันธบัตร	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการ บริหารหนี้ให้กู้ต่อ	ธนาคารแห่ง ประเทศไทย	12,000.00	11-ข/2562	7 พ.ค. 62	25 มิ.ย. 75	13.15 ปี	3.7750	12,000.00	-	-	12,000.00	12,000.00
พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการ บริหารหนี้ให้กู้ต่อ	ธนาคารแห่ง ประเทศไทย	15,000.00	5-ข/2564	1 มี.ค. 64	17 มิ.ย. 85	21.31 ปี	2.0000	15,000.00	-	-	15,000.00	15,000.00
ปี 2551 ครั้งที่ 6	ฮ่องกงและ เซี่ยงไฮ้	1,000.00		3 ก.ค. 51	3 ก.ค. 66	15 ปี	6.5390	1,000.00	-	-	1,000.00	1,000.00
ปี 2556 ครั้งที่ 6	ซีไอเอ็มบีไทย	1,600.00		16 พ.ค. 56	16 พ.ค. 66	10 ปี	3.7300	1,600.00	-	-	1,600.00	1,600.00
ปี 2559 ครั้งที่ 3	ซีไอเอ็มบีไทย	4,000.00		17 มิ.ย. 59	17 มิ.ย. 74	15 ปี	2.8000	4,000.00	-	-	4,000.00	4,000.00
ปี 2560 ครั้งที่ 2	กรุงไทย	6,000.00		22 ส.ค. 60	22 ส.ค. 65	5 ปี	1.8500	6,000.00	-	6,000.00	-	6,000.00
ปี 2563 ครั้งที่ 5	กรุงไทย	3,800.00		26 พ.ค. 63	26 พ.ค. 68	5 ปี	1.0800	3,800.00	-	-	3,800.00	3,800.00
ปี 2563 ครั้งที่ 10	กรุงเทพ	2,000.00		25 ก.ย. 63	25 ก.ย. 68	5 ปี	0.9900	2,000.00	-	-	2,000.00	2,000.00
ปี 2564 ครั้งที่ 6	ซีไอเอ็มบีไทย	2,000.00		19 พ.ค. 64	19 พ.ค. 69	5 ปี	1.1280	2,000.00	-	-	2,000.00	2,000.00
ปี 2565 ครั้งที่ 1	ซีไอเอ็มบีไทย	2,158.06		20 ต.ค. 64	20 เม.ย. 68	3 ปี 6 เดือน	1.0500	-	2,158.06	-	2,158.06	2,158.06
รวม		49,558.06						47,400.00	2,158.06	6,000.00	43,558.06	49,558.06

หมายเหตุ : พันธบัตรรัฐบาล ปี 2551 ถึง ปี 2565 และเงินกู้ธนาคารออมสิน (วงเงิน 4,000 ล้านบาท) บางส่วน รวมจำนวน 22,558.06 ล้านบาท เป็นพันธบัตรและเงินกู้เพื่อชำระหนี้เงินกู้ยืมโครงการขนส่ง

ทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

จร

8.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด	จ่ายชำระใน ระหว่างงวด	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
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	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	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	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	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	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	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	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	2,461.00	16-ช/2562	09 ส.ค. 62	09 ส.ค. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0711	2,458.04	-	-	2,458.04	-	2,458.04
ออมสิน	854.08	17-ช/2562	02 ก.ย. 62	02 ก.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0750	854.08	-	-	854.08	-	854.08
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	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	-	958.09
ออมสิน	8,100.00	2-ช/2564	10 ก.พ. 64	10 ก.พ. 67	3 ปี	BIBOR - 0.0200	8,100.00	-	-	-	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	224.70	-	-	541.35	541.35
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	-	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	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)	-	-	-

ม.ร.ว.

8.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด	จ่ายชำระใน ระหว่างงวด	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	5,905.00	27-ข/2563	21 ธ.ค. 63	21 ธ.ค. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	2,141.09	862.71	-	-	3,003.80	3,003.80
ออมสิน	4,400.00	5-ข/2563	15 ม.ค. 63	15 ม.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.1355	4,400.00	-	-	-	4,400.00	4,400.00
ออมสิน	3,772.00	28-ข/2563	21 ม.ค. 64	21 ม.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3,281.12	150.25	-	-	3,431.37	3,431.37
ออมสิน	4,400.00	14-ข/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.4000	-	842.70	-	-	842.70	842.70
ออมสิน	4,000.00	-	28 มิ.ย. 62	28 มิ.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0709	2,158.06	-	(2,158.06)	-	-	-
กรุงไทย	385.00	7-ข/2564	10 พ.ค. 64	10 พ.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.0700	253.00	-	-	-	253.00	253.00
กรุงไทย	10.44	24-ข/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3.64	-	-	-	3.64	3.64
กรุงไทย	3,949.00	4-ข/2562	14 ก.พ. 62	14 ก.พ. 65	3 ปี	BIBOR - 0.1011	3,949.00	-	-	3,949.00	-	3,949.00
กรุงไทย	6.08	23-ข/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3.79	-	-	-	3.79	3.79
กรุงไทย	4,700.00	1-ข/2563	10 ม.ค. 63	09 เม.ย. 65	2 ปี 2 เดือน 30 วัน	BIBOR - 0.12468	4,700.00	-	-	4,700.00	-	4,700.00
กรุงไทย	1,800.00	3-ข/2563	15 ม.ค. 63	15 ม.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.13199	1,800.00	-	-	-	1,800.00	1,800.00
กรุงไทย	3,305.00	6-ข/2563	12 มี.ค. 63	12 มี.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.16589	3,305.00	-	-	-	3,305.00	3,305.00
กรุงไทย	1,428.00	15-ข/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-ข/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3,008.03	615.82	-	-	3,623.85	3,623.85
กรุงไทย	1,600.00	4-ข/2563	15 ม.ค. 63	15 ม.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.13299	1,600.00	-	-	-	1,600.00	1,600.00
กรุงไทย	2,700.00	12-ข/2563	22 เม.ย. 63	22 เม.ย. 66	3 ปี	BIBOR - 0.08889	2,700.00	-	-	-	2,700.00	2,700.00
กรุงไทย	1,000.00	15-ข/2563	17 ก.ย. 63	17 ก.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.2700	1,000.00	-	-	-	1,000.00	1,000.00

372

8.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้น สัญญา	วันครบกำหนด สัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ ระหว่างงวด	จ่ายชำระใน ระหว่างงวด	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาว ที่ถึงกำหนดชำระ ตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
กรุงไทย	8,000.00	7-ข/2563	12 มี.ค. 63	12 มี.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.17589	8,000.00	-	-	-	8,000.00	8,000.00
กรุงไทย	5,769.00	12-ข/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.3200	2,560.27	-	-	-	2,560.27	2,560.27
กรุงเทพ	500.00	9-ข/2564	16 ก.ค. 64	16 ก.ค. 66	2 ปี	BIBOR + 0.1800	500.00	-	-	-	500.00	500.00
กรุงเทพ	500.00	12-ข/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.2600	500.00	-	-	-	500.00	500.00
กรุงเทพ	500.00	12-ข/2564	27 ก.ค. 64	27 ก.ค. 68	4 ปี	BIBOR + 0.2900	500.00	-	-	-	500.00	500.00
กรุงเทพ	500.00	14-ข/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3500	-	500.00	-	-	500.00	500.00
กรุงเทพ	500.00	14-ข/2564	30 ส.ค. 64	30 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3800	-	500.00	-	-	500.00	500.00
รวม							82,172.86	3,696.18	(6,171.05)	15,114.21	64,583.78	79,697.99

3/2

8.19 เจ้าหนี้กองทุนเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฟ้า

เป็นเงินของกองทุนเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 114.05 ล้านบาท และ 183.10 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเป็นเงินสุทธิตกจากยอดเงินสะสมที่เก็บจากผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. และเงินให้กู้แก่สมาชิกของกองทุนเงินสะสมฯ ที่ รฟท. จ่ายแทนจากกองทุนเงินสะสมฯ

8.20 ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฟ้า รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	22.03	9.64	63.89	133.22	85.92	142.86
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ						
- กระทรวงการคลัง	-	-	273.12	329.87	273.12	329.87
- พันธบัตร	711.47	490.26	-	106.44	711.47	596.70
- ธนาคารออมสิน	57.96	51.66	-	6.91	57.96	58.57
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	45.75	29.17	-	13.01	45.75	42.18
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่ค้างชำระ	<u>837.21</u>	<u>580.73</u>	<u>337.01</u>	<u>589.45</u>	<u>1,174.22</u>	<u>1,170.18</u>

8.21 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	2,300.81	1,168.34	2,300.81	1,168.34
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	176.28	91.74	176.28	91.74
รายได้ค่าสิทธิร่วมลงทุนรอบปรับโอน	10,671.09	-	10,671.09	-
รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ	457.76	573.99	457.76	573.99
หนี้สินค้างจ่ายอื่น ๆ	44.79	42.33	43.62	42.33
รวม	<u>13,650.73</u>	<u>1,876.40</u>	<u>13,649.56</u>	<u>1,876.40</u>

รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 2,300.81 ล้านบาท เป็นรายได้รับล่วงหน้าที่ยังไม่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 624.27 ล้านบาท

รายได้ค่าสิทธิร่วมลงทุนรอบปรับโอน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 10,671.09 ล้านบาท เป็นบัญชีพักจากการบันทึกลูกหนี้ค่าโอนสิทธิบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ที่ รฟท. จะได้รับจากบริษัทร่วมทุนตามสัญญาร่วมทุน และบันทึกข้อตกลงร่วมกัน ซึ่งกล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ข้อ 8.3 และข้อ 8.54

มี

8.22 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
	เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.88	17.68	17.88
เงินประกันตัวพนักงาน	5.52	5.52	5.52	5.52
<b>รวม</b>	<b>23.40</b>	<b>23.20</b>	<b>23.40</b>	<b>23.20</b>

หน่วย : ล้านบาท

8.23 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
	เงินมัดจำ	1,952.13	866.78	1,949.62
เงินประกัน	2,851.24	2,684.35	2,850.56	2,683.65
<b>รวม</b>	<b>4,803.37</b>	<b>3,551.13</b>	<b>4,800.18</b>	<b>3,547.95</b>

หน่วย : ล้านบาท

8.24 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาด ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
	ยอดยกมา	4,325.01	4,784.63	4,325.01
บวก อุปกรณ์รับบริจาด	-	-	-	-
	4,325.01	4,784.63	4,325.01	4,784.63
หัก รับรู้เป็นรายได้	111.52	445.66	111.52	445.66
จัดประเภทรายการใหม่และปรับปรุง	-	13.96	-	13.96
<b>ยอดยกไป</b>	<b>4,213.49</b>	<b>4,325.01</b>	<b>4,213.49</b>	<b>4,325.01</b>

หน่วย : ล้านบาท

8.25 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
ยอดยกมา	311,395.64	300,369.88	311,395.64	300,369.88
บวก เพิ่มจากรัฐบาลอนุมัติ	13,251.21	13,441.47	13,251.21	13,441.47
	324,646.85	313,811.35	324,646.85	313,811.35
หัก รับรู้เป็นรายได้	303.90	1,601.17	303.90	1,601.17
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	1.20	-	1.20
ปรับปรุง	3.37	813.34	3.37	813.34
<b>ยอดยกไป</b>	<b>324,339.58</b>	<b>311,395.64</b>	<b>324,339.58</b>	<b>311,395.64</b>

หน่วย : ล้านบาท

รวม

รายการปรับปรุง เป็นการปรับวงเงินงบประมาณอนุมัติจากรัฐบาลซึ่งคงเหลือหลังจากดำเนินการจัดหาทรัพย์สินแล้วเสร็จตามที่ได้รับอนุมัติ

รพท. เริ่มบันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาลตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก เป็นต้นมา

#### 8.26 หนี้สินตามสัญญาเช่า

มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าและการเคลื่อนไหวสำหรับงวด

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	37.91	34.97
ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น	0.02	0.01
หนี้สินชำระในปี	(6.60)	(6.20)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	31.33	28.77
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(1.53)	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า – สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระในปี	29.80	28.77

#### 8.27 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ประเภทผลประโยชน์ระยะยาวและผลประโยชน์หลังออกจากงาน ประกอบด้วย ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ ภาระบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ และภาระค่ารักษาพยาบาล

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

การประมาณการภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน กำหนดให้มีสมมติฐานตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยเพื่อใช้ในการคำนวณ เช่น สมมติฐานอัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือน อัตราการหมุนเวียนพนักงาน อัตราภาระ และดำเนินการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของข้อสมมติฐานทางคณิตศาสตร์ประกันภัย การเปลี่ยนแปลงในแต่ละสมมติฐานที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยถือว่าสมมติฐานอื่น ๆ คงที่ จะมีผลกระทบต่อประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้ ณ สิ้นงวด

การประมาณการหนี้สินภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในปี 2565

รพท. อยู่ระหว่างจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญประเมินภาระหนี้สินและค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ของพนักงานประจำปี 2565 ส่งผลให้ รพท. มิได้บันทึกประมาณการภาระผูกพันผลประโยชน์ส่วนของต้นทุนบริการปัจจุบัน ต้นทุนดอกเบี้ย และกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยเพิ่มเติมในปี 2565 รวมทั้งมิได้เปิดเผยข้อสมมติหลักที่ใช้ในการประมาณการภาระหนี้สิน ณ วันสิ้นงวด และการวิเคราะห์ความอ่อนไหว (Sensitivity Test) ของข้อสมมติหลักที่ใช้

๗๗

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
ยอดยกมา ณ วันต้นงวด	69,282.80	68,016.53	69,219.28	67,961.43
จัดประเภทผลประโยชน์ระยะสั้น	-	4.79	-	-
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	1.91	2,929.24	-	2,926.65
ต้นทุนดอกเบี้ย	0.30	2,044.25	-	2,043.21
ผลประโยชน์จ่ายระหว่างงวด	(1,668.58)	(3,712.01)	(1,668.58)	(3,712.01)
ยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด	67,616.43	69,282.80	67,550.70	69,219.28

ค่าใช้จ่ายโครงการผลประโยชน์พนักงานที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	1.91	733.67	-	731.88
ต้นทุนดอกเบี้ย	0.30	511.29	-	511.02
กำไรขาดทุนจากการประมาณการ ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	-	198.14	-	198.14
รวม	2.21	1,443.10	-	1,441.04

8.28 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	1,339.15	1,315.66	1,339.15	1,315.66
ภาระจ่ายยอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	666.84	505.83	666.84	505.83
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	0.44	0.47	0.44	0.47
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	270.44	267.66	270.44	267.66
- เอกชน	58.96	58.42	58.96	58.42
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้	2,089.80	2,047.99	2,089.80	2,047.99
รอใช้งาน/รอการขาย				
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้จ่ายสิทธิติดตั้งป้ายโฆษณา	11.54	9.38	11.54	9.38
ค่าจ้างที่ปรึกษาหรือการจ่าย	22.38	22.38	22.38	22.38
รายได้สินทรัพย์บริจาคหรือการรับรู้	380.13	385.06	380.13	385.06
อื่น ๆ	9.01	9.01	9.01	9.01
รวม	4,848.69	4,621.86	4,848.69	4,621.86

พ.ม.

ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 1,339.15 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 175.75 ล้านบาท และภาระจ่ายอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 666.84 ล้านบาท มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 40.06 ล้านบาท

### 8.29 เงินทุน และกำไรสะสม-จัดสรรแล้ว

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่ รพท. ได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 64	30 ก.ย. 64
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				
<b>รวม</b>	<b>44,280.27</b>	<b>44,280.27</b>	<b>44,280.27</b>	<b>44,280.27</b>

กำไรสะสม-จัดสรรแล้ว 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 เป็นไปตามมาตรา 20 ของ พรบ. การรถไฟฯ ที่กำหนดให้เงินสำรอง ประกอบด้วย เงินสำรองเผื่อขาด เงินสำรองอื่น ๆ เพื่อความประสงค์เฉพาะตามแต่คณะกรรมการเห็นสมควร

### 8.30 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
รายได้การโดยสาร	339.83	686.70	339.83	686.70
รายได้การสินค้า	423.86	439.52	423.86	439.52
ค่าเช่ารถเสียบียง	0.05	-	0.05	-
<b>รวม</b>	<b>763.74</b>	<b>1,126.22</b>	<b>763.74</b>	<b>1,126.22</b>

### 8.31 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	13.53	133.17	13.53	133.17
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	-	0.16	-	0.16
<b>รวม</b>	<b>13.53</b>	<b>133.33</b>	<b>13.53</b>	<b>133.33</b>

รพท.

8.32 รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	11.57	-	11.57	-
รวม	11.57	-	11.57	-

8.33 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	682.25	594.92	682.25	594.92
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	59.45	64.68	59.45	64.68
ค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณ ที่ดินการรถไฟฟ้า	18.10	25.80	18.10	25.80
รายได้ค่าเช่า-กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	20.17	31.91	20.17	31.91
รายได้ค่าเช่าอาคาร	43.38	41.84	43.38	41.84
รายได้ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานี	2.88	6.13	2.88	6.13
ค่าเช่าโรงแรม	-	13.55	-	13.55
รวม	826.23	778.83	826.23	778.83

8.34 รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
ค่าธรรมเนียมสัมปทาน	-	-	-	-
รายได้ค่าขาดประโยชน์	124.95	124.95	124.95	124.95
รวม	124.95	124.95	124.95	124.95

รฟท. ได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุน้ำมันและแยกสินค้ากล่อง 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. จึงมีมติให้เรียกเก็บค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการตามหนังสือตอบข้อหารือของสำนักงานอัยการสูงสุด ที่ อส0007/19359 ลงวันที่ 22 ธันวาคม 2563 และหนังสือของสำนักงานอัยการสูงสุด ด่วนที่สุด ที่ อส 0005/3302 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2563

ฝ

ให้ รพท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ข. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ทันที รพท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ไอซีดี ด้วยจำนวนดังกล่าว

#### การสรรหาผู้รับสัมปทาน

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2561 รพท. มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.74/2561 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการ สรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานผู้ประกอบการรายใหม่ และมีหนังสือแจ้งต่อผู้ประกอบการสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบังรายเดิมว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ในช่วงที่สัญญายังมิได้มีการผูกพันสัญญาใหม่ และ รพท. ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้ยื่น ข้อเสนอ “ร่วมลงทุน” โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบัง ซึ่งได้ดำเนินการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจา และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหาเอกชน เพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ต่อคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาจัดทำรายงาน การศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้มีการศึกษา ข้อมูลตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่าง รัฐและเอกชน โดยให้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ รวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 กระทรวงคมนาคมได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกัน ที่ประชุมมีมติ ให้ รพท. จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ รวมทั้งขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วม ลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในรายละเอียดถึงขั้นตอน ที่ถูกต้อง และพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาในระหว่างที่รอการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป รพท. จึงมี หนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เลขที่ รพท1/282/2563 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อขอหารือ แนวทางดำเนินการโครงการดังกล่าว

เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 รพท. มีคำสั่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 4/2564 แต่งตั้ง คณะทำงานตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุกและแยกสินค้า กล่องไอซีดี ที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามผลการวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564

เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565 รพท. มีหนังสือที่ รพท1/334/2565 นำเสนอผลการศึกษาประกอบการ พิจารณากำหนดรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญของคณะกรรมการคัดเลือกโครงการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็น ผู้ประกอบการสถานีบรรจุกและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังของ รพท. ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อโปรดนำเสนอ คณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานโครงการข้อดีข้อเสียการกำหนดเงื่อนไขและวิธีการประมูลโดยใช้การแข่งขันเสนอราคา ค่าบริการต่ำสุดเป็นเกณฑ์การตัดสินคัดเลือกหาผู้ชนะการประมูลที่ไอซีดีลาดกระบัง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 และตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน

มี

8.35 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
รายได้ค่าใช้สิทธิขนส่งสัมภาระและติดตั้ง ป้ายโฆษณาบนขบวนรถ	1.02	3.36	1.02	3.36
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	0.17	0.10	0.17	0.10
รายได้ค่ารักษาพยาบาลโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร	0.71	1.12	0.71	1.12
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคลภายนอก	11.29	11.22	11.29	11.22
รายได้ตลาด กม.11	2.02	0.96	2.02	0.96
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับ ที่ดินและอาคาร	2.58	4.77	2.58	4.77
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	1.87	3.10	1.87	3.10
<b>รวม</b>	<b>19.66</b>	<b>24.63</b>	<b>19.66</b>	<b>24.63</b>

8.36 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	ปรับปรุงใหม่ 31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	ปรับปรุงใหม่ 31 ธ.ค. 63
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	16.32	22.02	16.32	22.02
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)	819.72	721.66	819.72	721.66
เงินอุดหนุนพัสดุที่รัฐบาลรับภาระ	0.08	-	0.08	-
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	303.82	535.11	303.82	535.11
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	415.42	273.11	415.42	273.11
<b>รวม</b>	<b>1,555.36</b>	<b>1,551.90</b>	<b>1,555.36</b>	<b>1,551.90</b>

8.36.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

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

8.36.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคา ค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ-ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี

*วิภา*

ว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554 โดยรับรู้ตามสัดส่วนของเวลาจากประมาณการเงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะของปี 2565

8.36.3 เงินอุดหนุนอื่น ๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน ส่วนเงินอุดหนุนสินทรัพย์รับรู้เป็นรายได้ตามจำนวนค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่ได้จากเงินอุดหนุน

8.37 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
	ขายรางเหล็กเก่า	73.93	21.13	73.93
ขายไม้หมอนเก่า	1.32	1.11	1.32	1.11
<b>รวม</b>	<b>75.25</b>	<b>22.24</b>	<b>75.25</b>	<b>22.24</b>

หน่วย : ล้านบาท

8.38 รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
	รายได้ค่าปรับ	3.70	13.22	3.70
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	64.52	12.40	64.52	12.40
รายได้ขายแบบประกวดราคา	3.88	1.03	3.88	1.03
รายได้ชดใช้ค่าเสียหาย	4.60	2.21	4.60	2.21
รายได้ดอกเบี้ย	1.58	0.31	1.52	0.28
รายได้ค่าจอดรถและทำความสะอาด	9.59	9.03	9.59	9.03
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	5.89	4.48	4.67	4.48
รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ	4.39	1.37	4.40	1.37
<b>รวม</b>	<b>98.15</b>	<b>44.05</b>	<b>96.88</b>	<b>44.02</b>

หน่วย : ล้านบาท

8.39 กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
	สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี	3.67	0.91	3.67
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	1,650.78	1,002.04	1,650.78	1,002.04
<b>รวม</b>	<b>1,654.45</b>	<b>1,002.95</b>	<b>1,654.45</b>	<b>1,002.95</b>

หน่วย : ล้านบาท

กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเป็นสกุลเงินยูโร (EUR) เงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่นเป็นสกุลเงินเยน (JPY)

มี

8.40 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	189.10	195.14	189.10	195.14
ค่าล่วงเวลา	24.13	23.91	24.13	23.91
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	34.17	35.33	34.17	35.33
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่น ๆ	242.96	328.85	242.96	328.85
รวม	490.36	583.23	490.36	583.23

8.41 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	164.47	176.48	164.47	176.48
ค่าล่วงเวลา	24.59	34.40	24.59	34.40
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	11.64	12.84	11.64	12.84
ค่าวัสดุบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และอื่น ๆ	538.92	579.17	538.92	579.17
รวม	739.62	802.89	739.62	802.89

8.42 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	574.10	588.27	574.10	588.27
ค่าล่วงเวลา	171.50	238.75	171.50	238.75
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	77.97	82.94	77.97	82.94
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	438.01	441.12	438.01	441.12
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	185.51	269.11	185.51	269.11
รวม	1,447.09	1,620.19	1,447.09	1,620.19

พ.พ.

8.43 ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล	0.02	-	0.02	-
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	102.12	6.39	137.59	6.39
รวม	102.14	6.39	137.61	6.39

ค่าใช้จ่ายจ้างเหมาบริการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 47.31 ล้านบาท รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายที่ทำการและอื่น ๆ

8.44 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	0.95	1.45	0.95	1.45
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	0.04	0.05	0.04	0.05
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	198.23	327.98	162.44	327.49
รวม	199.22	329.48	163.43	328.99

ค่าใช้จ่ายจ้างเหมาบริการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 39.22 ล้านบาท รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ

8.45 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	83.60	84.70	80.43	84.70
ค่าล่วงเวลา	9.92	10.39	9.92	10.39
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	15.20	12.12	14.82	12.12
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	76.48	44.21	73.15	44.21
รวม	185.20	151.42	178.32	151.42

2/2

8.46 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
บำเหน็จบำนาญ บำเหน็จดำรงชีพและ เงินสงเคราะห์ค่าทำศพ	-	1,373.31	-	1,373.31
ค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	-	66.33	-	66.33
ผลประโยชน์จากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน	2.21	3.46	-	1.40
รวมค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	2.21	1,443.10	-	1,441.04
ค่าเล่าเรียนบุตรและอื่น ๆ	1.01	0.78	1.01	0.78
รวม	3.22	1,443.88	1.01	1,441.82

รฟท.อยู่ระหว่างจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญประเมินภาระหนี้สินผลประโยชน์พนักงานของปี 2565 จึงยังมิได้บันทึกต้นทุนบริการปัจจุบันและต้นทุนดอกเบี้ย รวมถึงรับรู้กำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัยเพิ่มเติม สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 โดยบันทึกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงแก่พนักงานสำหรับงวด ลดยอดหนี้สินภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ตามที่แสดงไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาล แบบย่อ ข้อ 8.27

รฟท.

8.47 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
<b>รายได้</b>		
เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	85.96	86.43
<b>รวมรายได้</b>	<b>85.96</b>	<b>86.43</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>		
เงินเดือนค่าจ้าง	79.65	75.62
เงินพิเศษสู้รบ	0.89	0.90
เงินตกเบิก	0.09	0.33
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	12.19	8.91
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	16.51	12.61
ค่าเล่าเรียน	1.09	0.88
ค่ารักษาพยาบาล	0.24	0.19
เงินยืมชีพภาคใต้	0.68	0.66
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	0.53	0.49
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	0.07	0.02
ค่าน้ำมันรถยนต์	0.74	0.85
ค่าซ่อมของใช้	0.01	0.01
ค่าสืบสวนลับ	0.02	0.06
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	0.01	0.01
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	0.18	0.14
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	-	0.02
ค่าของใช้	0.01	0.05
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.07	0.07
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>	<b>112.98</b>	<b>101.82</b>
<b>ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่ารายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ</b>	<b>27.02</b>	<b>15.39</b>

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปีซึ่งสำนักงบประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในวคนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายสูงกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 27.02 ล้านบาท

*จ.ส.ว.*

8.48 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
พันธบัตรการรถไฟ	272.06	223.22	272.06	223.22
ธนาคารออมสิน	33.93	33.98	33.93	33.98
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	10.94	15.90	10.94	15.90
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	97.35	-	97.35	-
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	1.15	-	1.15	-
<b>รวม</b>	<b>415.43</b>	<b>273.10</b>	<b>415.43</b>	<b>273.10</b>

8.49 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากในประเทศ	76.05	67.69	76.05	67.69
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากต่างประเทศ	12.90	1.67	12.90	1.67
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	721.19	655.20	721.19	655.20
ดอกเบี้ยจ่ายจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	0.02	0.03	0.01	-
<b>รวม</b>	<b>810.16</b>	<b>724.59</b>	<b>810.15</b>	<b>724.56</b>

8.50 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63	31 ธ.ค. 64	31 ธ.ค. 63
ชดเชยผลขาดทุนของการรถไฟฯ	641.54	1,466.39	641.54	1,466.39
ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนสงเคราะห์ฯ	(210.29)	1,214.24	(210.29)	1,214.24
<b>รวม</b>	<b>431.25</b>	<b>2,680.63</b>	<b>431.25</b>	<b>2,680.63</b>

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

ป.ส.

### 8.51 ภาระผูกพัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 การรถไฟแห่งประเทศไทยมีภาระผูกพันตามสัญญาเช่า จากที่ รฟท. ทำสัญญาเช่าที่ดินจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จำนวนค่าเช่าตามสัญญาทั้งสิ้น 1,220.29 ล้านบาท (รวมค่าเช่าที่ดินค้างจ่ายตามสัญญาเดิมจำนวน 27.56 ล้านบาทแล้ว) กำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี นับแต่วันที่ 15 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 14 ตุลาคม 2595 เพื่อประกอบธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของการรถไฟฯ โดยกำหนดให้ทั้ง 2 หน่วยงานค่าเช่าที่ดินที่แต่ละฝ่ายจะต้องชำระต่อกันมาหักกลบลบกันในแต่ละปีจนครบสัญญาเช่า และชำระเงินส่วนต่างค่าเช่าเมื่อสิ้นสุดสัญญา

ภาระผูกพันตามสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายในอนาคตทั้งสิ้น ตามสัญญาเช่า มีรายละเอียดดังนี้

	มูลค่าตามสัญญา	รายการชำระค่าส่วนต่างตามสัญญา
- อายุสัญญาปีที่ 1 ถึง 5	132.45	54.65
- อายุสัญญาตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป	<u>1,087.84</u>	<u>(33.62)</u>
รวม	<u>1,220.29</u>	<u>21.03</u>

### 8.52 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

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

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

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

รฟท.

หมายเลขดำที่ 1379/2552) โดยศาลปกครองกลางได้รวมคดีทั้งสามเป็นสำนวนเดียวกันและใช้สำนวนคดีหมายเลขดำที่ 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 ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 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. จึงมอบอำนาจให้สำนักงานอัยการสูงสุดยื่นคำร้องขอทุเลา การบังคับคดี คำร้องขอพิจารณาคดีในที่ประชุมใหญ่ศาลปกครองสูงสุด และคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่

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

วันที่ 18 กันยายน 2562 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจาก คค. และ รพท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาล ปกครองกลางที่ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีต่อศาลปกครองสูงสุด

วันที่ 8 พฤศจิกายน 2562 ศาลปกครองกลางได้มีคำสั่งไม่อนุญาตคำขอทุเลาการบังคับคดี โดยให้เหตุผล ว่า “คดีนี้อยู่ในระหว่างการอุทธรณ์คำสั่งไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่ต่อศาลปกครองสูงสุดซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่ได้มี คำสั่งในเรื่องดังกล่าว จึงไม่เข้าเงื่อนไขตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการ พิจารณาคดีปกครอง พ.ศ.2543 ในอันที่ศาลจะสั่งบังคับคดี ศาลจึงไม่อนุญาตตามคำขอ”

สำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงานศาลปกครอง ได้สอบถามความคืบหน้าในการดำเนินการตาม คำพิพากษาดังกล่าวเป็นระยะ ๆ โดย คค. และ รพท. ต่างก็รายงานต่อผู้อำนวยการสำนักบังคับคดีปกครอง สำนักงาน ศาลปกครอง ว่าในขณะนี้คณะทำงานเจรจาเพื่อลดผลกระทบต่อภาครัฐอันเนื่องมาจากคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด (แต่งตั้งตามคำสั่ง คค. ที่ 125/2562 ลงวันที่ 22 พฤษภาคม 2562) ทำการเจรจาในเบื้องต้นกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

๗๗๖

โดยบริษัทฯ ได้ยื่นข้อเสนอต่อภาครัฐอันมีลักษณะเป็นสัญญาประนีประนอม ซึ่งทางราชการไม่เคยดำเนินการมาก่อน คค. จึงมีหนังสือหรือสำนักงานอัยการสูงสุดเกี่ยวกับร่างบันทึกข้อตกลงการปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด และได้รับหนังสือตอบข้อหารือจากสำนักงานอัยการสูงสุดกลับมาแล้ว โดยมีความเห็นในประเด็นข้อกฎหมายต่อเงื่อนไขของร่างบันทึกข้อตกลง พร้อมทั้งแจ้งว่าหากเจ้าหน้าที่ของบริษัทฯ ต้องเสียเปรียบจากการลงนามในบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ ก็อาจใช้สิทธิร้องขอต่อศาลเพื่อให้เพิกถอนบันทึกข้อตกลงดังกล่าวได้ ตามมาตรา 237 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งศาลปกครองสูงสุดยังไม่มีคำสั่งว่าจะรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่หรือไม่เนื่องจากหากมีคำสั่งรับคำร้องขอพิจารณาคดีใหม่แล้ว ก็จะส่งผลให้เกิดการงดการบังคับคดีไว้ก่อน ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

วันที่ 22 กรกฎาคม 2563 ศาลปกครองสูงสุดได้อ่านคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลชั้นต้น ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ โดยเห็นว่ามิใช่พยานหลักฐานใหม่ อันอาจทำให้ข้อเท็จจริงเปลี่ยนแปลงไป

วันที่ 17 มิถุนายน 2563 รพท. ยื่นฟ้องนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร ต่อศาลปกครองกลาง เพื่อขอให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โฮเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 5 พฤศจิกายน 2533 (ซึ่งเป็นวันรับจดทะเบียนจัดตั้งบริษัท)

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

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

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

เมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2564 คค. และ รพท. ได้ร่วมกันยื่นคำขออุทธรณ์คัดค้านคำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่

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

เมื่อวันที่ 7 มีนาคม 2565 คค. และ รพท. ยังได้ยื่นคำขอลงการบังคับคดี ต่อศาลปกครองกลาง โดยอ้างเหตุว่าเมื่อศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งที่ 81 - 83/2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รพท.) ไว้พิจารณาแล้ว กรณีจึงด้วยหลักเกณฑ์ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

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

เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2565 ศาลปกครองกลางอ่านคำสั่งของศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ 1613/2563 และคดีหมายเลขแดงที่ 1721/2563 โดยมีคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลปกครองชั้นต้น ไม่รับคำฟ้องที่ รพท. ยื่นฟ้องนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

8.52.2 เพิ่มเติมจากที่กล่าวในข้อ 8.52.1 รพท. มีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 118 คดี ทุนทรัพย์ รวมจำนวน 14,597.81 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา	จำนวนคดี	หน่วย : ล้านบาท
		ทุนทรัพย์
ศาลชั้นต้น	83	12,978.40
ศาลอุทธรณ์	12	116.43
ศาลฎีกา	23	1,502.98
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>118</b>	<b>14,597.81</b>

คดีในศาลชั้นต้น เพิ่มขึ้นจากงวดปี 2564 จำนวน 7 คดี มีจำนวนทุนทรัพย์เพิ่มขึ้น รวม 7,817.10 ล้านบาท โดยคดีที่มีทุนทรัพย์สูง ได้แก่ คดีที่กิจการร่วมค้า เอส ยู ฟ้องร้องการรถไฟแห่งประเทศไทย ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ จำนวนทุนทรัพย์ จำนวน 7,225.10 ล้านบาท กรณีผิดสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินระหว่างกาลแบบย่อ ข้อ 8.53 ข้อย่อ 2.6

**8.53 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน**

กรม. มีมติเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 อนุมัติให้ รพท. ดำเนินโครงการรถไฟชานเมือง (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 รพท. ดำเนินโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ภายใต้กรอบวงเงิน 59,888 ล้านบาท (ปรับวงเงินจากเดิม 65,353 ล้านบาท เป็น 59,888 ล้านบาท) ประกอบด้วยช่วงบางซื่อ-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. อนุมัติให้ปรับกรอบวงเงินลงทุนค่าก่อสร้างโครงการรถไฟชานเมือง (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 งานเพื่อเหลือเผื่อขาด 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 ครม. 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 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 1 จำนวน 4,315 ล้านบาท ค่าก่อสร้างสัญญาที่ 2 จำนวน 3,352 ล้านบาท และค่าก่อสร้างสัญญาที่ 3 จำนวน 473 ล้านบาท

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

เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 คณะรัฐมนตรีอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอปรับกรอบวงเงินลงทุนและให้กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมกรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มวงงาน

จ.ม.ว.

ที่ 27-29 และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้าโดยอนุมัติจัดหาแหล่ง  
เงินกู้รองรับโครงการ รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท  
สรุปการอนุมัติกรอบวงเงินในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน (สายสีแดง)

หน่วย : ล้านบาท				
ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (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
	<b>รวมทั้งสิ้น ปี 2552</b>	<b>59,888.00</b>	<b>15,660.00</b>	<b>75,548.00</b>
กรอบวงเงินรวม 75,548 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้				
	สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 27,344 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 19,461 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 26,272 ล้านบาท			
	ค่างานรื้อย้าย จำนวน 105 ล้านบาท			
	งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,366 ล้านบาท			
	(สัญญาที่ 1 - 3 รวม 73,077 ล้านบาท)			
3 กรกฎาคม 2555	รับทราบสถานการณ์การประกวดราคา			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา กรอบวงเงิน 27,344 ล้านบาท ประกวดราคาได้			27,137.00
	สัญญาที่ 2 งานโยธา กรอบวงเงิน 19,461 ล้านบาท ประกวดราคาได้			19,314.00
	สัญญาที่ 3 งานระบบ กรอบวงเงิน 26,272 ล้านบาท ประกวดราคาได้			25,656.00
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>			<b>72,107.00</b>
	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา ปรับกรอบวงเงิน	27,137.00	2,691.26	29,828.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา ไม่ปรับกรอบวงเงิน	19,314.00	-	19,314.00
	สัญญาที่ 3 งานระบบ ไม่ปรับกรอบวงเงิน	25,656.00	-	25,656.00
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>72,107.00</b>	<b>2,691.26</b>	<b>74,798.26</b>
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
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>74,798.26</b>	<b>1,921.44</b>	<b>76,719.70</b>
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
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>76,719.70</b>	<b>8,140.00</b>	<b>84,859.70</b>

หน่วย : ล้านบาท

क्रम. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (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
	<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>84,859.70</b>	<b>6,707.60</b>	<b>91,567.30</b>
	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
	<b>รวมปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นทั้งสิ้น</b>		<b>22,378.05</b>	

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม ตามที่อธิบายตามข้อ 1 ข้อย่อย 2.6 ของหมายเหตุนี้

ณ วันสิ้นสุด รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

**1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน**

1.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาสำรวจและจัดทำรายละเอียดสิ่งกีดขวางต่างๆ ในพื้นที่ดำเนินโครงการฯ โดยมีบริษัท เทสโก้ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟท./2550 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2550 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1.84 ล้านบาท ครบกำหนดสัญญาวันที่ 20 กรกฎาคม 2550 ณ วันสิ้นสุด ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว

1.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมีบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รฟท./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 วันสิ้นสุด ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว

1.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง โดยมีกลุ่มบริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.1/รฟท./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 เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชัน จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซุนโวคอนสตรัคชัน แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.5/รพฟ./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 รพท. จ่ายค่าก่อสร้างงวดที่ 1 - 41 ครบถ้วน เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน 2555 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 9,098.85 ล้านบาท และสัญญาดังกล่าวได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว

1.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างสถานีบางกรวย โดยมีบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.2/รพฟ./2553 ลงวันที่ 15 กรกฎาคม 2553 ค่างานตามสัญญา จำนวน 17.85 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2555

1.6 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สัญญาที่ 3B โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.8/รพฟ./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 โดยจ่ายเงินล่วงหน้าเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 เป็นเงินเยน จำนวน 2,119.01 ล้านเยน และจ่ายเงินล่วงหน้าเมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 เป็นเงินบาท จำนวน 124.60 ล้านบาท เพียงวันที่ 27 กันยายน 2564 ได้จ่ายเงินค่างานงวดที่ 1 - 59 เป็นเงินบาท จำนวน 432.85 ล้านบาท เป็นเงินเยน จำนวน 10,365.77 ล้านเยน กลุ่มบริษัท MHSC ขอยกขยายเวลาตามสัญญาเพิ่มเติมถึงวันที่ 24 กันยายน 2564

## 2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต

2.1 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบราคากลาง โดยมีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.3/รพฟ./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

๒๒๖

2.2 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคา โดยมีบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.4/รฟพ./2551 ลงวันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 วงเงิน 21.50 ล้านบาท ได้เบิกจ่ายเงินค่าจ้างครบถ้วนแล้ว เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2559

2.3 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อตรวจสอบราคากลาง โดยมีสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดย รศ.ดร.สกุล ท่อวโนทยาน คณะวิศวกรรมศาสตร์ เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ วก./สญ./2/2555 ลงวันที่ 14 พฤษภาคม 2555 วงเงิน 5.50 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 90 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2555 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/รฟพ./2556 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2556 วงเงินเป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท จำนวน 747.50 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 211.05 ล้านเยน ได้รับยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 54.5 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 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 ทีมคอนซัลติ้ง 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) TransurbTechnirail/S.A

สัญญาจ้างเลขที่ กส.05/รฟพ./2556 ลงวันที่ 26 มีนาคม 2556 เป็นเงินกู้ JICA เป็นเงินบาท จำนวน 1,168.43 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 676.76 ล้านเยน ได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ระยะเวลาดำเนินการ 48 เดือน เริ่มงานเมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2556 โดยขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 27 มิถุนายน 2563 เพียงวันที่ 20 พฤศจิกายน 2560 ได้เบิกจ่ายค่างานงวดที่ 1 - 48 เป็นเงินบาท จำนวน 870.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 256.02 ล้านเยน

รฟท. ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา งานสัญญาที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยสัญญาที่ 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-รังสิต และการควบคุมงานในสัญญาที่ 3B งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 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 หลังวันสิ้นสุด รฟท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

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

2/11

ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 วงเงิน 29,826.97 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 26,972.62 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,854.35 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้างจำนวน 2,667.62 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 186.73 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ต่อมามีการปรับแบบฯ ตามมติ ครม. วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 วงเงินสัญญาปรับเปลี่ยนเป็น 34,118.38 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 30,853.35 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 3,265.03 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้างจำนวน 3,051.43 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 213.60 ล้านบาท) และขอขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 16 กรกฎาคม 2563 ณ วันสิ้นสุด ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาแล้ว โดยได้เบิกจ่ายค่างานตั้งแต่งวดที่ 1 - 77 และค่างานงวดที่ 78 - 79 ส่วนร้อยละ 9 รวมกับเงินจ่ายล่วงหน้าแล้วเป็นเงิน 32,656.85 ล้านบาท และ ณ วันสิ้นสุดบัญชี รพท. ได้ตรวจรับงานตั้งแต่งวดที่ 78 จนถึงงวดสุดท้าย งวดที่ 85 เสร็จเรียบร้อยแล้ว รวมค่าวงงานก่อนหักเงินประกันผลงานเป็นจำนวนเงิน 5,610.95 ล้านบาท ตามเอกสารใบแจ้งหนี้ ซึ่งส่วนหนึ่งยังไม่ได้จ่ายชำระหนี้ในจำนวนนี้ ยังไม่ได้บันทึกบัญชีงานระหว่างก่อสร้าง รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 5,176.61 ล้านบาท

ปัจจุบัน รพท. อยู่ระหว่างการพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจาก ครม. ในส่วนของความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและในส่วนของค่าใช้จ่ายจากคำสั่งการเปลี่ยนแปลงงาน Variation Order อันเนื่องมาจากกรอบวงเงินโครงการที่ได้รับจาก ครม. สำหรับงานก่อสร้างในแต่ละสัญญามีกรอบวงเงินกู้ JICA 91% (งวดที่ 78 - 85) ไม่เพียงพอต่อการจ่ายค่างานตามกรอบสัญญาเดิมในส่วนงวดงานที่เหลือของงานโยธา อีกทั้ง สำนักบริหารหนี้สาธารณะ (สบ.น.) ไม่ได้กู้เงินเพิ่มเติมเพื่อให้ รพท. นำมาชำระค่างานตามสัญญาจึงจำเป็นต้องขออนุมัติ ครม. เพื่อนำเงินมาชำระให้แก่ผู้รับจ้างตามงวดงานที่เหลือข้างต้น

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมีบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รพท./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 รพท. 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) เป็นเงินค่าวงงานจำนวน 24,168.62 ล้านบาท (รวมเงินประกันผลงานที่ยังไม่ได้จ่ายคืนบางส่วน) ณ วันสิ้นสุด ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาจ้างก่อสร้างแล้ว และ รพท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้วหลังวันสิ้นสุด

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

จก

2.9 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาในการจัดทำแผนธุรกิจ แผนกบริหารและแผนปฏิบัติการ จัดเดินขบวนรถโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (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 และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย 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 และเป็นเงินเยนงวดที่ 1 - 59 เพียงวันที่ 28 กันยายน 2564 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 ซึ่งการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยตามมติคณะกรรมการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย เห็นชอบให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าภายใต้โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ชั่วคราวเป็นระยะเวลา 3 ปี ระหว่างปีงบประมาณ 2565 - 2567 หรือจนกว่าการโอนถ่ายสิทธิการเดินรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ให้เอกชนคู่สัญญาจะแล้วเสร็จ โดยมีสัญญาจ้างต่อเนื่อง 3 ปี การทำสัญญาจ้างเป็นปีต่อปี

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 รฟท. ลงนามในสัญญาจ้างบริหารจัดการและซ่อมบำรุง ว่าจ้างบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ดำเนินการบริหารจัดการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าภายใต้โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 วงเงินสัญญาจ้างรวมจำนวน 449.96 ล้านบาท

#### 8.54 โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)

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

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

1. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อทบทวนและวิเคราะห์ความเหมาะสมของโครงการฯ จัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดทำเอกสารประกวดราคา และการดำเนินงานตาม พรบ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานฯ พ.ศ. 2556 โดยมีบริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแต้นส์ จำกัด บริษัท ทีมคอนซัลติ้งเอ็นจิเนียริง แอนด์ แมนเนจเม้นท์ จำกัด และสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่

๖๖๗

กส.4/คป./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 คอนซัลแต้นส์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.11/คป./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 ได้มีพิธีลงนามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) ระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 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 ดีเวล๊อปเมนต์ และ บมจ.ช.การช่าง และพิธีลงนามบันทึกความเข้าใจเพื่อสนับสนุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัท รถไฟความเร็วสูงสายตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน จำกัด (กลุ่มกิจการร่วมค้าบริษัทเจริญโภคภัณฑ์โฮลดิ้ง จำกัด และพันธมิตร)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) มีแนวเส้นทางเชื่อมโยงท่าอากาศยานดอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อผ่านสถานีมีกกะสัน เลี้ยวเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมุ่งหน้าต่อไปตามแนวทางรถไฟสายตะวันออก ผ่านแม่น้ำบางปะกงเข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา และเข้าสู่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นสถานีสุดท้าย ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วย 3 โครงการ คือ

1. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่ง ผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Link and City Air Terminal : ARL)
2. โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท (ARL Extension)
3. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-ระยอง

โดยขบวนรถสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายใต้กรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติจำนวน 119,425 ล้านบาท ภายใต้สัญญาร่วมลงทุน 50 ปี โดยมีรูปแบบการร่วมลงทุน คือ เอกชนคู่สัญญารับผิดชอบงานการออกแบบงานการก่อสร้าง งานการจัดหาแหล่งเงินทุน งานการให้บริการ และงานการบำรุงรักษา (Design – Build – Finance – Operation - Maintenance : DBFOM) กำหนดรูปแบบผลประโยชน์ตอบแทนของคู่สัญญาแบบ PPP Net Cost และมีระยะเวลาของโครงการ ดังนี้

1. ระยะเวลาของโครงการดำเนินงานรถไฟความเร็วสูง มีระยะเวลา 50 ปี แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่

- 1.1 งานระยะที่ 1 งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธา ระยะเวลา 5 ปี
- 1.2 งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา ระยะเวลา 45 ปี

2. ระยะเวลาการดำเนินงานอื่นภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูง ดังนี้

2.1 แอร์พอร์ตเรลลิงก์ แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่

2.1.1 งานระยะที่ 1 งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธา ระยะเวลา 2 ปี หรือ ระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท. โดยคู่สัญญาจะต้องชำระค่าใช้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ให้ รฟท. เป็น

จก

จำนวน 10,671.09 ล้านบาท เมื่อชำระครบถ้วนจึงมีสิทธิดำเนินการทางพาณิชย์ การให้บริการเดินรถ จนถึงวันสิ้นสุดโครงการ

2.1.2. งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา จะเริ่มงานตามที่ รฟท. ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ

2.2 แอร์พอร์ตเรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย แบ่งออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่

2.2.1 งานในระยะที่ 1 งานการออกแบบและงานการก่อสร้างงานโยธาระยะเวลา 5 ปี หรือ ระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท.

2.2.2 งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา จะเริ่มงานตามที่ รฟท. ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ

2.3 การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ระยะเวลา 50 ปี

2.4 การดำเนินการทางพาณิชย์ของสถานีในเขตเมือง

ทั้งนี้ ทรัพย์สินทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญา ภายใต้ขอบเขตของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

1. ส่วนของระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยาน อุตะภา ประกอบด้วย 1. รถไฟความเร็วสูง 2. แอร์พอร์ตเรลลิงก์ และ 3. แอร์พอร์ตเรลลิงก์ ส่วนต่อขยาย โดยกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินทั้งหมดที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. ในทันทีที่มีการก่อสร้างเสร็จสิ้น (Build – Transfer - Operate : BTO)

2. ส่วนของการพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟและบริการผู้โดยสารและการดำเนินการทางพาณิชย์ จะอยู่ในลักษณะให้เอกชนโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้แก่ รฟท. เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาการมอบสิทธิ์การดำเนินการทางพาณิชย์ (Build – Operate - Transfer : BOT)

โดยบริษัทฯ จะมีหน้าที่ออกแบบงานโยธา ส่วนซ่อมบำรุง ติดตั้งระบบรถไฟความเร็วสูง เดินรถ บำรุงรักษา รวมถึงพัฒนาพื้นที่มีกะสัน ศรีราชา และพื้นที่พาณิชย์บริเวณสถานี รับโอนแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ซึ่งต้องชำระหนี้ บริหาร จำนวน 10,671.09 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี ซึ่งครบกำหนดในวันที่ 25 ตุลาคม 2564

**การบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL)**

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด - 19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) และ มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และให้ความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงานปรมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

เมื่อวันที่ 24 ตุลาคม 2564 รฟท. ได้อนสิทธิการบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้แก่ บริษัท เอเชีย เอร่า วัน จำกัด ตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งกำหนดให้บริษัทเอกชนคู่สัญญาร่วมลงทุน ต้องชำระค่าสิทธิการบริหารโครงการแก่ รฟท. จำนวน 10,671.09 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี นับจากวันที่สัญญา ร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ และเมื่อเอกชนคู่สัญญาได้ชำระค่าใช้สิทธิจำนวนดังกล่าวครบถ้วน จึงมีสิทธิเข้าไปดำเนินการทางพาณิชย์ในสถานีที่ระบุในสัญญา และสิทธิ์การให้บริการเดินรถบำรุงรักษาโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ และตามบันทึก

ข้อตกลง เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 เพื่อนำไปชำระเงินกู้ยืมการก่อสร้างโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)

ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามสัญญาร่วมทุน และบันทึกข้อตกลงร่วมกัน (MOU) ในการบริหารงาน และกำหนดแนวทางการชำระหนี้ค่าสิทธิบริหารโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่บริษัทร่วมลงทุนรับไปบริหาร โดย รฟท. มีหนังสือ ลงวันที่ 10 มีนาคม 2565 ขอให้บริษัทฯ ดำเนินการชำระค่าสิทธิบริหารโครงการ

เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (ฉบับที่ 2) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงขยายเวลาการมีผลใช้บังคับของบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงฯ และขยายวันที่กำหนดให้เงื่อนไขสำเร็จครบถ้วนตามข้อ 6.2 ของสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 7 ของบันทึกข้อตกลงฯ ออกไปเป็นระยะเวลาเพิ่มเติมอีก 3 เดือน นับจากวันที่ 24 เมษายน 2565 (ซึ่งตรงกับวันที่ 24 กรกฎาคม 2565) หรือระยะเวลาอื่นที่ขยายเพิ่มเติมตามที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาจะกำหนด

2) เอกชนคู่สัญญาจะรับผิดชอบชำระดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งปวง ซึ่ง รฟท. ต้องชำระให้สถาบันการเงินและกระทรวงการคลังเกี่ยวข้องกับแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ในช่วงระยะเวลาภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป โดยเอกชนคู่สัญญาจะต้องชำระให้ รฟท. ภายในกำหนดเวลาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมกัน

#### กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์

รฟท. มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ โดย รฟท. จะส่งมอบสิทธิครอบครองให้แก่เอกชนคู่สัญญาเพื่อใช้สำหรับการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟ งานออกแบบ งานก่อสร้าง งานจัดหาทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญเพิ่มเติม รวมถึงงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนรถไฟและทางเชื่อมกับอาคารสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ คู่สัญญา มีหน้าที่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้ รฟท. โดย รฟท. ไม่ต้องชำระค่าตอบแทนใด ๆ นับแต่วันที่ภายในวันที่เริ่มระยะเวลาของงานในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (Build - Transfer - Operate : BTO)

#### 8.55 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค 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. ทำสัญญาจ้างรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นตัวแทนแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีประสบการณ์ตรงด้านการพัฒนารถไฟ

๖๖

ความเร็วสูงที่ได้รับการรับรองคุณภาพและประสิทธิภาพจาก 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 สํารวจรายละเอียดคอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน 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 งานสำรวจรายละเอียดคอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน ช่วงบ้านภาชี - แก่งคอย - นครราชสีมา แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

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

*พิมพ์*

2. จัดทำสัญญาจ้างงานบริการที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและ ออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำรองรายละเอียดก่อสร้างเพื่อการเวนคืน และการจัดทำ รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติม โดยบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รพส./2561 ลงวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 24 กันยายน 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 52.91 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงาน หลักๆ ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

งานส่วนที่ 1 งานตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีน และการออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ 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 ส่วนที่มีการเปลี่ยนแปลง จากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ของโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน เริ่มปฏิบัติงานตั้งแต่วันที่ 10 กรกฎาคม 2561 สิ้นสุดวันที่ 9 ตุลาคม 2561

งานส่วนที่ 3 งานสำรวจรายละเอียดก่อสร้างเพื่อการเวนคืน ช่วงกรุงเทพฯ-บ้านภาชี แบ่งงาน ออกเป็น 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

ณ วันที่ 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 สัญญาการก่อสร้างงาน วิศวกรรมโยธา (Civil works) โดยบริษัท เอ็ม เอ อี คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.3/รพส./2561 ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2561 และบันทึก เพิ่มเติมต่อท้ายสัญญา (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 6 สิงหาคม 2561 และบันทึกข้อตกลงแนบท้าย (แก้ไขเพิ่มเติม ครั้งที่ 2) ลงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 8.16 ล้านบาท โดยมีระยะเวลาการดำเนินงาน แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่เริ่ม ปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่เริ่ม ปฏิบัติงานช่วงที่ 2

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

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

จ.พ.ม.

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

ณ วันที่ 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 สิ้นสุดสัญญาก่อสร้างวันที่ 21 ตุลาคม 2563 ระยะเวลาดำเนินการ 540 วัน และขยายเวลา 217 วัน เริ่มวันที่ 22 ตุลาคม 2563 สิ้นสุดวันที่ 26 พฤษภาคม 2564 และต่อมาผู้รับจ้างได้ขยายเวลาออกไปอีก 427 วัน นับแต่วันที่ 27 พฤษภาคม 2564 ถึงวันที่ 27 กรกฎาคม 2565

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 1,219.00 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 สิ้นสุดสัญญาก่อสร้างวันที่ 31 มีนาคม 2567 ระยะเวลาดำเนินการ 60 เดือน ณ วันที่ 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 วิสิทธิ์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด 4. บริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด 5. บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด 6. บริษัท พีเอสเค คอนซัลแตนท์ จำกัด 7. บริษัท ยูไนเต็ท 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 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 15 กรกฎาคม 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 19 เดือน ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2564 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1 - 7 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 585.25 ล้านบาท

#### 8.56 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19)

จากสถานการณ์การระบาดระลอกใหม่ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) มีแนวโน้มกระจายเป็นวงกว้างขึ้น ทำให้รัฐบาลประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อดังกล่าว รวมถึงขอให้ประชาชนงดหรือชะลอการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด เว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็น ซึ่งจากสถานการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุให้ รฟท. ต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์เป็นการชั่วคราว ตั้งแต่ปี 2563 ต่อเนื่องถึงปี 2564 โดยมีขบวนรถให้บริการต่อวันช่วงเดือนตุลาคม - ธันวาคม 2563 จำนวน 60 ขบวน ช่วงเดือนมกราคม - กุมภาพันธ์ 2564 จำนวน 22 ขบวน ช่วงเดือนมีนาคม - เมษายน 2564 จำนวน 36 ขบวน ช่วงเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน 2564 จำนวน 16 ขบวน ช่วงเดือนกรกฎาคม - กันยายน 2564 จำนวน 8 - 26 ขบวน ช่วงเดือนตุลาคม 2564 จำนวน 26 ขบวน และตั้งแต่ช่วงเดือนพฤศจิกายน 2564 ถึงเดือนมีนาคม 2565 เปิดเดินรถจำนวน 46 ขบวน เพื่อรองรับมาตรการผ่อนคลายการเดินทางและยกเลิกมาตรการห้ามออกนอกเคสสถาน รฟท. จึงได้ปรับการเดินขบวนรถให้สอดคล้องกับสภาพการเดินทางและรองรับนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาล จากปกติเดินรถ 84 ขบวนต่อวัน ซึ่งส่งผลให้รายได้จากการขนส่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เมื่อเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน

จ.พ.

### 8.57 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

8.57.1 มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 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 โดยความเห็นชอบตามที่กระทรวงการคลังเสนอ ดังนี้

- 1) รพท. ปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการ จำนวน 2,917.75 ล้านบาท เพื่อเป็น
  - 1.1) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการเปลี่ยนแปลงเงินจาก JICA เป็นเงินกู้ในประเทศ
  - 1.2) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้าของโครงการให้ครบถ้วนตามกฎหมายและการใช้เงินกู้ ECP
  - 1.3) ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นที่ต้องชำระจากเงินเยนจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่มากกว่าประมาณการกรอบวงเงินช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน
- 2) เห็นควรให้กระทรวงการคลังกู้เงินจากในประเทศเพื่อให้ รพท. กู้ต่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน 7,078.89 ล้านบาท โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับประกันภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาและส่วนที่เกี่ยวข้อง ส่วนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมจัดหาตู้รถไฟฟ้าให้ รพท. เป็นผู้รับภาระ
- 3) อนุมัติให้ รพท. กู้เงินในประเทศและกระทรวงการคลังค้ำประกันเป็นค่าใช้จ่ายส่วนที่เพิ่มขึ้นจากการที่ต้องจ่ายชำระผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินเยน ซึ่งมากกว่าที่ประมาณการไว้ และภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้างานระบบไฟฟ้าเครื่องกล รถตู้ไฟฟ้า ของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน จำนวน 906.29 ล้านบาท โดย รพท. รับภาระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงิน

8.57.2 รพท. ได้รับอนุมัติการกู้เงินสำหรับดำเนินงานในปีงบประมาณ 2565 จำนวนเงิน 13,500 ล้านบาท โดย รพท. ได้ทำสัญญากู้เงินแล้ว เพียงเดือนมีนาคม 2565 จำนวน 2 สัญญา ได้แก่ สัญญาเงินกู้ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) วงเงิน 4,000 ล้านบาท โดยเป็นส่วนของเงินกู้เพื่อใช้ในการดำเนินงาน จำนวน 3,800 ล้านบาท และสำหรับค่าจดทะเบียนจัดตั้งบริษัทบริหารทรัพย์สิน จำนวน 200 ล้านบาท โดยมีการเบิกเงินกู้ครบแล้ว และสัญญาเงินกู้ธนาคารออมสิน วงเงิน 5,000 ล้านบาท เบิกถอนเงินกู้ เมื่อวันที่ 8 มีนาคม 2565 จำนวน 3,000 ล้านบาท



.....

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางสาวละออ เบ็ญจพรภาวนา)  
รองผู้อำนวยการฝ่ายด้านการบัญชี  
รักษาการแทน ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี