รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน

การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย

ความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย (กลุ่มกิจการ) และงบการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุนเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันและหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและหมายเหตุประกอบงบการเงินเฉพาะกิจการ รวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า ยกเว้นผลกระทบของเรื่องการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและยกเว้นผลกระทบของการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ก และยกเว้นผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากเรื่องการไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ ตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขข้อ ข งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัทย่อย และฐานะการเงินเฉพาะกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะกิจการ และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข

จากการตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 พบว่า มีรายการที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญและการเปิดเผยข้อมูลไม่เพียงพอ และมีรายการที่ไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ สรุปตามประเภทรายการได้ดังนี้

ก. การแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 พบว่า มีการบันทึกบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ส่งผลให้

การแสดงข้อมูลในงบการเงินขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ และการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงินไม่เหมาะสมและเพียงพอ รายละเอียดดังนี้

1. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.24 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 3,882.03 ล้านบาท (ปี 2564 จำนวน 4,325.01 ล้านบาท) เกิดจากสิ่งก่อสร้างที่ผู้เช่าสร้างบนที่ดินที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ขึ้นทะเบียนสินทรัพย์เหล่านี้เป็นสินทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมกับบันทึกเป็นรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาคเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ในจำนวนนี้ มีรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค จำนวน 2,304.72 ล้านบาท บันทึกในทะเบียนสินทรัพย์ตั้งแต่ปี 2553 ที่ทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาคและค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ โดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้ประโยชน์ในสินทรัพย์นั้น ๆ ซึ่งการปฏิบัติดังกล่าวไม่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดให้

1.1 บันทึกสิ่งก่อสร้างเป็นทรัพย์สินเมื่อสร้างเสร็จแล้วพร้อมกับบันทึกรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า

1.2 ทรัพย์สินคิดค่าเสื่อมราคาตามอายุการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน

1.3 รายได้ค่าเช่าทยอยรับรู้ตามอายุของสัญญาเช่า

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะกระทบต่อยอดคงเหลือของรายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค และจำนวนเงินรายได้สินทรัพย์บริจาค ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีข้อมูลไม่เพียงพอต่อการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2564 จากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2565 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

2. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 งบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีที่ดิน จำนวน 2,902.80 ล้านบาท อาคารและสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 6,328.58 ล้านบาท และอาคารและสิ่งปลูกสร้าง–บริจาค จำนวน 4,251.59 ล้านบาท การรถไฟแห่งประเทศไทย มิได้แยกแสดงสินทรัพย์ดังกล่าวเป็นอสังหาริมทรัพย์ที่มีไว้เพื่อใช้งานและอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนให้เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2563) เรื่อง อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ให้ถูกต้องครบถ้วน สำหรับข้อมูลที่ดินบางส่วนไม่สามารถเปรียบเทียบจำนวนที่ดินและพิกัดตามรายละเอียดของที่ดินตามราคาทุนกับรายละเอียดตามรายงานการสำรวจทรัพย์สินเมื่อปี 2553 ได้ตรงกัน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการปรับปรุงฐานข้อมูลอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมด เช่นเดียวกับงวดบัญชีปี 2564

หากการรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงรายการให้ถูกต้อง จะส่งผลให้ยอดคงเหลือของที่ดินและอาคารมีจำนวนลดลง และยอดคงเหลือของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนมีจำนวนเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ สำนักงาน

การตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินได้ เนื่องจากได้รับข้อมูลจากฝ่ายบริหารไม่เพียงพอในการระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2564 และจากการตรวจสอบงวดบัญชีปี 2565 พบว่าสถานการณ์ยังไม่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมีนัยสำคัญ

3. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 แสดงมูลค่าสุทธิตามบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ จำนวน 274,586.55 ล้านบาท ในจำนวนนี้ มีโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ยอดคงเหลือจำนวน 105,822.00 ล้านบาท ซึ่งได้อธิบายความคืบหน้าของโครงการฯ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.54 ในส่วนโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ–รังสิต–ตลิ่งชัน ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้นำค่างวดงานก่อสร้างโครงการช่วงบางซื่อ-รังสิต ตามข้อย่อย 2.6 ของสัญญางานโยธาสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุงที่มีการก่อสร้างและการตรวจรับงานจ้างแล้วเสร็จมาบันทึกบัญชีสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ จำนวน 4,119.17 ล้านบาท และภาระหนี้สินที่เกี่ยวข้องตามเอกสารหลักฐานให้ครบถ้วน ตรงตามงวดบัญชีตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 เรื่อง ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ และมาตรฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.52 กล่าวถึงคดีความที่การรถไฟแห่งประเทศไทยถูกฟ้องร้องต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ เกี่ยวกับภาระหนี้สินตามสัญญางานโยธาข้างต้น ซึ่งภายหลังวันสิ้นงวดบัญชีปี 2565 สถาบันอนุญาโตตุลาการมีคำตัดสินชี้ขาดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องจ่ายชำระค่างานและค่าเปลี่ยนแปลงงานรวมถึงดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องแก่ผู้รับจ้างก่อสร้างตามสัญญางานโยธาดังกล่าว ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการอุทธรณ์ต่อศาลปกครองกลาง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมิได้บันทึกภาระหนี้สินตามคำตัดสินชี้ขาดแต่อย่างใด ปัจจุบันทางการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างพิจารณาขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินในเรื่องนี้

4. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี กล่าวถึงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีเริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 และมีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญไปจากมาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม แต่การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในการจัดทำงบการเงินสำหรับงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 และงวดสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 เนื่องจากอยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาใช้ ดังนั้น การแสดงรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินในงบการเงินสำหรับงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 จึงยังคงใช้มาตรฐานการบัญชีฉบับเดิม ซึ่งหากได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติ อาจมีผลกระทบต่อยอดคงเหลือของรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินหลายรายการ รวมถึงผลการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน ซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงาน

ทางการเงินได้ เนื่องจากการรถไฟแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างประเมินผลกระทบ ทั้งนี้ มีรายการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินซึ่งสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในรายงานของผู้สอบบัญชีตามที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก และข้อ ข

ข. การไม่สามารถหาหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ไม่สามารถตรวจสอบให้ได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเพื่อให้ได้ข้อสรุปว่ารายการดังต่อไปนี้ขัดต่อข้อเท็จจริงหรือไม่ เพียงใด

1. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.34 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 3,611.68 ล้านบาท (ปี 2564 จำนวน 3,111.70 ล้านบาท) และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ตามที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.2 จำนวน 1,104.32 ล้านบาท (ปี 2564 จำนวน 864.33 ล้านบาท) ทั้งนี้ เนื่องจากตรวจสอบพบว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับสัญญาเช่าเพียงพอเพื่อประกอบการบันทึกลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ให้ครบถ้วน ถูกต้อง และพบว่ายอดลูกหนี้บริหารสินทรัพย์รายที่เลือกตรวจสอบยืนยันยอด ณ วันสิ้นงวดบัญชี ยังไม่ถูกต้อง ครบถ้วน ตรงกันกับการยืนยันยอดจากลูกหนี้ในช่วงเวลาเดียวกัน รวมทั้งพบว่ามีคดีความที่การรถไฟแห่งประเทศไทยฟ้องร้องเกี่ยวกับค่าเช่าทรัพย์สินบางส่วนไม่ได้บันทึกบัญชีเป็นลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้จัดทำทะเบียนคุมสินทรัพย์เพื่อใช้ในการดำเนินงานและสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาผลประโยชน์ให้ถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นปัจจุบัน ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถใช้ข้อมูลที่มีอยู่ในการประมาณการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์ในส่วนของสินทรัพย์ที่มีไว้เพื่อหาประโยชน์ได้ และไม่มีการกำหนดมาตรการควบคุมภายในเพื่อปรับปรุงรายละเอียดลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์กับสัญญาเช่าให้ถูกต้องตรงกัน ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปเกี่ยวกับจำนวนเงินที่นำมารับรู้รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ว่าเป็นไปตามอัตราค่าเช่าที่เป็นสัญญาเช่าปัจจุบันหรือไม่ และมีผลกระทบต่อการรับรู้รายได้และลูกหนี้ที่แสดงรายการในงบการเงินว่ามีความถูกต้อง ครบถ้วนตามสัญญาเช่า หรือไม่

นอกจากนี้ รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ในส่วนของรายได้ค่าเช่าที่ดินและรายได้ค่าเช่าอาคารที่สัญญาสิ้นสุดลงและยังไม่ได้ต่อสัญญา หรืออยู่ระหว่างการจัดทำสัญญา หรือไม่มีสัญญาแต่ผู้เช่ายังคงใช้ประโยชน์ การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้รับรู้รายได้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าเช่า จึงเป็นไปตามเกณฑ์เงินสด

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับงวดบัญชีปี 2565 ในเรื่องนี้ อย่างไรก็ตาม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อสรุปว่ารายการรายได้จากการบริหารสินทรัพย์และลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์ที่แสดงในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการดังกล่าวข้างต้น แสดงด้วยจำนวนเงินที่ถูกต้อง ครบถ้วนหรือไม่ เนื่องจากกิจการไม่มีเอกสารหลักฐานอย่างเพียงพอเพื่อให้สามารถระบุจำนวนเงินของข้อผิดพลาดได้

2. ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.14 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 273,516.75 ล้านบาท และตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.51 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ที่แสดงในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 27,672.57 ล้านบาท เป็นการบันทึกโอนผลขาดทุนสุทธิในแต่ละงวดไปรับรู้เป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับคู่กับรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชี้แจงว่าเป็นการรับรู้รายการตามมาตรา 43 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ทั้งนี้ เนื่องจาก

1) สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับรายงานตามข้อ ข 1 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

2) การไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินตามข้อ ก 1 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค ข้อ ก 2 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ส่วนที่เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ข้อ ก 3 สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ส่วนของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) และข้อ ก 4 การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

3) ผลขาดทุนสำหรับปี 2565 รวมค่าใช้จ่ายจากการประมาณการภาระหนี้สินผลประโยชน์พนักงานตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงในงวด เช่น ส่วนของผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยซึ่งเกิดจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงานใหม่ที่ รฟท. รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถได้ข้อสรุปว่าจำนวนเงินของรายการตามข้อ 1) และข้อ 2) ข้างต้น แสดงอย่างถูกต้องตามควรหรือไม่ ซึ่งหากต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวจะมีผลทำให้เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมายมีจำนวนเงินที่ต้องเปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งตามข้อ 3) การรถไฟแห่งประเทศไทยรวมผลขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากค่าใช้จ่ายที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงในงวดเพื่อขอรับเงินชดเชยตามกฎหมายประจำปีจากรัฐบาล อีกทั้งจำนวนเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับดังกล่าวยังไม่ได้รับการยืนยันจากรัฐบาลว่าจะจ่ายเงินทั้งหมดให้เมื่อใด และเป็นจำนวนเท่าใด ประกอบกับยอดคงเหลือของรายการ มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องทุกปี

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นเป็นเหตุให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อบัญชีเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับและรายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้รับเงินชดเชยจากรัฐบาลตามจำนวนที่กล่าวไว้ข้างต้นจริง

จากสถานการณ์เกี่ยวกับการไม่สามารถตรวจสอบให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในรายการตามข้อ 1 ข้อ 2 และข้อ 3 ข้างต้น ทำให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถสรุปได้ว่าจำเป็นต้องปรับปรุงรายการดังกล่าวหรือไม่เพียงใด

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกลุ่มกิจการและกิจการตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึง มาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระ ที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

1. **หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น** ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.52.1 เปิดเผยข้อมูลหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากคดีความกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งมีคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ให้การรถไฟแห่งประเทศไทยและกระทรวงคมนาคม คืนเงินค่าตอบแทนที่บริษัทฯ ชำระให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 2,850 ล้านบาท คืนค่าหนังสือค้ำประกัน จำนวน 500 ล้านบาท คืนค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกัน จำนวน 38.75 ล้านบาท และชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการ จำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (หนังสือค้ำประกันสัญญาไม่คิดดอกเบี้ย) ต่อมาเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 ศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งกลับคำสั่งของศาลปกครองกลางให้เป็นรับคำขอให้ศาลปกครองพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ และศาลปกครองกลางมีคำสั่งให้งดการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุดเมื่อปี 2562 ไว้ในระหว่างการพิจารณาคดีใหม่ ขณะนี้คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครอง

2. **เงินกู้ยืมระยะยาว** ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7 และข้อ 8.18 เปิดเผยการปรับปรุงบัญชีเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ เป็นประเภทเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ จำนวน 22,558.06 ล้านบาท และปรับปรุงบัญชีที่เกี่ยวข้อง รวมถึงปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังสำหรับงวดบัญชีที่แสดงเปรียบเทียบแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี

3. **โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน** ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55 เรื่อง โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน อธิบายว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้จัดทำบันทึกข้อตกลงกับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ภายใต้สัญญาร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ฉบับลงวันที่ 24 ตุลาคม 2562 ให้เอกชนคู่สัญญาเข้าดำเนินการเดินรถโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ภายหลังวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เพื่อให้สามารถดำเนินการโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก ซึ่งตามสัญญาร่วมลงทุนกำหนดให้บริษัทคู่สัญญาร่วมลงทุนต้องชำระค่าให้สิทธิร่วมลงทุนในโครงการ จำนวน

10,671.09 ล้านบาท ภายในระยะเวลา 2 ปี นับจากวันที่สัญญาร่วมลงทุนมีผลบังคับใช้ โดยเมื่อชำระค่าใช้สิทธิครบถ้วน จึงจะมีสิทธิดำเนินการกิจการเชิงพาณิชย์และให้บริการโครงการตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุนและบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมถึงฉบับที่ 5 ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลง และแก้ไขสัญญาร่วมลงทุน

4. **ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน** ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.27 ซึ่งอธิบายถึงการทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานและวัดมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สินโดยจ้างนักคณิตศาสตร์ประกันภัยประเมินผลและจัดทำรายงานโครงการในปี 2565 โดยรับรู้ผลแตกต่างของภาระหนี้สินจากการประเมินเป็นผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ จำนวนรวม 12,439.22 ล้านบาท

5. **แผนฟื้นฟูกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย** ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.58 ซึ่งอธิบายถึงการจัดทำแผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) ซึ่งประกอบด้วยยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ด้านต่างๆ ซึ่งอยู่ระหว่างการนำเสนอเพื่อพิจารณาแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามลำดับ

6. **เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน** ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.59 เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2565 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติวงเงินกู้เสริมสภาพคล่องประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 15,200 ล้านบาท และวงเงินกู้ระยะสั้น จำนวน 1,500 ล้านบาท

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องที่กล่าวข้างต้นนี้

เรื่องอื่น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้เสนอรายงานโดยแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่องบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามรายงานของผู้สอบบัญชีลงวันที่ 28 มีนาคม 2565 ข้อ 2 เกี่ยวกับเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเงินกู้ยืมโครงการดังกล่าวเป็นเงินกู้ยืมที่การรถไฟแห่งประเทศไทยรับภาระทั้งจำนวน 33,229.15 ล้านบาท ทำให้ไม่สอดคล้องกับมติคณะรัฐมนตรีล่าสุดเมื่อปี 2561 ที่ให้รัฐบาลรับภาระหนี้เงินกู้ยืมส่วนของการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งหากการรถไฟแห่งประเทศไทยบันทึกเป็นเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ จะมีผลให้ต้องปรับปรุงรายการบัญชีที่เกี่ยวข้องกับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล รวมถึงรายได้และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในงบการเงิน

จากการตรวจสอบงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 ปรากฏว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ปรับปรุงรายการเงินกู้ยืมโครงการดังกล่าว จำนวน 22,558.06 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ และปรับปรุงบัญชีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งปรับปรุงงบการเงินที่แสดงเปรียบเทียบใหม่ เพื่อประโยชน์ต่อการเปรียบเทียบกันได้ ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7 การปรับปรุงงบการเงิน

ย้อนหลัง และข้อ 8.18 เงินกู้ยืมระยะยาว ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่ได้แสดงความเห็นต่องบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 แบบมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ และรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

หากในการปฏิบัติงานดังกล่าว สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่พบว่ามีเรื่องดังกล่าวที่เป็นสาระสำคัญที่ต้องรายงาน และตามที่กล่าวไว้ในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ก งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 แสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ดังนั้น หากผู้บริหารจัดทำรายงานประจำปีจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่แสดงข้อมูลขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญดังกล่าว ข้อมูลในรายงานประจำปีส่วนที่อ้างอิงหรือจัดทำจากข้อมูลในงบการเงินที่ได้รับผลกระทบจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริง จะแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงด้วย และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่สามารถใช้วิธีการตรวจสอบอื่นเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอในความถูกต้อง ครบถ้วนตามที่กล่าวในวรรคเกณฑ์ในการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ข้อ ข ดังนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจึงไม่สามารถสรุปได้ว่ารายงานประจำปีส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการ หรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มกิจการและของกิจการ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูง แต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มกิจการและของกิจการ
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มกิจการและของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มกิจการหรือกิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- ได้รับหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการภายในหรือกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มกิจการ เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทาง การควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มกิจการ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

(นางสุไลวรรณ์ เพียรเพิ่มภัทร)
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

(นางสาวปัทมิกา เปาอินทร์)
นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
วันที่ 27 มีนาคม 2566

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
		2565	ปรับปรุงใหม่ 2564	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2563	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2563
สินทรัพย์							
สินทรัพย์หมุนเวียน							
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8.1	2,890,463,048.21	1,426,905,687.67	1,550,034,261.60	2,756,663,916.19	1,336,988,966.39	1,549,928,802.26
เงินฝากประจำที่มีข้อจำกัดในการใช้		24,367,820.85	-	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและบริการ	8.2	516,717,214.63	339,064,472.64	382,201,557.80	516,717,214.63	339,064,472.64	382,201,557.80
ลูกหนี้อื่น	8.3	11,146,031,382.58	355,475,453.38	849,434,350.17	11,145,884,145.21	355,308,236.01	849,167,112.80
เงินยืมทดรอง	8.4	50,391,210.97	29,058,369.44	36,384,756.65	49,808,710.97	29,058,369.44	36,384,756.65
พัสดุคงเหลือ	8.5	3,581,856,260.04	3,975,802,978.43	3,938,554,697.58	3,577,697,327.71	3,972,304,929.62	3,935,308,232.63
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	8.6	752,470,899.55	652,089,078.96	286,105,389.41	728,876,522.53	631,988,098.36	241,106,364.37
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		18,962,297,836.83	6,778,396,040.52	7,042,715,013.21	18,775,647,837.24	6,664,713,072.46	6,994,096,826.51
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน							
เงินลงทุน	8.7	-	-	-	340,000,000.00	240,000,000.00	140,000,000.00
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	8.8	327,948,308,379.94	299,952,386,631.95	269,489,924,054.78	327,937,382,650.49	299,949,411,996.26	269,488,130,689.20
สินทรัพย์สิทธิการใช้	8.9	793,884,540.48	9,094,840.54	-	780,631,169.13	6,148,456.95	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	8.10	95,252,088.37	18,592,662.14	585,204.58	67,132,425.93	-	221,332.44
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	8.11	21,957,516.78	23,200,687.72	22,820,364.35	21,957,516.78	23,200,687.72	22,820,364.35
เงินจ่ายล่วงหน้า	8.12	27,692,443,283.89	17,138,083,408.06	9,755,539,892.46	27,692,443,283.89	17,138,083,408.06	9,755,539,892.46
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	8.13	7,778,338.44	939,964.57	-	-	-	-
เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ	8.14	273,516,754,174.51	246,599,722,225.25	230,084,443,508.75	273,516,754,174.51	246,599,722,225.25	230,084,443,508.75
เงินค้างรับจากรัฐบาล	8.15	199,132,414,544.36	227,423,334,432.21	228,416,756,535.84	199,132,414,544.36	227,423,334,432.21	228,416,756,535.84
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	8.16	1,550,754,994.37	2,425,656,183.21	2,246,286,867.61	1,549,991,974.37	2,425,632,183.21	2,246,286,867.61
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		830,759,547,861.14	793,591,011,035.65	740,016,356,428.37	831,038,707,739.46	793,805,533,389.66	740,154,199,190.65
รวมสินทรัพย์		849,721,845,697.97	800,369,407,076.17	747,059,071,441.58	849,814,355,576.70	800,470,246,462.12	747,148,296,017.16

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ		
		2565	ปรับปรุงใหม่ 2564	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2563	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564	ปรับปรุงใหม่ 1 ตุลาคม 2563
หนี้สินและส่วนของทุน							
หนี้สินหมุนเวียน							
เงินเบิกเกินบัญชี		530,648,834.01	-	-	530,648,834.01	-	-
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	8.17	4,233,239,025.51	3,011,562,898.00	4,059,894,196.24	4,202,327,560.29	3,007,386,435.03	4,044,502,773.01
เงินกู้ยืมกรรมการ		-	-	1,000,000.00	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8.18	73,264,042,089.08	66,587,803,964.51	59,360,417,760.85	73,264,042,089.08	66,587,803,964.51	59,360,417,760.85
หนี้สินตามสัญญาเช่าที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8.26	37,719,578.72	7,648,413.56	-	32,452,393.36	6,195,995.83	-
ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ	8.20	1,476,121,880.59	1,170,179,231.59	1,073,136,652.71	1,476,121,880.59	1,170,179,231.59	1,073,136,652.71
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ	8.19	60,955,433.17	183,103,768.97	284,699,866.40	60,955,433.17	183,103,768.97	284,699,866.40
ประมาณการหนี้สิน	8.53	4,391,419,697.19	-	-	4,391,419,697.19	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	8.21	12,611,471,150.75	1,876,399,201.41	1,523,598,845.42	12,611,471,150.75	1,876,399,201.41	1,518,813,454.22
รวมหนี้สินหมุนเวียน		96,605,617,689.02	72,836,697,478.04	66,302,747,321.62	96,569,439,038.44	72,831,068,597.34	66,281,570,507.19
หนี้สินไม่หมุนเวียน							
เงินกู้ยืมระยะยาว	8.18	322,089,246,866.55	289,728,364,096.21	254,871,314,223.46	322,089,246,866.55	289,728,364,096.21	254,871,314,223.46
หนี้สินตามสัญญาเช่า	8.26	778,937,046.19	30,262,704.10	-	771,141,861.37	28,771,085.66	-
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน	8.22	21,970,636.78	23,200,887.72	22,820,964.35	21,970,636.78	23,200,887.72	22,820,964.35
เงินประกันและเงินมัดจำ	8.23	4,351,501,021.80	3,551,128,758.53	3,515,672,588.67	4,347,296,970.10	3,547,947,767.83	3,515,044,166.97
รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค	8.24	3,882,025,654.92	4,325,008,164.97	4,784,631,749.39	3,882,025,654.92	4,325,008,164.97	4,784,631,749.39
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	8.25	291,685,401,885.47	311,395,636,385.99	300,369,877,917.14	291,685,401,885.47	311,395,636,385.99	300,369,877,917.14
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	8.27	82,089,954,990.21	69,282,800,041.57	68,016,531,043.09	82,013,792,244.36	69,219,282,067.41	67,961,433,639.41
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	8.29	3,684,937,665.24	4,621,864,655.52	4,592,500,095.78	3,684,937,665.24	4,621,864,655.52	4,592,500,095.78
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		708,583,975,767.16	682,958,265,694.61	636,173,348,581.88	708,495,813,784.79	682,890,075,111.31	636,117,622,756.50
รวมหนี้สิน		805,189,593,456.18	755,794,963,172.65	702,476,095,903.50	805,065,252,823.23	755,721,143,708.65	702,399,193,263.69
ส่วนของทุน							
เงินทุน	8.30	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		(185,503,961.69)	(170,898,907.89)	(166,127,215.39)	-	-	-
ขาดทุนสะสม-บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด		(31,346,549.99)	(3,759,942.06)	-	-	-	-
รวมส่วนของทุน		44,532,252,241.79	44,574,443,903.52	44,582,975,538.08	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47	44,749,102,753.47
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		849,721,845,697.97	800,369,407,076.17	747,059,071,441.58	849,814,355,576.70	800,470,246,462.12	747,148,296,017.16

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละอองกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2565	ปรับปรุงใหม่ 2564	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564
รายได้					
รายได้จากการขนส่ง	8.31	3,831,896,773.99	3,101,400,681.30	3,831,896,773.99	3,101,400,681.30
รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	8.32	13,529,505.00	280,300,304.26	13,529,505.00	280,300,304.26
รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	8.33	112,476,027.13	-	112,476,027.13	-
รายได้จากการบริหารสินทรัพย์	8.34	3,611,681,359.00	3,111,703,158.43	3,611,681,359.00	3,111,703,158.43
รายได้สินทรัพย์บริจาค		464,422,187.57	467,607,837.46	464,422,187.57	467,607,837.46
รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี	8.35	499,816,836.00	500,069,622.25	499,816,836.00	500,069,622.25
รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ	8.36	93,048,715.39	93,609,223.92	93,048,715.39	93,609,223.92
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	8.37	5,857,096,067.33	4,858,927,380.31	5,857,096,067.33	4,858,927,380.31
รายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	8.48	343,831,400.00	345,729,600.00	343,831,400.00	345,729,600.00
กำไรจากการขายสินทรัพย์	8.38	358,393,472.65	296,272,667.59	358,393,472.65	296,272,667.59
รายได้อื่น ๆ	8.39	557,981,414.05	448,161,144.92	557,313,204.12	447,947,149.28
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.40	5,308,610,964.06	(117,333,372.84)	5,308,610,980.95	(117,333,372.84)
รวมรายได้		21,052,784,722.17	13,386,448,247.60	21,052,116,529.13	13,386,234,251.96
ค่าใช้จ่าย					
ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง	8.41	2,482,513,363.74	2,385,323,326.22	2,482,513,363.74	2,385,323,326.22
ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน	8.42	3,061,761,089.59	3,276,884,998.39	3,061,761,089.59	3,276,884,998.39
ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง	8.43	6,787,456,594.88	6,035,347,534.22	6,787,456,594.88	6,035,347,534.22
ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	8.44	945,535,920.70	116,561,406.03	945,113,812.13	116,561,406.03
ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	8.45	168,631,701.64	1,110,131,678.61	168,463,531.28	1,111,033,978.92
ค่าใช้จ่ายการบริหาร	8.46	947,179,165.75	687,080,223.89	915,746,544.40	682,565,189.24
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	8.47	6,318,249,561.16	6,485,502,616.49	6,305,604,789.47	6,481,867,437.21
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ	8.48	457,430,022.73	424,812,828.82	457,430,022.73	424,812,828.82
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.8, 8.10	5,054,414,215.59	5,381,702,160.69	5,049,683,291.62	5,379,340,629.69
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		430,013,533.86	699,152,856.38	429,935,651.25	699,152,856.38
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ	8.5	(5,677,024.89)	12,624,038.91	(5,677,024.89)	12,624,038.91
ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	8.49	1,649,888,075.63	1,247,766,168.92	1,649,888,075.63	1,247,766,168.92
รวมค่าใช้จ่าย		28,297,396,220.38	27,862,889,837.57	28,247,919,741.83	27,853,280,392.95
ขาดทุนก่อนต้นทุนทางการเงิน		(7,244,611,498.21)	(14,476,441,589.97)	(7,195,803,212.70)	(14,467,046,140.99)
ต้นทุนทางการเงิน	8.50	8,037,762,016.65	3,048,308,725.66	8,037,540,266.56	3,048,232,575.51
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้		(15,282,373,514.86)	(17,524,750,315.63)	(15,233,343,479.26)	(17,515,278,716.50)
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้		(6,838,373.87)	(939,964.57)	-	-
ขาดทุนสำหรับปี		(15,275,535,140.99)	(17,523,810,351.06)	(15,233,343,479.26)	(17,515,278,716.50)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น					
รายการที่จะไม่ถูกจัดประเภทใหม่ไว้ในกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงาน		(12,439,223,713.75)	-	(12,439,223,713.75)	-
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(27,714,758,854.74)	(17,523,810,351.06)	(27,672,567,193.01)	(17,515,278,716.50)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	8.51	27,672,567,193.01	17,515,278,716.50	27,672,567,193.01	17,515,278,716.50
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		(42,191,661.73)	(8,531,634.56)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

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
ขาดทุนสำหรับปี (ปรับปรุงใหม่)		-	-	(17,523,810,351.06)	(17,523,810,351.06)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	17,515,278,716.50	17,515,278,716.50
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ปรับปรุงใหม่		44,280,265,382.02	468,837,371.45	(174,658,849.95)	44,574,443,903.52
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
ขาดทุนสำหรับปี		-	-	(15,275,535,140.99)	(15,275,535,140.99)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย		-	-	(12,439,223,713.75)	(12,439,223,713.75)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	27,672,567,193.01	27,672,567,193.01
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	8.30	44,280,265,382.02	468,837,371.45	(216,850,511.68)	44,532,252,241.79

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

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
ขาดทุนสำหรับปี (ปรับปรุงใหม่)		-	-	(17,515,278,716.50)	(17,515,278,716.50)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	17,515,278,716.50	17,515,278,716.50
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 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
ขาดทุนสำหรับปี		-	-	(15,233,343,479.26)	(15,233,343,479.26)
กำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย		-	-	(12,439,223,713.75)	(12,439,223,713.75)
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		-	-	27,672,567,193.01	27,672,567,193.01
ยอดคงเหลือสิ้นงวด ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	8.30	44,280,265,382.02	468,837,371.45	-	44,749,102,753.47

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละอองกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
		2565	2564	2565	2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน					
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสุทธิหลังเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		(42,191,661.73)	(8,531,634.56)	-	-
รายการปรับกระทบขาดทุนสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)					
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	8.51	(27,672,567,193.01)	(17,515,278,716.50)	(27,672,567,193.01)	(17,515,278,716.50)
ประมาณการหนี้สิน	8.53	4,391,419,697.19	-	4,391,419,697.19	-
รายได้ภาษีเงินได้		(6,838,373.87)	(939,964.57)	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	8.8, 8.10	5,054,414,215.59	5,381,702,160.69	5,049,683,291.62	5,379,340,629.69
ค่าตัดจ่ายอุปกรณ์อะไหล่เพื่อใช้สับเปลี่ยน		23,771,632.65	66,809,533.82	23,771,632.65	66,809,533.82
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ		55,419,335.96	9,389,051.30	55,419,335.96	9,389,051.30
(กำไร) จากการขายทรัพย์สิน	8.38	(358,393,472.65)	(296,272,667.59)	(358,393,472.65)	(296,272,667.59)
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	8.40	(5,308,610,964.06)	117,333,372.84	(5,308,610,980.95)	117,333,372.84
ค่าสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ		(5,677,024.89)	12,624,038.91	(5,677,024.89)	12,624,038.91
ขาดทุนจากการตัดบัญชีสินทรัพย์		430,013,533.86	699,152,856.38	429,935,651.25	699,152,856.38
รายได้จากสินทรัพย์รับบริจาค		(464,422,187.57)	(467,607,837.46)	(464,422,187.57)	(467,607,837.46)
รายได้เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	8.37	(1,588,909,240.45)	(1,601,177,371.57)	(1,588,909,240.45)	(1,601,177,371.57)
รายได้เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ	8.37	(2,585,141,157.18)	(1,965,939,939.82)	(2,585,141,157.18)	(1,965,939,939.82)
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย		5,296,230,395.09	4,296,074,894.58	5,296,008,645.00	4,295,998,744.43
ค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	8.47	6,314,040,558.16	6,482,326,422.24	6,301,395,786.47	6,478,691,242.96
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจากการวัดมูลค่าใหม่		12,439,223,713.75	-	12,439,223,713.75	-
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		(4,028,218,193.16)	(4,790,335,801.31)	(3,996,863,502.81)	(4,786,937,062.61)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง					
เงินฝากประจำที่มีข้อจำกัดในการใช้		(24,367,820.85)	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและบริการ		(233,072,077.95)	33,748,033.86	(233,072,077.95)	33,748,033.86
ลูกหนี้อื่น		(10,790,555,929.20)	493,958,896.79	(10,790,575,909.20)	493,858,876.79
เงินยืมทดรอง		(21,332,841.53)	7,326,387.21	(20,750,341.53)	7,326,387.21
พัสดุคงเหลือ		375,852,110.63	(116,681,853.58)	376,512,994.15	(116,430,269.72)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		(100,381,820.59)	(365,983,689.55)	(96,888,424.17)	(390,881,733.99)
เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		1,243,170.94	(380,323.37)	1,243,170.94	(380,323.37)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		811,368,749.89	(399,416,476.29)	812,107,769.89	(399,392,476.29)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)					
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น		(2,854,516,607.92)	(6,037,442,130.68)	(2,891,800,599.56)	(6,028,777,860.22)
เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ		(122,148,335.80)	(101,596,097.43)	(122,148,335.80)	(101,596,097.43)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		10,735,071,949.34	357,585,747.19	10,735,071,949.34	357,585,747.19
เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน		(1,230,250.94)	379,923.37	(1,230,250.94)	379,923.37
เงินประกันและเงินมัดจำ		(193,174,663.21)	(155,465,540.46)	(193,174,663.21)	(155,465,540.46)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		(990,454,305.95)	(37,425,684.51)	(990,454,305.95)	(37,425,684.51)
เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน		(7,435,916,866.30)	(11,111,728,608.76)	(7,412,022,526.80)	(11,124,388,080.18)
จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน		(5,946,109,323.27)	(5,220,842,814.96)	(5,946,109,323.27)	(5,220,842,814.96)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน		**(13,382,026,189.57)**	**(16,332,571,423.72)**	**(13,358,131,850.07)**	**(16,345,230,895.14)**

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
			ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
		30 กันยายน 2565	30 กันยายน 2564	30 กันยายน 2565	30 กันยายน 2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน					
เงินสดรับจากการขายสินทรัพย์		495,953,860.00	545,399,791.12	495,953,860.00	545,399,791.12
เงินสดรับเงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาล		11,476,421,183.33	14,083,165,113.83	11,476,421,183.33	14,083,165,113.83
เงินสดจ่ายเงินลงทุน		-	-	(100,000,000.00)	(100,000,000.00)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน		(19,334,000.00)	(18,368,790.00)	-	-
เงินสดจ่ายล่วงหน้าค่างานระหว่างก่อสร้าง		(12,844,119,944.83)	(12,030,141,701.51)	(12,844,119,944.83)	(12,030,141,701.51)
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ถาวรและค่างานระหว่างก่อสร้าง		(26,094,152,386.54)	(26,103,763,361.96)	(26,084,719,427.78)	(26,101,995,360.96)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) กิจกรรมลงทุน		(26,985,231,288.04)	(23,523,708,948.52)	(27,056,464,329.28)	(23,603,572,157.52)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน					
เงินสดรับจากการกู้เงินเบิกเกินบัญชี		530,648,834.01	-	530,648,834.01	-
เงินสดรับเงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย		1,000,000,000.00	1,000,000,000.00	1,000,000,000.00	1,000,000,000.00
เงินสดรับจากเงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ		1,639,432,854.00	2,346,176,500.00	1,639,432,854.00	2,346,176,500.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว		106,620,038,100.72	89,148,832,413.26	106,620,038,100.72	89,148,832,413.26
เงินสดจ่ายชำระเงินกู้ยืมกรรมการ		-	(1,000,000.00)	-	-
เงินสดจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า		(3,414,603.33)	(1,635,268.33)	-	-
เงินสดจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		(62,301,412,962.81)	(47,688,849,484.20)	(62,301,412,962.81)	(47,688,849,484.20)
เงินสดจ่ายดอกเบี้ย		(5,654,477,384.44)	(5,070,372,362.42)	(5,654,435,696.77)	(5,070,296,212.27)
เงินสดสุทธิได้มา (ใช้ไป) กิจกรรมจัดหาเงิน		41,830,814,838.15	39,733,151,798.31	41,834,271,129.15	39,735,863,216.79
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ		1,463,557,360.54	(123,128,573.93)	1,419,674,949.80	(212,939,835.87)
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	2,890,463,048.21	1,426,905,687.67	2,756,663,916.19	1,336,988,966.39

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

.....

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน
3	มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5	ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ
6	รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
7	การปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง
8.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
8.2	ลูกหนี้การค้าและบริการ
8.3	ลูกหนี้อื่น
8.4	เงินยืมทดรอง
8.5	พัสดุคงเหลือ
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	ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี
8.14	เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ
8.15	เงินค้างรับจากรัฐบาล
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-สินทรัพย์บริจาค

หมายเหตุ	สารบัญ (ต่อ)
8.25	รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้
8.26	หนี้สินตามสัญญาเช่า
8.27	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน
8.28	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
8.29	หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น
8.30	เงินทุน และกำไรสะสม-จัดสรรแล้ว
8.31	รายได้จากการขนส่ง
8.32	รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
8.33	รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง
8.34	รายได้จากการบริหารสินทรัพย์
8.35	รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี
8.36	รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ
8.37	รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล
8.38	กำไรจากการขายสินทรัพย์
8.39	รายได้อื่น ๆ
8.40	กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
8.41	ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง
8.42	ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน
8.43	ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง
8.44	ค่าใช้จ่ายระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง
8.45	ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ
8.46	ค่าใช้จ่ายการบริหาร
8.47	ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน
8.48	รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ
8.49	ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ
8.50	ต้นทุนทางการเงิน
8.51	รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย
8.52	หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
8.53	ประมาณการหนี้สิน
8.54	โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน
8.55	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)
8.56	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนฯ
8.57	การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
8.58	แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย
8.59	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

การรถไฟแห่งประเทศไทย และบริษัทย่อย
หมายเหตุประกอบงบการเงิน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565

.....

1. ข้อมูลทั่วไป

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

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

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

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

2.3 งบการเงินเฉพาะกิจการ ประกอบด้วยงบการเงินการรถไฟแห่งประเทศไทย และกองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.4 งบการเงินรวม ประกอบด้วยงบการเงินของการรถไฟแห่งประเทศไทย และงบการเงินของบริษัทย่อย ได้แก่ งบการเงินของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และงบการเงินของบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

งบการเงินรวมเริ่มจัดทำตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 มีรายละเอียดดังนี้

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

2.4.2 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 เห็นชอบให้ รฟท. จัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อบริหารทรัพย์สินของ รฟท. ซึ่ง รฟท. จัดตั้งบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (เอสอาร์ทีเอ) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อวันที่ 30 เมษายน 2564 และเอสอาร์ทีเอได้จัดทำงบการเงินตั้งแต่งวดปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 เป็นครั้งแรก โดยมีรอบระยะเวลาบัญชีตั้งแต่วันที่ 30 เมษายน 2564 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2564

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ รฟท. นำมาถือปฏิบัติ

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุง ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศโดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงถ้อยคำและคำศัพท์ การตีความและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน 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 รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน มาตรฐานเหล่านี้จะนำมาแทนมาตรฐานและการตีความมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินเมื่อมีผลบังคับใช้

ผู้บริหารของ รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

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

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

สัญญาเช่า

รฟท. ประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ถ้าสัญญานั้นเป็นการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

สินทรัพย์สิทธิการใช้ - ผู้เช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้แสดงมูลค่าตามราคาทุนหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี) และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ (ถ้ามี) ราคาทุนดังกล่าว ประกอบด้วย จำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการวัดมูลค่าเริ่มแรก ต้นทุนทางตรงที่เกิดขึ้น และการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าใด ๆ ที่จ่ายชำระ ณ วันที่เริ่มนำมาตรฐานมาถือปฏิบัติหักสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ คำนวณจากราคาทุนของสินทรัพย์โดยวิธีเส้นตรงตามอายุของสัญญาเช่าหรืออายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แต่ละประเภท

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่า รับรู้ด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าที่เหลืออยู่ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 รับรู้เริ่มแรกคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่า จะเพิ่มขึ้นโดยสะท้อนดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่า และลดลงโดยสะท้อนการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่จ่ายชำระแล้ว นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงหรือประเมินสัญญาเช่าใหม่

รฟท. นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 โดยเลือกวิธีรับรู้ผลกระทบสะสมจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาปฏิบัติใช้ครั้งแรก ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565

สภาวิชาชีพบัญชี ได้ออกประกาศเกี่ยวกับมาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 เป็นต้นไป มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และเพิ่มเติมเนื้อหาบางส่วนของมาตรฐานการรายงานทางการเงิน เรื่อง กรอบแนวคิดสำหรับการรายงานทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 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 ทั้งนี้ บริษัทย่อยนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติในงวดบัญชีปี 2565 แล้ว

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้

4.1.1 รายได้จากการขนส่ง

- รายได้การโดยสาร รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง หากมีการรับคืนตั๋วโดยสารที่ได้จำหน่ายไปแล้ว จะนำมาลดรายได้ในวันที่ได้รับคืนตั๋วโดยสารนั้น
- รายได้การสินค้า รับรู้เมื่อได้ออกใบกำกับสินค้าแล้ว
- รายได้รถเสบียง รับรู้เมื่อมีการให้สิทธิการขายอาหารบนขบวนรถตามเกณฑ์สัดส่วนของระยะเวลาการให้สิทธิ

4.1.2 เงินอุดหนุนจากรัฐบาล

รฟท. ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ดังนี้

- รายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับรายได้ รับรู้เป็นรายได้ในกำไรหรือขาดทุนโดยแสดงเป็นรายการแยกต่างหาก
- รายการเงินอุดหนุนที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ รับรู้เงินอุดหนุนเป็นรายได้รอการรับรู้และทยอยรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนตามเกณฑ์ที่เป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

4.1.3 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์

- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญามีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง
- รายได้ค่าเช่าที่ดินและอาคารที่สัญญาไม่มีผลบังคับ รับรู้ตามเกณฑ์เงินสด
- รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ในที่ดิน รับรู้เป็นรายได้โดยเฉลี่ยตามอายุสัญญา

4.1.4 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

4.1.5 รายได้อื่น รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ (สินทรัพย์ถาวร) และค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ที่ได้รับโอนมา ณ วันจัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย (วันที่ 1 กรกฎาคม 2494) แสดงราคา ณ วันที่รับโอน หักด้วยค่าเสื่อมราคารายปี ซึ่งราคาที่ได้รับโอนมานี้เป็นราคาที่คณะกรรมการตีราคาสินทรัพย์ได้กำหนดขึ้น โดยความเห็นชอบของกระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง

สินทรัพย์ถาวรแสดงด้วยราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม

ในปี 2554 รฟท. ได้จัดให้มีการสำรวจและประเมินราคาสินทรัพย์ถาวรใหม่โดยผู้ประเมินอิสระและแบ่งกลุ่มสินทรัพย์ใหม่และแสดงราคาสินทรัพย์ตามราคาที่ประเมินใหม่หลังหักค่าเสื่อมราคาสะสม การคำนวณค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ทุกประเภทใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินใหม่ (ยกเว้นที่ดินแสดงด้วยราคาทุนเดิม) และการคำนวณค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ใหม่จะนำราคาทุนหักมูลค่าคงเหลือ และใช้วิธีเส้นตรงตามอายุการใช้ประโยชน์ที่ประเมินไว้ ดังนี้

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

4.3 ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ประมาณจากจำนวนหนี้คงเหลือ ณ วันสิ้นงวดที่คาดว่าจะเรียกเก็บไม่ได้ โดยถือเกณฑ์หนี้ค้างชำระเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี คิดค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ร้อยละ 100 ยกเว้นลูกหนี้ส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจ และลูกหนี้อื่นภายใน รฟท.

4.4 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน แสดงในราคาทุนที่ซื้อหรือได้มาหรือระหว่างติดตั้งแล้วเสร็จหักค่าตัดจำหน่ายสะสม ค่าตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน 5 ปี

4.5 พัสดุคงเหลือ

4.5.1 สิ่งของคงเหลือประเภท ราง ไม้หมอน พัสดุ สิ่งของคงเหลืออื่น ๆ และงานที่กำลังจัดทำแสดงตามราคาทุนโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก

4.5.2 น้ำมันเชื้อเพลิง และน้ำมันหล่อลื่น แสดงตามราคาทุนโดยวิธีเข้าก่อน-ออกก่อน

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

4.5.4 วัสดุคงคลังที่ไม่เคลื่อนไหวตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป แสดงตามราคาทุนและจะบันทึกสำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุร้อยละ 10 ของราคาทุน

4.6 สินทรัพย์และพัสดุที่เลิกใช้งาน แสดงไว้ในราคาที่ประเมินตามสภาพและตามระเบียบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งโอนไปบันทึกไว้ในบัญชีสินทรัพย์อื่นเพื่อรอจำหน่ายคู่กับหนี้สินไม่หมุนเวียน

4.7 เงินลงทุนในบริษัทย่อย แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการโดยใช้วิธีราคาทุน

4.8 เงินค้างรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

4.8.1 เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้และดอกเบี้ยที่รัฐบาลรับภาระเพื่อใช้สำหรับก่อสร้างโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา จะบันทึกคู่กับบัญชีรายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ด้วยจำนวนเงินตามงบประมาณที่ได้รับเมื่อโครงการเริ่มมีการเบิกจ่ายเงิน และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนเกี่ยวกับสินทรัพย์ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมใช้งาน

4.8.2 เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับ บันทึกรายได้เงินอุดหนุนโดยจะทยอยรับรู้รายได้ครั้งแรกร้อยละ 50 ของวงเงินตามการบันทึกข้อตกลงการให้บริการสาธารณะประจำปีงบประมาณ และจะบันทึกเงินอุดหนุนที่จะ

ได้รับในครึ่งหลัง เป็นเงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับด้วยจำนวนเงินที่ประมาณการตามสัดส่วนของการได้รับเงินอุดหนุนจากปีก่อน

4.8.3 เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้างรับ เป็นเงินอุดหนุนเพื่อชำระเงินกู้ยืมต่างประเทศในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ ซึ่งบันทึกบัญชีค้างรับไว้ สำหรับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 จากเงินกู้ยืมที่ รฟท. ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล โดยสำหรับสินทรัพย์ที่ระบุอัตราค่าเสื่อมราคาได้ จะทยอยรับรู้รายได้เงินอุดหนุนตามมูลค่าค่าเสื่อมราคา สำหรับสินทรัพย์ที่ระบุอัตราค่าเสื่อมราคาไม่ได้ จะรับรู้เป็นรายได้ทั้งจำนวนในงวดที่ได้รับเงินจากรัฐบาล

4.9 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ บันทึกเป็นรายได้รอการรับรู้ โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เมื่อสินทรัพย์พร้อมใช้งาน ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์

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

4.11 ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืม โดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง จะรวมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ดังกล่าว จนกระทั่งการดำเนินการส่วนใหญ่ที่จำเป็นในการเตรียมการก่อสร้างเสร็จสิ้นและสินทรัพย์อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์

4,12 ต้นทุนทางการเงิน ถือเป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวนในงวดบัญชีที่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดขึ้น

4.13 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค บันทึกบัญชีคู่กับสินทรัพย์ที่ได้รับโอนจากผู้เช่าที่ดินและทยอยรับรู้รายได้ค่าเช่า-สินทรัพย์บริจาคตามอายุของสัญญาเช่าในส่วนที่ทราบ และในส่วนที่ยังไม่ทราบข้อมูลของสัญญาเช่าจะรับรู้รายได้ตามอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์นั้น

4.14 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

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

4.15 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน รฟท. รับรู้และวัดมูลค่าผลประโยชน์ของพนักงานแต่ละประเภทดังต่อไปนี้

4.15.1 ผลประโยชน์ของพนักงานระยะสั้น รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

4.15.2 ผลประโยชน์หลังออกจากงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Cerdit Method) เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์พนักงานปัจจุบันและในอดีต โดยรับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงินและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ โดยผลกำไรขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ ซึ่งรวมถึงกำไรขาดทุนจากการประมาณการ

ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย (Actuarial Gain/Loss) รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้จำนวนสะสมในบัญชีกำไร (ขาดทุน) สะสมในส่วนของทุน

4.15.3 ผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ใช้การประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย คิดลดโดยวิธีคิดลดผลประโยชน์แต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้เพื่อกำหนดมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน รับรู้เป็นหนี้สินในงบแสดงฐานะการเงิน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน ทั้งนี้ หากมีผลกำไรขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนทันที

กรณีที่เกิดผลต่างจากการจ่ายเงินผลประโยชน์พนักงานกับยอดประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย รฟท. ยังไม่รับรู้รายการดังกล่าวจนกว่าจะมีการทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งจะทบทวนทุก 3 ปี หรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ โดยจะรับรู้ผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จและขาดทุนสะสม ซึ่งผลประโยชน์หลังออกจากงานและผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ประกอบด้วย

1) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ

2) ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน

3) ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ

4) ภาระบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ

5) ภาระค่ารักษาพยาบาล

4.16 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทย

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

4.17 ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สำหรับปีประกอบด้วย ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ยกเว้นภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดจากรายการที่บันทึกในส่วนของผู้ถือหุ้นให้รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน ได้แก่ ภาษีที่คาดว่าจะจ่ายชำระหรือได้รับชำระ โดยคำนวณจากกำไรหรือขาดทุนประจำปีที่ต้องเสียภาษี โดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้ ตลอดจนการปรับปรุงทางภาษีที่เกี่ยวกับรายการในปีก่อน ๆ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี บันทึกโดยคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวที่เกิดขึ้นระหว่างมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินและจำนวนที่ใช้เพื่อความมุ่งหมายทางภาษี ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะไม่ถูกรับรู้ เมื่อเกิดจากผลแตกต่างชั่วคราวต่อไปนี้ การรับรู้ค่าความนิยมในครั้งแรกในงบการเงินรวม การรับรู้สินทรัพย์หรือหนี้สินในครั้งแรกในงบการเงินรวม ซึ่งเป็นรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจและรายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรขาดทุนทางบัญชีหรือทางภาษี

และผลแตกต่างที่เกี่ยวข้องกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยและกิจการที่ควบคุมร่วมกันหากเป็นไปได้ว่าจะไม่มีการกลับรายการในอนาคตอันใกล้

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี วัดมูลค่าโดยใช้อัตราภาษีที่คาดว่าจะใช้กับผลแตกต่างชั่วคราวเมื่อมีการกลับรายการโดยใช้อัตราภาษีที่ประกาศใช้หรือที่คาดว่ามีผลบังคับใช้ ณ วันที่รายงาน

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

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะหักกลบกันเมื่อเป็นค่าภาษีเงินได้ที่จะต้องนำส่งให้กับหน่วยจัดเก็บภาษีเดียวกันและกิจการมีความตั้งใจที่จะเสียภาษีเงินได้ด้วยยอดสุทธิ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะบันทึกต่อเมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากำไรเพื่อเสียภาษีในอนาคตจะมีจำนวนเพียงพอกับการใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราว สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จะถูกทบทวน ณ ทุกวันที่รายงานและจะถูกปรับลดลงเท่าที่ประโยชน์ทางภาษีจะมีโอกาสถูกใช้จริง กิจการรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการในงบการเงิน

4.18 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

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

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟท. แต่ละรายการคำนึงถึงเนื้อหาของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย รายการที่มีขึ้นกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันได้กำหนดขึ้นโดยใช้ราคาตลาดหรือราคาที่ตกลงกันตามสัญญาหากไม่มีราคาตลาดรองรับ

บริษัทย่อยเป็นกิจการที่อยู่ภายใต้การควบคุมของ รฟท. มีอำนาจควบคุมทั้งทางตรงหรือทางอ้อมในการกำหนดนโยบายทางการเงิน และการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงิน งบการเงินของบริษัทย่อยจัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกับ รฟท. รายการที่มีสาระสำคัญซึ่งเกิดขึ้นระหว่าง รฟท. และบริษัทย่อยได้ถูกตัดรายการในการจัดทำงบการเงินรวม

5. ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจ การประมาณการและข้อสมมติที่มีผลกระทบต่อการนำนโยบายการบัญชีมาใช้ และจำนวนเงินของสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่าย ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างจากการประมาณการ

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารได้ใช้ดุลยพินิจที่มีนัยสำคัญในการนำนโยบายการบัญชีของ รฟท. และบริษัทย่อย และแหล่งที่มาของข้อมูลที่สำคัญของความไม่แน่นอนในการประมาณการที่มีอยู่

6. รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

6.1 บริษัทย่อย ประกอบด้วย

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	สถานที่หลัก	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
ถือหุ้นโดย รฟท.			2565	2564
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 เรื่อง งบการเงินรวม

6.2 รายการที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
บริษัทย่อย	2565	2564
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565		
รายได้	327.05	304.80
ค่าใช้จ่าย	326.38	305.71
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565		
ลูกหนี้และรายได้ค้างรับ	-	0.13
เงินค้างรับ รฟฟท.	(4.17)	-
เจ้าหนี้การค้า	-	29.37

7. การปรับปรุงงบการเงินย้อนหลัง

งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 รฟท. ได้ปรับปรุงเงินกู้ยืมโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 22,558.06 ล้านบาท เป็นเงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อปี 2561 รวมทั้งปรับปรุงย้อนหลังงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 และงบการเงิน ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ที่รายงานไว้เดิม เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้ 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		
	ตามที่รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่	ตามที่รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
งบแสดงฐานะการเงิน						
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
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
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้	297,504.98			285,751.15		
บวก เงินกู้ยืมโครงการสุวรรณภูมิฯ		22,558.06			22,558.06	
หัก รายได้ที่รับรู้ตามสัดส่วนค่าเสื่อมราคาสะสมแต่ละปี		(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

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและเฉพาะกิจการ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ตามที่รายงานไว้เดิม	ปรับปรุงใหม่เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามที่รายงานใหม่
รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล			
- เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	44.04	-	44.04
- เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ PSO	1,965.94	-	1,965.94
- รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่เกี่ยวกับสินทรัพย์	873.10	728.08	1,601.18
- เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,247.77	-	1,247.77
รวม	4,130.85	728.08	4,858.93
รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย	18,243.36	(728.08)	17,515.28

8. ข้อมูลเพิ่มเติม

8.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินสด	56.89	22.49	56.86	22.39
เงินรองจ่าย	5.44	4.78	5.44	4.78
รวม	62.33	27.27	62.30	27.17
เงินฝากธนาคาร - กระแสรายวัน	208.48	844.72	208.48	844.71
- ออมทรัพย์	2,527.38	546.84	2,393.61	457.03
รวม	2,735.86	1,391.56	2,602.09	1,301.74
เงินรายได้สถานีระหว่างนำส่ง	92.27	8.08	92.27	8.08
รวม	**2,890.46**	**1,426.91**	**2,756.66**	**1,336.99**

เงินฝากธนาคาร-ออมทรัพย์ ตามงบการเงินเฉพาะกิจการ จำนวน 2,393.61 ล้านบาท ได้รวมเงินฝากธนาคารกรุงไทย ซึ่งเกี่ยวข้องกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ดังนี้

1) เงินหลักประกันค่าสิทธิบริหารโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ จำนวน 1,069.61 ล้านบาท

2) เงินรายได้ค่าโดยสารและเงินสำรองทอน จำนวน 379.41 ล้านบาท

8.2 ลูกหนี้การค้าและบริการ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ลูกหนี้จากการขนส่ง				
- ลูกหนี้ค่าโดยสาร	17.10	5.22	17.10	5.22
- ลูกหนี้ค่าระวาง	173.94	184.61	173.94	184.61
- ลูกหนี้ค่าเดินรถขบวนพิเศษ (มาเลเซีย)	8.57	8.60	8.57	8.60
รวม	199.61	198.43	199.61	198.43
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	8.99	11.57	8.99	11.57
ลูกหนี้จากการขนส่ง-สุทธิ[1]	190.62	186.86	190.62	186.86
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์				
- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน	778.74	540.57	778.74	540.57
- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร	325.58	323.76	325.58	323.76
รวม	1,104.32	864.33	1,104.32	864.33
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	795.28	737.29	795.28	737.29
ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์-สุทธิ[2]	309.04	127.04	309.04	127.04
ลูกหนี้อื่นๆ[3]	17.06	25.16	17.06	25.16
รวม[1+2+3]	516.72	339.06	516.72	339.06

ลูกหนี้จากการบริหารสินทรัพย์

- ลูกหนี้ค่าเช่าที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 778.74 ล้านบาท และ 540.57 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดิน จำนวน 75.02 ล้านบาท และ 75.02 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าที่ดินไว้เต็มจำนวนแล้ว

- ลูกหนี้ค่าเช่าอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 325.58 ล้านบาท และ 323.76 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคาร จำนวน 10.75 ล้านบาท และ 10.75 ล้านบาท ตามลำดับ รวมอยู่ด้วย และได้บันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญลูกหนี้ฟ้องร้องค่าเช่าอาคารไว้เต็มจำนวนแล้ว

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างจัดทำทะเบียนสินทรัพย์ที่นำไปหาผลประโยชน์โดยการให้เช่าให้เป็นปัจจุบัน

8.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ลูกหนี้เงินขาดรอการฟ้องร้อง	3.85	3.85	3.85	3.85
ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี	334.09	334.09	334.09	334.09
ลูกหนี้ผ่อนชำระค่าเสียหาย	1.51	1.68	1.51	1.68
ลูกหนี้ภายในการรถไฟฯ	10.44	10.40	10.44	10.40
ลูกหนี้อื่น	5.44	5.45	5.29	5.29
เงินค้างรับค่าสิทธิร่วมทุนโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	10,790.70	-	10,790.70	-
รวม	**11,146.03**	**355.47**	**11,145.88**	**355.31**

ลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ ไอซีดี ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 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 ช. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ทันที รฟท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ไอซีดีด้วยจำนวนดังกล่าว

ณ วันสิ้นงวด รฟท. ได้รับชำระเงินค่าขาดประโยชน์จากผู้ประกอบการไอซีดีลาดกระบังของงวดปัจจุบันแล้วจำนวน 499.82 ล้านบาท และอยู่ระหว่างดำเนินการเร่งรัดให้ชำระเงินค่าขาดประโยชน์ซึ่งเป็นยอดคงค้างในปีก่อน ๆ

เงินค้างรับค่าสิทธิร่วมทุนฯ จำนวน 10,790.70 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ค่าโอนสิทธิบริหารโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ พร้อมดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้อง ที่ รฟท. จะได้รับจากบริษัทร่วมลงทุนตามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินและบันทึกข้อตกลง (MOU) ซึ่งกล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.55

8.4 เงินยืมทดรอง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินทดรองจ่ายในกิจการ	22.34	5.61	21.76	5.61
เงินทดรองค่าฤชาธรรมเนียมคดี	28.05	23.45	28.05	23.45
รวม	**50.39**	**29.06**	**49.81**	**29.06**

8.5 พัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
พัสดุคงคลัง				
- อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุงรถ	2,702.39	3,094.46	2,702.39	3,094.46
- อะไหล่สำหรับซ่อมบำรุงทาง และอาณัติสัญญาณฯ	273.60	286.89	273.60	286.89
- อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	526.96	531.32	526.96	527.82
- อะไหล่คงคลังโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	6.73	-	2.57	-
อุปกรณ์อะไหล่เพื่อสับเปลี่ยน	5.07	28.84	5.07	28.84
น้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	85.76	57.73	85.76	57.73
ไม้และไม้หมอน	6.55	7.03	6.55	7.03
อื่น ๆ	19.07	19.47	19.07	19.47
	3,626.13	4,025.74	3,621.97	4,022.24
หัก สำรองค่าเสื่อมสภาพพัสดุ	44.27	49.94	44.27	49.94
รวม	**3,581.86**	**3,975.80**	**3,577.70**	**3,972.30**

ยอดพัสดุคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ได้จัดประเภทรายการใหม่ตามลักษณะของพัสดุ จึงจัดประเภทรายการของพัสดุคงเหลืองวดปีบัญชี 2564 ใหม่ เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบกันได้

8.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินค้างรับดอกเบี้ยเงินกู้จากรัฐบาล	465.24	555.78	465.24	555.78
ดอกเบี้ยค้างรับ	1.69	0.65	1.63	0.61
ภาษีหัก ณ ที่จ่าย และค่าปรับ	62.59	59.98	40.03	40.83
รายได้ค้างรับ	188.89	-	184.43	-
อื่น ๆ	34.06	35.68	37.55	34.77
รวม	**752.47**	**652.09**	**728.88**	**631.99**

8.7 เงินลงทุน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
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

รฟท. ได้ลงทุนในบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2534 และวันที่ 10 มีนาคม 2535 ในระหว่างงวดปี 2555 บริษัทฯ ได้ลดทุนจดทะเบียนบริษัท มีผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของ รฟท. เปลี่ยนแปลงและเงินลงทุนคงเหลือจำนวน 22 หุ้น หุ้นละ 5 บาท เป็นมูลค่า 110 บาท ตามใบหุ้นเลขที่ 193 ลงวันที่ 25 ธันวาคม 2555 ซึ่งบันทึกค่าเผื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนไว้เต็มจำนวน

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

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

8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม									
	30 ก.ย. 65									30 ก.ย. 64
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิตามบัญชี	มูลค่าสุทธิตามบัญชี
	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 65	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 65		
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	11,152.08	124.32	22.16	11,254.24	4,657.74	285.09	17.17	4,925.66	6,328.58	6,494.34
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,824.92	-	2.07	8,822.85	4,207.79	365.15	1.68	4,571.26	4,251.59	4,617.13
ทางรถไฟและสะพาน	48,632.49	2,171.96	1,635.45	49,169.00	22,797.69	2,149.05	1,199.44	23,747.30	25,421.70	25,834.80
รถจักรและล้อเลื่อน	22,970.94	146.39	35.95	23,081.38	15,181.69	742.89	29.68	15,894.90	7,186.48	7,789.25
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	15,312.03	982.78	123.74	16,171.07	10,692.10	730.57	123.50	11,299.17	4,871.90	4,619.93
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5,873.77	1,027.86	114.44	6,787.19	4,845.59	583.38	44.03	5,384.94	1,402.25	1,028.18
สินทรัพย์ถาวรอื่น	3,099.09	95.16	-	3,194.25	2,010.63	187.15	-	2,197.78	996.47	1,088.46
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- ระบบงานและอุปกรณ์	678.02	384.28	123.75	938.55	-	-	-	-	938.55	678.02
- งานระหว่างดำเนินการ	116,125.72	10,958.78	4,401.99	122,682.51	-	-	-	-	122,682.51	116,125.72
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่	89.22	852.86	-	942.08	-	-	-	-	942.08	89.22
- โครงการรถไฟความเร็วสูงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน	4,849.52	5,298.62	-	10,148.14	-	-	-	-	10,148.14	4,849.52
- โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อสามสนามบิน	3,951.37	832.65	-	4,784.02	-	-	-	-	4,784.02	3,951.37
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	9.76	-	5.64	4.12	-	-	-	-	4.12	9.76
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	23,330.70	5,934.43	-	29,265.13	-	-	-	-	29,265.13	23,330.70
- โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	96,543.19	9,282.28	3.47	105,822.00	-	-	-	-	105,822.00	96,543.19
รวม	364,345.62	38,092.37	6,468.66	395,969.33	64,393.23	5,043.28	1,415.50	68,021.01	327,948.32	299,952.39

8.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ 30 ก.ย. 65									30 ก.ย. 64
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิตามบัญชี	มูลค่าสุทธิตามบัญชี
	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 65	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น/โอน	ลดลง/โอน	30 ก.ย. 65		
ที่ดิน	2,902.80	-	-	2,902.80	-	-	-	-	2,902.80	2,902.80
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	11,152.08	124.32	22.16	11,254.24	4,657.74	285.09	17.17	4,925.66	6,328.58	6,494.34
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง-บริจาค	8,824.92	-	2.07	8,822.85	4,207.79	365.15	1.68	4,571.26	4,251.59	4,617.13
ทางรถไฟและสะพาน	48,632.49	2,171.96	1,635.45	49,169.00	22,797.69	2,149.05	1,199.44	23,747.30	25,421.70	25,834.80
รถจักรและล้อเลื่อน	22,970.94	146.39	35.95	23,081.38	15,181.69	742.89	29.68	15,894.90	7,186.48	7,789.25
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	15,312.03	982.78	123.74	16,171.07	10,692.10	730.57	123.50	11,299.17	4,871.90	4,619.93
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	5,867.68	1,018.42	112.55	6,773.55	4,842.48	581.98	42.22	5,382.24	1,391.31	1,025.20
สินทรัพย์ถาวรอื่น	3,099.09	95.16	-	3,194.25	2,010.63	187.15	-	2,197.78	996.47	1,088.46
สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ										
- ระบบงานและอุปกรณ์	678.02	384.28	123.75	938.55	-	-	-	-	938.55	678.02
- งานระหว่างดำเนินการ	116,125.72	10,958.78	4,401.99	122,682.51	-	-	-	-	122,682.51	116,125.72
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่	89.22	852.86	-	942.08	-	-	-	-	942.08	89.22
- โครงการรถไฟความเร็วสูงความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน	4,849.52	5,298.62	-	10,148.14	-	-	-	-	10,148.14	4,849.52
- โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อสามสนามบิน	3,951.37	832.65	-	4,784.02	-	-	-	-	4,784.02	3,951.37
- โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ	9.76	-	5.64	4.12	-	-	-	-	4.12	9.76
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่	23,330.70	5,934.43	-	29,265.13	-	-	-	-	29,265.13	23,330.70
- โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง	96,543.19	9,282.28	3.47	105,822.00	-	-	-	-	105,822.00	96,543.19
รวม	364,339.53	38,082.93	6,466.77	395,955.69	64,390.12	5,041.88	1,413.69	68,018.31	327,937.38	299,949.41

สินทรัพย์ระหว่างดำเนินการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวนรวม 274,586.55 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้รวมต้นทุนการกู้ยืมเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการจำนวน 20,059.83 ล้านบาท และได้รวมมูลค่าที่ดินจากการเวนคืนพื้นที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน จำนวน 4,694.24 ล้านบาท และมูลค่าที่ดินจากการเวนคืนพื้นที่ก่อสร้างโครงการทางรถไฟสายใหม่ จำนวน 604.27 ล้านบาท

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จและได้เปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2553 และเปิดให้บริการเดินรถเชิงพาณิชย์เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2553 มีมูลค่าโครงการฯ จำนวน 35,659.99 ล้านบาท ตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/19740 ลงวันที่ 29 ตุลาคม 2550 เห็นชอบให้ รฟท. รับภาระต้นเงินกู้และรัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ของโครงการไปก่อนและตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 เห็นชอบให้รัฐบาลรับภาระหนี้โครงสร้างพื้นฐานของโครงการฯ (หมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.18) การบริหารโครงการและสินทรัพย์ระหว่างดำเนินการของโครงการรวมเป็นของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อสามสนามบิน ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.55

โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

หน่วย : ล้านบาท

	30 ก.ย. 65									30 ก.ย. 64
	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิตามบัญชี	มูลค่าสุทธิตามบัญชี
	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น	ลดลง	30 ก.ย. 65	1 ต.ค. 64	เพิ่มขึ้น	ลดลง	30 ก.ย. 65		
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	4,270.67	-	-	4,270.67	950.66	85.53	-	1,036.19	3,234.48	3,320.01
ทางรถไฟและสะพาน	16,777.49	-	-	16,777.49	6,572.40	590.25	-	7,162.65	9,614.84	10,205.09
รถจักรและล้อเลื่อน	5,486.56	-	-	5,486.56	5,466.79	0.90	-	5,467.69	18.87	19.77
อาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม	5,184.53	-	-	5,184.53	4,435.32	142.61	-	4,577.93	606.60	749.21
ยานพาหนะ เครื่องจักรและอุปกรณ์	2,759.18	-	0.70	2,758.48	2,759.18	-	0.70	2,758.48	-	-
สินทรัพย์ถาวรอื่น	1,074.89	-	-	1,074.89	1,074.89	-	-	1,074.89	-	-
รวม	35,553.32	-	0.70	35,552.62	21,259.24	819.29	0.70	22,077.83	13,474.79	14,294.08

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

โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ได้ดำเนินการก่อสร้างและเปิดทดสอบระบบและให้บริการประชาชนฟรี เริ่มตั้งแต่วันที่ 2 สิงหาคม 2564 และเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 มีมูลค่าโครงการฯ ส่วนที่รัฐบาลสนับสนุนตามกรอบวงเงินงบประมาณของมติคณะรัฐมนตรีครั้งล่าสุด เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างการขออนุมัติปรับเพิ่มกรอบวงเงินงบประมาณเพิ่มเติมตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.54

8.9. สินทรัพย์สิทธิการใช้

หน่วย: ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ราคาทุน		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	17.71	12.30
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	794.13	780.63
หัก สินทรัพย์ลดลง	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	811.84	792.93
ค่าเสื่อมราคาสะสม		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	8.62	6.15
บวก ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	9.34	6.15
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	17.96	12.30
ราคาตามบัญชี		
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	9.09	6.15
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	793.88	780.63

8.10 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64
ราคาทุน				
ณ วันต้นปี	20.51	2.14	1.44	1.44
บวก สินทรัพย์เพิ่มขึ้น	110.34	18.37	100.68	-
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นปี	130.85	20.51	102.12	1.44
ค่าตัดจำหน่ายสะสม				
ณ วันต้นปี	1.92	1.56	1.44	1.22
บวก ค่าตัดจำหน่าย/รับโอน	33.68	0.36	33.55	0.22
หัก จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	-
ณ วันสิ้นปี	35.60	1.92	34.99	1.44
มูลค่าสุทธิตามบัญชี				
ณ วันต้นปี	18.59	0.58	-	0.22
ณ วันสิ้นปี	95.25	18.59	67.13	-

8.11 เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินฝากธนาคาร-เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.73	17.68	17.73	17.68
เงินฝากธนาคาร-เงินประกันตัวพนักงาน	4.23	5.52	4.23	5.52
รวม	21.96	23.20	21.96	23.20

8.12 เงินจ่ายล่วงหน้า

เป็นเงินที่ รฟท. จ่ายให้ผู้รับจ้างตามสัญญาไม่เกินร้อยละ 15 ของวงเงินตามสัญญา โดยจะหักเงินที่จ่ายล่วงหน้าคืนเมื่อ รฟท. จ่ายค่าก่อสร้างแต่ละงวดงานให้ผู้รับจ้าง มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดยกมา	17,138.08	9,755.54	17,138.08	9,755.54
บวก จ่ายล่วงหน้า	12,843.13	12,021.98	12,843.13	12,021.98
	29,981.21	21,777.52	29,981.21	21,777.52
หัก ชำระตามค่างวดงาน	2,288.77	4,639.44	2,288.77	4,639.44
ยอดยกไป	27,692.44	17,138.08	27,692.44	17,138.08

เงินจ่ายล่วงหน้าส่วนใหญ่เป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าในโครงการก่อสร้างตามความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่

8.13 ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี

รายได้ภาษีเงินได้เป็นส่วนของ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2565	2564
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน		
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		
การเปลี่ยนแปลงของผลต่างชั่วคราว	6.84	(0.94)
รายได้ภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุน	6.84	(0.94)

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดขึ้นในระหว่างปี มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2564	งบกำไรขาดทุน	2565
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงาน	0.04	0.08	0.12
ขาดทุนสะสมทางภาษี	0.90	6.76	7.66
รวม	0.94	6.84	7.78

8.14 เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	2565	2564	2565	2564
ยอดยกมา	246,599.72	230,084.44	246,599.72	230,084.44
บวก ขาดทุนสะสมส่วนเพิ่ม	27,917.03	17,515.28	27,917.03	17,515.28
	274,516.75	247,599.72	274,516.75	247,599.72
หัก รับเงินงบประมาณ	1,000.00	1,000.00	1,000.00	1,000.00
ยอดยกไป	273,516.75	246,599.72	273,516.75	246,599.72

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

เงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 273,516.75 ล้านบาท แบ่งเป็นเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับของ รฟท. จำนวน 160,728.54 ล้านบาท และเป็นของกองทุนสงเคราะห์ฯ จำนวน 112,788.21 ล้านบาท

หน่วย : ล้านบาท

ปี	ผลขาดทุนสุทธิ ปรับปรุงใหม่	รับเงินงบประมาณ ชดเชย	ผลขาดทุนสะสม ที่ยังไม่ได้รับชดเชย ณ วันที่ 30 ก.ย. 65
2550	1,355.89	1,000.00	355.89
2551	5,579.05	-	5,579.05
2552	9,155.41	-	9,155.41
2553	5,496.36	-	5,496.36
2554	28,558.18	-	28,558.18
2555	16,937.82	-	16,937.82
2556	13,987.35	-	13,987.35
2557	14,384.57	-	14,384.57
2558	16,734.69	-	16,734.69
2559	20,560.70	-	20,560.70
2560	10,135.39	-	10,135.39
2561	58,737.10	-	58,737.10
2562	16,325.07	-	16,325.07
2563	11,136.86	-	11,136.86
2564	17,515.28	-	17,515.28
2565	27,917.03	-	27,917.03
รวม	**274,516.75**	**1,000.00**	**273,516.75**

หมายเหตุ : ยอดปี 2565 รวมการคืนเงินค่าปรับสัญญาโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงที่เคยเรียกเก็บในปี 2561 จำนวน 244.46 ล้านบาท ซึ่ง รฟท. นำมาปรับปรุงกับผลขาดทุนสะสม

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เผื่อขาดเงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ

กรณีรายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รฟท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาด และตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2524 อนุมัติในหลักการให้ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากผลต่างของรายได้หักรายจ่ายของกองทุนเป็นรายปี ๆ ไป เมื่อ รฟท. ได้รับงบประมาณสนับสนุนแล้วควรกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ให้ รฟท. ต้องนำเงินมาลงทุนในพันธบัตรรัฐบาลส่วนหนึ่ง ตั้งแต่ปี 2527 – 2540 กองทุนสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. มีผลการดำเนินงานขาดทุนเป็นยอดสะสมยกมา

ถึงปี 2540 เป็นเงิน 1,178.48 ล้านบาท ซึ่งไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากรัฐบาลและในปี 2541 งบการเงินของ รฟท. ได้รวมงบการเงินของกองทุนสงเคราะห์ฯ เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินของ รฟท. ซึ่งสำนักงบประมาณได้เริ่มจ่ายเงินชดเชยผลขาดทุนของปี 2541 ของกองทุนสงเคราะห์ฯ โดยรัฐบาลได้จัดสรรเงินชดเชยผลขาดทุนตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 เป็นต้นมา

ในปี 2565 รฟท. ได้รับเงินชดเชยผลขาดทุนจากการจัดสรรเงินงบประมาณรายจ่ายปี 2565 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท ซึ่งเป็นการชดเชยผลขาดทุนของปี 2550

8.15 เงินค้างรับจากรัฐบาล ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	2565	2564	2565	2564
เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับ	1,750.50	804.80	1,750.50	804.80
เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ	174,823.85	204,060.48	174,823.85	204,060.48
เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้างรับ	22,558.06	22,558.06	22,558.06	22,558.06
รวม	199,132.41	227,423.34	199,132.41	227,423.34

เงินอุดหนุนบริการสาธารณะค้างรับเป็นเงินอุดหนุนในส่วนของปี 2564 และ 2565 ที่ยังไม่ได้รับจากรัฐบาล

เงินอุดหนุนสินทรัพย์จากรัฐบาลค้างรับ ประกอบด้วย เงินงบประมาณ เงินกู้ยืมที่รัฐบาลรับภาระดอกเบี้ย เงินกู้ในส่วนที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ที่สร้างตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา

เงินอุดหนุนเงินกู้จากรัฐบาลค้างรับเป็นเงินกู้ในส่วนของเงินต้นที่รัฐบาลรับภาระ สำหรับโครงการที่เกี่ยวกับสินทรัพย์ที่สร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2554 ยอดคงเหลือเป็นเงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ทั้งจำนวน

8.16 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์ถาวรรอจำหน่ายและตัดบัญชี	1,098.22	2,080.95	1,098.22	2,080.95
น้ำมันเชื้อเพลิงสูญหายรอชดใช้	12.82	12.82	12.82	12.82
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีบำรุงท้องที่	123.68	25.05	123.68	25.05
เงินทดรองจ่ายค่าภาษีโรงเรือน	118.05	108.91	118.05	108.91
ภาษีมูลค่าเพิ่มรอจ่ายคืน	196.95	196.97	196.95	196.97
เงินจ่ายอื่น	1.03	0.96	0.27	0.93
รวม	1,550.75	2,425.66	1,549.99	2,425.63

8.17 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เจ้าหนี้การค้า	3,403.04	2,011.78	3,399.50	2,028.25
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	478.28	574.62	459.87	566.79
ภาษีค้างจ่าย	351.92	425.16	342.95	412.35
รวม	4,233.24	3,011.56	4,202.32	3,007.39

8.18 เงินกู้ยืมระยะยาว ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฯ รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
เงินกู้ต่างประเทศ	17,925.20	17,566.52	28,037.94	33,788.82	45,963.14	51,355.34
เงินกู้ภายในประเทศ						
- พันธบัตร	141,596.00	118,723.00	-	-	141,596.00	118,723.00
- ธนาคารออมสิน	28,440.41	26,556.81	-	-	28,440.41	26,556.81
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	26,358.46	30,108.16	-	-	26,358.46	30,108.16
- กระทรวงการคลัง	-	-	152,995.28	129,572.86	152,995.28	129,572.86
รวม	**214,320.07**	**192,954.49**	**181,033.22**	**163,361.68**	**395,353.29**	**356,316.17**
หัก เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	44,340.23	36,246.57	28,923.81	30,341.23	73,264.04	66,587.80
คงเหลือเงินกู้ยืมระยะยาว	**169,979.84**	**156,707.92**	**152,109.41**	**133,020.45**	**322,089.25**	**289,728.37**

เงินกู้ต่างประเทศเป็นการกู้ยืมเพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและปรับปรุงทาง สำหรับเงินกู้ภายในประเทศเป็นการกู้เพื่อการลงทุนในสินทรัพย์ถาวรและใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน

เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2562 การประชุมเพื่อพิจารณาแนวทางการรับภาระหนี้โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ปลัดกระทรวงคมนาคมประธานการประชุมแจ้งให้ที่ประชุมทราบว่า 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 และขอความเห็นชอบ

แนวทางการชำระหนี้โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ตามหนังสือ รฟท. ด่วนที่สุด ที่ รฟ1/887/2563 ลงวันที่ 23 เมษายน 2563 เพื่อพิจารณานำเสนอรัฐมนตรีกระทรวงคมนาคม พิจารณาให้ความเห็นชอบและนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี มีหนังสือที่ นร 0506/36668 เรื่อง ขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการรับภาระหนี้สินในโครงการขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองว่านายกรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว ส่งคืนเรื่องให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการประเด็นต่างๆ ให้เกิดความชัดเจน อาทิ ประเด็นผู้รับภาระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ภายหลังวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ประเด็นการให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินรับภาระค่าเสียหาย ค่าใช้จ่ายและค่าเสียโอกาสจากการชำระค่าสิทธิการบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ ล่าช้า และประเด็นผลกระทบของการแก้ไขปัญหาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินต่อภาระทางการเงินของ รฟท. และภาระทางการคลังในการชำระหนี้สินโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ โดยเร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 เรื่องแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด-19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับความเห็นจากกระทรวงการคลังไปดำเนินการ

เมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2566 คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ. หรือ EEC) มีมติที่ประชุม ครั้งที่ 1/2566 เห็นชอบหลักการเดินหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน และเสนอการปรับสัญญาร่วมลงทุนกับคู่สัญญาเอกชน ตามขั้นตอนของกฎหมายให้เอกชนผ่อนชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนโครงการ แอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และช่วยให้บริการโครงการแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ กพอ. จะนำเสนอ ครม. เพื่อทราบและให้คณะกรรมการรถไฟฯ พิจารณาการเสนอขอแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

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	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ครั้งที่ 3 โครงการเปลี่ยนระบบห้ามล้อฯ ส่วนที่ 1	AL 8265654	4.09 ล้านยูโร	ปี 2544	33 ปี	0.75	49.92	-	(3.82)	(2.72)	3.80	39.58	43.38
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี ครั้งที่ 3 โครงการจัดหารถจักรสับเปลี่ยน ส่วนที่ 1	AL 8265613	2.05 ล้านยูโร	ปี 2544	32.5 ปี	0.75	26.42	-	(1.92)	(1.44)	1.92	21.14	23.06
เงินกู้สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีส่วนที่เหลือ	AL 9265521	2.61 ล้านยูโร	ปี 2544	23.5 ปี	2.00	20.83	-	(4.93)	(1.13)	4.92	9.85	14.77
เงินกู้จากรัฐบาลญี่ปุ่น ครั้งที่ 23	TXXIII-5	2,430.88 ล้านเยน	ปี 2541	24 ปี 7 เดือน	2.20	80.70	-	(36.56)	(9.20)	34.94	-	34.94
เงินกู้องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34 - ส่วนตัวรถ	TXXXIV-1	90,631.00 ล้านเยน	ปี 2559	15 ปี	0.30	17,388.65	5,374.40	(2,504.78)	(2,449.22)	2,294.86	15,514.19	17,809.05
รวม						17,566.52	5,374.40	(2,552.01)	(2,463.71)	2,340.44	15,584.76	17,925.20

8.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ – พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออกพันธบัตร	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่ายระหว่างงวด	ไถ่ถอนในระหว่างงวด	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
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)	-	-	-
2553	7	ออมสิน	1,000.00	29 มี.ค. 53	29 มี.ค. 65	12 ปี	4.1600	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)	-	-	-
2555	4	กรุงเทพ	1,000.00	23 ก.ค. 55	23 ก.ค. 65	10 ปี	3.8400	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)	-	-	-
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)	-	-	-
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

8.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ – พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออกพันธบัตร	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่ายระหว่างงวด	ไถ่ถอนในระหว่างงวด	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
2557	1	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 เม.ย. 57	8 เม.ย. 57	10 ปี	4.0200	1,000.00	-	-	-	1,000.00	1,000.00
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	ฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ฯ	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)	-	-	-
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

8.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ – พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออกพันธบัตร	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่ายระหว่างงวด	ไถ่ถอนในระหว่างงวด	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
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
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
2565	3	ซีไอเอ็มบีไทย	5,000.00	2 ก.พ. 65	2 ก.พ. 71	6 ปี	1.7800	-	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
2565	4	ไทยพาณิชย์	5,000.00	23 ก.พ. 65	2 ก.พ. 75	10 ปี	2.2850	-	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00

8.18.1.2 เงินกู้ภายในประเทศ – พันธบัตรเงินกู้การรถไฟแห่งประเทศไทย (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย		จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	วันที่ออกพันธบัตร	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่ายระหว่างงวด	ไถ่ถอนในระหว่างงวด	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายใน 1 ปี	พันธบัตรที่ครบกำหนดไถ่ถอนตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
2565	5	ซีไอเอ็มบีไทย	4,100.00	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 80	15 ปี	3.3700	-	4,100.00	-	-	4,100.00	4,100.00
2565	6	กรุงเทพ	6,000.00	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 74	9 ปี	3.4980	-	6,000.00	-	-	6,000.00	6,000.00
2565	7	ซีไอเอ็มบีไทย	4,000.00	1 มิ.ย. 65	1 มิ.ย. 78	13 ปี	3.3900	-	4,000.00	-	-	4,000.00	4,000.00
2565	8	ซีไอเอ็มบีไทย	4,000.00	22 มิ.ย. 65	22 มิ.ย. 80	15 ปี	3.9300	-	4,000.00	-	-	4,000.00	4,000.00
2565	9	ซีไอเอ็มบีไทย	2,600.00	9 ส.ค. 65	9 ส.ค. 77	12 ปี	3.2100	-	2,600.00	-	-	2,600.00	2,600.00
- รวม			153,423.00					118,723.00	34,700.00	(11,827.00)	8,200.00	133,396.00	141,596.00

8.18.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ – เงินกู้ยืมธนาคาร

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	จ่ายชำระในระหว่างงวด	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 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)	-	-	-
ออมสิน	5,000.00	04 เม.ย. 62	04 เม.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.1115	5,000.00	-	(5,000.00)	-	-	-
ออมสิน	4,000.00	21 ต.ค. 63	21 ต.ค. 65	2 ปี	BIBOR + 0.1800	4,000.00	-	(4,000.00)	-	-	-
ออมสิน	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 - 0.0101	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	-	1,064.81	-	1,064.81	-	1,064.81
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
ออมสิน	2,249.00	21 มี.ค. 65	21 มี.ค. 69	4 ปี	คงที่ 1.1600	-	1,809.97	-	-	1,809.97	1,809.97
ออมสิน	4,700.00	12 พ.ค. 65	12 พ.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.3550	-	4,700.00	-	-	4,700.00	4,700.00
ออมสิน	1,710.00	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4290	-	100.00	-	-	100.00	100.00
ออมสิน	1,225.67	20 ก.ค. 65	20 ก.ค. 66	1 ปี	BIBOR + 0.2100	-	1,225.67	-	1,225.67	-	1,225.67
ออมสิน	1,910.00	25 ส.ค. 65	25 ส.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.2890	-	1,910.00	-	-	1,910.00	1,910.00
ออมสิน	6,200.00	06 ก.ย. 65	06 มี.ค. 67	1 ปี 6 เดือน	BIBOR + 0.2890	-	6,200.00	-	-	6,200.00	6,200.00
กรุงไทย	3,046.00	02 ก.ค. 62	02 ก.ค. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0500	3,046.00	-	(3,046.00)	-	-	-
กรุงไทย	5,000.00	04 เม.ย. 62	04 เม.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.1011	5,000.00	-	(5,000.00)	-	-	-

8.18.1.3 เงินกู้ภายในประเทศ – เงินกู้ยืมธนาคาร (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	จ่ายชำระในระหว่างงวด	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
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)	-	-	-
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 ณ วันนั้น	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	-	4,000.00	(4,000.00)	-	-	-
กรุงไทย	1,279.11	20 ม.ค. 65	20 ม.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4400	-	1,279.11	-	-	1,279.11	1,279.11
กรุงไทย	5,000.00	24 ม.ค. 65	24 ม.ค. 67	2 ปี	BIBOR + 0.4400	-	5,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00
รวม						56,664.97	29,960.65	(31,826.75)	33,799.79	20,999.08	54,798.87

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

8.18.2 เงินกู้ยืมระยะยาวที่รัฐบาลรับภาระ

8.18.2.1 เงินกู้ต่างประเทศ

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	เลขที่สัญญา	วงเงิน (ล้านเยน)	ปีเริ่มต้นสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 64	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	จ่ายชำระ	Roll-over สัญญา	(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
เงินกู้องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 31	TXXXI-1	63,018.00	ปี 2552	25 ปี	0.01 - 1.40	635.48	-	(50.84)	-	-	50.83	533.81	584.64
เงินกู้องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 33	TXXXIII-1	38,203.00	ปี 2558	20 ปี	0.01 - 0.40	10,857.09	-	(775.51)	-	-	775.51	9,306.07	10,081.58
เงินกู้องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น JICA ครั้งที่ 34	TXXXIV-1												
- ค่างานก่อสร้าง		71,780.00	ปี 2559	15 ปี	0.30	21,849.91	-	(2,064.58)	-	(2,761.37)	1,891.55	15,132.41	17,023.96
- ค่าที่ปรึกษา		1,526.00	ปี 2559	15 ปี	0.01	446.34	-	(42.17)	-	(56.41)	38.64	309.12	347.76
รวม		174,527.00				33,788.82	-	(2,933.10)	-	(2,817.78)	2,756.53	25,281.41	28,037.94

8.18.2.2 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง (พันธบัตร)

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตรรัฐบาล	จำหน่ายโดย ธนาคาร	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน	อายุพันธบัตร	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละ ต่อปี	พันธบัตรเงินกู้ ยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	ไถ่ถอนใน ระหว่าง งวด	พันธบัตร ที่ครบ กำหนด ไถ่ถอน ภายใน 1 ปี	พันธบัตร ที่ครบกำหนด ไถ่ถอน ตั้งแต่ 1 ปี ขึ้นไป	รวม
พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ให้กู้ต่อ	ธนาคารแห่งประเทศไทย	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
พันธบัตรรัฐบาลเพื่อการบริหารหนี้ให้กู้ต่อ	ธนาคารแห่งประเทศไทย	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	ฮ่องกงและเซี่ยงไฮ้ฯ	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)	-	-	-
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
ปี 2565 ครั้งที่ 10	ซีไอเอ็มบีไทย	6,000.00		22 ส.ค. 65	22 ส.ค. 72	7 ปี	2.3900	-	6,000.00	-	-	6,000.00	6,000.00
รวม		55,558.06						47,400.00	8,158.06	(6,000.00)	2,600.00	46,958.06	49,558.06

หมายเหตุ : พันธบัตรการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี 2551 ถึงปี 2565 และเงินกู้ธนาคารออมสิน (วงเงิน 4,0000 ล้านบาท) บางส่วน รวมจำนวน 22,558.06 ล้านบาท เป็นพันธบัตรและเงินกู้เพื่อชำระหนี้เงินกู้ยืมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ

8.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ - กระทรวงการคลัง

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	จ่ายชำระในระหว่างงวด	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	2,500.00	10-ข/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-ข/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-ข/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-ข/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-ข/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-ข/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-ข/2564	16 ก.ค. 64	16 ก.ค. 66	2 ปี	BIBOR +0.2000	558.80	-	(558.80)	-	-	-	-
ออมสิน	2,074.00	5-ข/2565	21 มี.ค. 65	21 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR +0.4300	-	1,803.31	-	-	-	1,803.31	1,803.31
ออมสิน	657.00	18-ข/2562	18 ก.ย. 62	18 ก.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0810	593.42	-	(593.42)	-	-	-	-
ออมสิน	2,461.00	16-ข/2562	09 ส.ค. 62	09 ส.ค. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0711	2,458.04	-	-	(2,458.04)	-	-	-
ออมสิน	2,458.04	15-ข/2565	09 ส.ค. 65	09 ส.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.2890	-	-	-	2,458.04	-	2,458.04	2,458.04
ออมสิน	854.08	17-ข/2562	02 ก.ย. 62	02 ก.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0750	854.08	-	-	(854.08)	-	-	-
ออมสิน	1,274.99	10-ข/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-ข/2562	09 เม.ย. 62	09 เม.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.1115	958.09	-	-	(958.09)	-	-	-
ออมสิน	8,100.00	02-ข/2564	10 ก.พ. 64	10 ก.พ. 67	3 ปี	BIBOR - 0.0200	8,100.00	-	-	-	-	8,100.00	8,100.00

8.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ – กระทรวงการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	จ่ายชำระในระหว่างงวด	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	2,500.00	13-ข/2564	23 ส.ค. 64	23 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.2800	316.65	2,183.35	-	-	-	2,500.00	2,500.00
ออมสิน	2,500.00	13-ข/2564	23 ส.ค. 64	23 ส.ค. 67	3 ปี	BIBOR + 0.3000	-	394.54	-	-	-	394.54	394.54
ออมสิน	5,300.00	13-ข/2565	25 ก.ค. 65	25 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3950	-	1,087.79	-	-	-	1,087.79	1,087.79
ออมสิน	854.08	16-ข/2565	2 ก.ย. 65	2 ก.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3100	-	-	-	854.08	-	854.08	854.08
ออมสิน	2,195.00	21-ข/2562	25 ต.ค. 62	24 ก.ค. 65	2 ปี 9 เดือน	BIBOR - 0.0912	2,195.00	-	-	(2,195.00)	-	-	-
ออมสิน	420.00	11-ข/2563	27 เม.ย. 63	27 เม.ย. 66	3 ปี	BIBOR - 0.1782	420.00	-	-	-	420.00	-	420.00
ออมสิน	2,600.00	8-ข/2565	20 พ.ค. 65	20 พ.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3590	-	633.94	-	-	-	633.94	633.94
ออมสิน	2,195.00	12-ข/2565	25 ก.ค. 65	25 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3850	-	-	-	2,195.00	-	2,195.00	2,195.00
ออมสิน	5,122.00	6-ข/2562	21 มี.ค. 62	21 มี.ค. 65	3 ปี	BIBOR - 0.1112	1,991.57	-	(1,991.57)	-	-	-	-
ออมสิน	5,905.00	27-ข/2563	21 ธ.ค. 63	21 ธ.ค. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	2,141.09	2,447.30	-	-	-	4,588.39	4,588.39
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	-	2,666.01	-	-	-	2,666.01	2,666.01
ออมสิน	4,520.00	10-ข/2565	01 ก.ค. 65	01 ก.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.3550	-	1,253.52	-	-	-	1,253.52	1,253.52
ออมสิน	4,000.00		28 มิ.ย. 62	28 มิ.ย. 65	3 ปี	BIBOR - 0.0709	2,158.06	-	(2,158.06)	-	-	-	-
ออมสิน	5,650.00	4-ข/2565	28 มี.ค. 65	28 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4190	-	5,540.10	-	-	-	5,540.10	5,540.10

8.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ – กระทรวงการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	จ่ายชำระในระหว่างงวด	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
ออมสิน	7,450.00	3-ข/2565	28 มี.ค. 65	28 มี.ค. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4190	-	7,283.50	-	-	-	7,283.50	7,283.50
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	5.57	-	-	-	9.21	9.21
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)	-	-	-
กรุงไทย	6.08	23-ข/2563	23 พ.ย. 63	23 พ.ย. 67	4 ปี	BIBOR + 0.3000	3.79	2.29	-	-	-	6.08	6.08
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)	-	-	-
กรุงไทย	4,700.00	7-ข/2565	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4270	-	-	-	4,700.00	-	4,700.00	4,700.00
กรุงไทย	10,000.00	6-ข/2565	11 เม.ย. 65	11 เม.ย. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4270	-	-	-	958.09	-	958.09	958.09
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	1,975.45	-	-	-	4,983.48	4,983.48
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
กรุงไทย	8,000.00	7-ข/2563	17 มี.ค. 63	17 มี.ค. 66	3 ปี	BIBOR - 0.17589	8,000.00	-	-	-	8,000.00	-	8,000.00

8.18.2.3 เงินกู้ภายในประเทศ – กระทรวงการคลัง (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคารผู้ให้กู้	วงเงิน (ล้านบาท)	เลขที่สัญญา	วันเริ่มต้นสัญญา	วันครบกำหนดสัญญา	อายุสัญญา	อัตราดอกเบี้ยร้อยละต่อปี	เงินกู้ยืมระยะยาวยกมา ณ 1 ต.ค. 64 (ปรับปรุงใหม่)	เบิกเงินกู้ระหว่างงวด	จ่ายชำระในระหว่างงวด	Roll over สัญญา	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระตั้งแต่ 1 ปีขึ้นไป	รวม
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
กรุงไทย	3,949.00	2-ข/2565	14 ก.พ. 65	14 ก.พ. 69	4 ปี	BIBOR + 0.4500	-	-	-	3,949.00	-	3,949.00	3,949.00
กรุงเทพ	500.00	9-ข/2564	16 ก.ค. 64	16 ก.ค. 66	2 ปี	BIBOR + 0.1800	500.00	-	(432.71)	-	67.29	-	67.29
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	28,426.92	(7,162.56)	-	23,567.28	79,869.94	103,437.22

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

8.19 เจ้าหนี้กองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟฯ

เป็นเงินของกองเงินสะสมผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. ซึ่งเป็นเงินที่ฝากไว้กับ รฟท. ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 และวันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 60.96 ล้านบาท และ 183.10 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเป็นเงินสุทธิจากยอดเงินสะสมที่เก็บจากผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. และเงินให้กู้แก่สมาชิกของกองเงินสะสมฯ ที่ รฟท. จ่ายแทนจากกองเงินสะสมฯ

8.20 ดอกเบี้ยเงินกู้ค้างชำระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ					
	การรถไฟฯ รับภาระ		รัฐบาลรับภาระ		รวม	
	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 64
ดอกเบี้ยเงินกู้ต่างประเทศ	11.04	9.64	121.71	133.22	132.75	142.86
ดอกเบี้ยเงินกู้ภายในประเทศ						
- กระทรวงการคลัง	-	-	522.80	329.87	522.80	329.87
- พันธบัตร	731.43	490.26	-	106.44	731.43	596.70
- ธนาคารออมสิน	44.17	51.66	-	6.91	44.17	58.57
- ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	44.97	29.17	-	13.01	44.97	42.18
รวมดอกเบี้ยเงินกู้ที่ค้างชำระ	831.61	580.73	644.51	589.45	1,476.12	1,170.18

8.21 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร	1,174.17	1,168.34	1,174.17	1,168.34
รายได้รับล่วงหน้าเกี่ยวกับค่าโดยสาร	150.84	91.74	150.84	91.74
รายได้ค่าสิทธิร่วมลงทุนรอปรับโอน	10,671.09	-	10,671.09	-
รายได้ค่าโดยสาร ARL รอการหักโอน	382.59	-	382.59	-
รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ	161.51	573.99	161.51	573.99
หนี้สินค้างจ่ายอื่น ๆ	71.27	42.33	71.27	42.33
รวม	12,611.47	1,876.40	12,611.47	1,876.40

รายได้รับล่วงหน้าที่ดินและอาคาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 1,174.17 ล้านบาท เป็นรายได้รับล่วงหน้าที่ยังไม่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 572.47 ล้านบาท

รายได้ค่าสิทธิร่วมลงทุนรอปรับโอน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 10,671.09 ล้านบาท เป็นบัญชีพักจากการบันทึกลูกหนี้ค่าโอนสิทธิบริหารโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ที่ รฟท. จะได้รับจากบริษัทร่วมลงทุนตามสัญญาร่วมลงทุน และบันทึกข้อตกลง ซึ่งกล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.3 และข้อ 8.5

รายได้รับล่วงหน้าอื่น ๆ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 161.51 ล้านบาท เป็นค่าขายรางและเครื่องประกอบราง และอื่น ๆ จำนวน 55.42 ล้านบาท ซึ่งเป็นสินทรัพย์รอการขายที่ รฟท. รอส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อรางและเครื่องประกอบรางและอื่น ๆ ที่ชำระเงินแล้ว

8.22 เจ้าหนี้เงินรับฝากจากกองทุนต่าง ๆ และเงินประกันตัวพนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินฝากกองทุนต่าง ๆ	17.74	17.68	17.74	17.68
เงินประกันตัวพนักงาน	4.23	5.52	4.23	5.52
รวม	21.97	23.20	21.97	23.20

8.23 เงินประกันและเงินมัดจำ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินมัดจำ	1,931.23	866.78	1,931.23	864.30
เงินประกัน	2,420.27	2,684.35	2,416.07	2,683.65
รวม	4,351.50	3,551.13	4,347.30	3,547.95

8.24 รายได้ค่าเช่ารับล่วงหน้า-สินทรัพย์บริจาค ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดยกมา	4,325.01	4,784.63	4,325.01	4,784.63
บวก อุปกรณ์รับบริจาค	-	-	-	-
	4,325.01	4,784.63	4,325.01	4,784.63
หัก รับรู้เป็นรายได้	442.98	445.66	442.98	445.66
จัดประเภทรายการใหม่และปรับปรุง	-	13.96	-	13.96
ยอดยกไป	3,882.03	4,325.01	3,882.03	4,325.01

8.25 รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาลรอการรับรู้ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		ปรับปรุงใหม่		ปรับปรุงใหม่
	2565	2564	2565	2564
ยอดยกมา	311,395.64	300,369.88	311,395.64	300,369.88
บวก วงเงินรัฐบาลอนุมัติที่เริ่มเบิกจ่าย	27,176.47	13,441.47	27,176.47	13,441.47
	338,572.11	313,811.35	338,572.11	313,811.35
หัก รับรู้เป็นรายได้	1,589.42	1,601.17	1,589.42	1,601.17
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	1.20	-	1.20
ปรับปรุง	45,297.29	813.34	45,297.29	813.34
ยอดยกไป	291,685.40	311,395.64	291,685.40	311,395.64

รายการปรับปรุง เป็นการปรับวงเงินงบประมาณที่วงเงินตามสัญญาน้อยกว่ากรอบวงเงินอนุมัติจากรัฐบาลของทรัพย์สินที่สร้างเสร็จแล้วและการปรับปรุงออกของโครงการทรัพย์สินที่ยังไม่ได้เริ่มเบิกจ่ายเงิน

รฟท. เริ่มบันทึกบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาลตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 เรื่อง การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ในปี 2554 เป็นปีแรก เป็นต้นมา

8.26 หนี้สินตามสัญญาเช่า

มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าและการเคลื่อนไหวสำหรับปี

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	37.91	34.97
เพิ่มขึ้นระหว่างปี	789.53	776.03
ดอกเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น	0.23	0.01
หนี้สินชำระในปี	(11.01)	(7.42)
ณ วันที่ 30 กันยายน 2565	816.66	803.59
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(37.72)	(32.45)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระในหนึ่งปี	778.94	771.14

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 รฟท. มีภาระผูกพันตามสัญญาเช่าที่ดินกับการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) จำนวนค่าเช่าตามสัญญาเช่าทั้งสิ้น 1,220.29 ล้านบาท (รวมค่าเช่าที่ดินค้างจ่ายตามสัญญาเดิมจำนวน 27.56 ล้านบาท) กำหนดระยะเวลาเช่า 30 ปี เพื่อประกอบธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของ รฟท. สัญญาเช่ากำหนดให้ทั้ง 2 หน่วยงานนำค่าเช่าที่ดินที่แต่ละฝ่ายจะต้องชำระต่อกันมาหักกลบลบกันในแต่ละปีตลอดอายุสัญญาเช่า และจะชำระเงินส่วนต่างเมื่อสิ้นสุดสัญญาเช่า ซึ่งในปี 2565 รฟท. ได้ตกลงร่วมกันกับ กนอ. เกี่ยวกับแนวทางการจ่ายชำระค่าเช่าที่ดินจากสัญญาเช่าเดิม จำนวน 27.56 ล้านบาท และส่วนต่างค่าเช่าตามสัญญาเช่าแต่ละปี ซึ่งแตกต่างจากเงื่อนไขในสัญญาเช่า ในปี 2565 รฟท. จึงจัดประเภทหนี้สินตามสัญญาเช่าตามที่ตกลงร่วมกันเป็นส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี

8.27 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ประเภทผลประโยชน์ระยะยาวและผลประโยชน์หลังออกจากงานประกอบด้วย ภาระผลประโยชน์พนักงานจากมาตรฐานขั้นต่ำของการจ้างในรัฐวิสาหกิจ ภาระผลประโยชน์พนักงานจากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน ภาระบำเหน็จบำนาญและบำเหน็จดำรงชีพ ภาระบำเหน็จตกทอดและเงินสงเคราะห์ ค่าทำศพ และภาระค่ารักษาพยาบาล

ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (TAS19) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน สนับสนุนให้หน่วยงานใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit method) ในการประมาณการหนี้สินโครงการผลประโยชน์พนักงาน (Defined Benefit Obligation) ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของการให้บริการที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตและเงินเดือนที่คาดหมายในอนาคต

ข้อสมมติหลักในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ใช้ในการกำหนดมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน ดังนี้

หน่วย : ร้อยละ

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
อัตราคิดลด	1.89-4.11	1.89-3.58	1.97-2.68	2.60-3.58
อัตราการขึ้นเงินเดือน	6.00-6.50	5.00-6.00	6.50	6.00
อัตราการหมุนเวียนของพนักงาน	0.57-22.92	0.57-11.46	0.57-6.88	0.57-6.88
อัตราเงินเฟ้อ	2.75	2.75	2.75	2.75
อัตราการเพิ่มของค่ารักษาพยาบาล	8.00	6.00	8.00	6.00
อัตรามรณะอ้างอิงตารางมรณะไทย (TMO17)	105.00	105.00	105.00	105.00

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของประมาณการหนี้สินผลประโยชน์พนักงาน มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ยอดยกมา ณ วันต้นปี	69,282.80	68,016.53	69,219.28	67,961.43
จัดประเภทผลประโยชน์ระยะสั้น	-	4.79	-	-
การวัดมูลค่าใหม่				
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	3.73	-	0.69	-
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	12,439.22	-	12,439.22	-
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	3,944.43	2,929.24	3,936.03	2,926.65
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,632.79	2,044.25	1,631.59	2,043.21
ผลประโยชน์จ่ายระหว่างปี	(5,213.02)	(3,712.01)	(5,213.02)	(3,712.01)
ยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นปี	**82,089.95**	**69,282.80**	**82,013.79**	**69,219.28**

ค่าใช้จ่ายโครงการผลประโยชน์พนักงานที่รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กำไรขาดทุน				
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	3,944.43	2,929.24	3,936.03	2,926.64
ต้นทุนดอกเบี้ย	1,632.79	2,044.25	1,631.59	2,043.21
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	733.09	1,508.84	733.09	1,508.84
การวัดมูลค่าใหม่				
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	3.73	-	0.69	-
รวม	**6,314.04**	**6,482.33**	**6,301.40**	**6,478.69**
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น				
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการผลประโยชน์จากการวัดมูลค่าใหม่				
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานด้านการเงิน	7,644.57	-	7,644.57	-
ผลกระทบจากการปรับปรุงค่าประสบการณ์	4,794.65	-	4,794.65	-
รวมค่าใช้จ่ายในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	**12,439.22**	**-**	**12,439.22**	**-**

ในปี 2565 รฟท. ทบทวนข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน และวัดมูลค่าใหม่ของภาระหนี้สินโดยจ้างนักคณิตศาสตร์ประกันภัยประเมินผลและจัดทำรายงานโครงการ รฟท. บันทึกรับรู้ผลแตกต่างของภาระหนี้สินจากการวัดมูลค่าใหม่เป็นผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ กำไรขาดทุนและขาดทุนสะสม

การวิเคราะห์ความอ่อนไหว

การเปลี่ยนแปลงในแต่ละข้อสมมติฐานที่เกี่ยวข้องในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยที่อาจเป็นไปได้อย่างสมเหตุสมผล ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน โดยถือว่าข้อสมมติฐานอื่นๆ คงที่จะมีผลกระทบต่อประมาณการหนี้สินสำหรับผลประโยชน์พนักงานที่กำหนดไว้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 มีดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม	งบการเงินเฉพาะกิจการ
อัตราคิดลด		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	(8,219.86)	(8,209.32)
- ลดลงร้อยละ 1	9,909.02	9,896.22
อัตราการขึ้นเงินเดือน		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	8,645.35	8,630.82
- ลดลงร้อยละ 1	(7,342.37)	(7,330.38)
อัตราการหมุนเวียนพนักงาน		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 20	(444.35)	(436.09)
- ลดลงร้อยละ 20	452.96	443.49
อัตรามรณะ		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 20	(4,525.42)	(4,224.09)
- ลดลงร้อยละ 20	5,218.55	5,217.19
อัตราค่ารักษาพยาบาล		
- เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	1,893.62	1,893.62
- ลดลงร้อยละ 1	(1,551.89)	(1,551.89)

8.28 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟฯ ครั้งที่ 22/2562 เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2562 เห็นชอบแผนการจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพการรถไฟแห่งประเทศไทย จากกระบวนการคัดเลือกจึงให้บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กรุงไทย จำกัด (มหาชน) เข้ามาดำเนินการจัดตั้งบริหารกองทุนสำรองเลี้ยงชีพรูปแบบกองทุนร่วม มีกำหนดระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่กองทุนเฉพาะส่วนนายจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลบังคับใช้ โดยแต่งตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ไทยมั่นคง มาสเตอร์ พูล ฟันด์ ซึ่งจดทะเบียนแล้วมาดำเนินการ สมาชิกกองทุนเป็นพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้รับการบรรจุหลังจากวันที่กองทุนสำรองเลี้ยงชีพเฉพาะส่วนนายจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยมีผลบังคับใช้ จึงมีสิทธิสมัครเข้าเป็นสมาชิกกองทุนได้ สมาชิกจ่ายเงินสะสมในอัตราร้อยละ 3 แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้ สำหรับนายจ้างจ่ายเงินสมทบเข้าเป็นเงินกองทุนให้แก่พนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุนทุกเดือน ตามอายุงานของสมาชิกอัตราดังนี้

อายุงาน	อัตราเงินสมทบ
ไม่เกิน 20 ปี	ร้อยละ 9 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้
เกินกว่า 20 ปี ขึ้นไป	ร้อยละ 10 ของค่าจ้างที่ได้รับในแต่ละเดือนก่อนหักภาษีเงินได้

ทั้งนี้ ลูกจ้างของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้รับการบรรจุเป็นพนักงาน ให้นับอายุงานในทุกช่วงสัญญาจ้างที่เป็นลูกจ้างมาคำนวณอายุงานในการจ่ายเงินสมทบดังกล่าวด้วย และการคำนวณให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่นายจ้างกำหนด

ในงวดบัญชีปี 2565 รฟท. จ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 7.34 ล้านบาท ซึ่งแสดงรวมไว้ในรายการค่าใช้จ่ายบริหาร ประเภทค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล ค่าสวัสดิการอื่นๆ

8.29 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน	1,215.81	1,315.66	1,215.81	1,315.66
ภาระจำยอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน	668.76	505.83	668.76	505.83
ค่าบำรุงรักษาทางผ่าน	0.37	0.47	0.37	0.47
เงินรับทำงานให้กับบุคคลภายนอก				
- ส่วนราชการ	241.49	267.66	241.49	267.66
- เอกชน	54.83	58.42	54.83	58.42
สินทรัพย์ที่ตัดบัญชีประเมินราคาไว้	1,065.26	2,047.99	1,065.26	2,047.99
รอใช้งาน/รอการขาย				
รายได้รับล่วงหน้าค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณา	35.10	9.38	35.10	9.38
ค่าจ้างที่ปรึกษารอการจ่าย	22.38	22.38	22.38	22.38
รายได้สินทรัพย์บริจาครอการรับรู้	367.33	385.06	367.33	385.06
อื่น ๆ	13.61	9.01	13.61	9.01
รวม	**3,684.94**	**4,621.86**	**3,684.94**	**4,621.86**

ค่าธรรมเนียมจากการจัดประโยชน์ที่ดิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 1,215.81 ล้านบาท ในจำนวนนี้มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 179.34 ล้านบาท และภาระจำยอมเพื่อใช้ประโยชน์เป็นทางผ่าน ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 จำนวน 668.76 ล้านบาท มีส่วนที่ถึงกำหนดรับรู้เป็นรายได้ภายใน 1 ปี จำนวน 45.06 ล้านบาท

8.30 เงินทุน และกำไรสะสม-จัดสรรแล้ว

เงินทุน เป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่ รฟท. ได้รับจากรัฐบาลก่อนปี 2548 ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รับจากงบประมาณ	38,929.36	38,929.36	38,929.36	38,929.36
รับจากงบประมาณโดยมีเงื่อนไขชำระคืนเมื่อมีกำไรจากการดำเนินงาน	306.28	306.28	306.28	306.28
เงินรับจากงบประมาณเพื่อชำระเงินกู้ที่รัฐบาล	5,044.63	5,044.63	5,044.63	5,044.63
รวม	44,280.27	44,280.27	44,280.27	44,280.27

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 เงินโบนัสโอนไว้เป็นกำไรสะสมเป็นไปตามมาตรา 20 ของ พรบ. การรถไฟฯ ที่กำหนดให้เงินสำรอง ประกอบด้วย เงินสำรองเผื่อขาด เงินสำรองอื่น ๆ เพื่อความประสงค์เฉพาะตามแต่คณะกรรมการเห็นสมควร

8.31 รายได้จากการขนส่ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้การโดยสาร	1,961.64	1,275.92	1,961.64	1,275.92
รายได้การสินค้า	1,870.19	1,825.48	1,870.19	1,825.48
ค่าเช่ารถเสบียง	0.07	-	0.07	-
รวม	3,831.90	3,101.40	3,831.90	3,101.40

8.32 รายได้ค่าโดยสารระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	13.53	279.95	13.53	279.95
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	-	0.35	-	0.35
รวม	13.53	280.30	13.53	280.30

8.33 รายได้ค่าโดยสารระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้ค่าโดยสารขบวนรถไฟฟ้า	110.92	-	110.92	-
ค่าธรรมเนียมในการออกบัตร	1.56	-	1.56	-
รวม	112.48	-	112.48	-

8.34 รายได้จากการบริหารสินทรัพย์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้ค่าเช่าที่ดิน	2,976.60	2,391.48	2,976.60	2,391.48
รายได้ค่าธรรมเนียมการใช้ประโยชน์ที่ดิน	250.78	283.54	250.78	283.54
ค่าใช้สิทธิติดตั้งป้ายโฆษณาในบริเวณที่ดินการรถไฟฯ	66.92	74.88	66.92	74.88
รายได้ค่าเช่า-กิจการขนส่งน้ำมันทางท่อ	103.44	110.94	103.44	110.94
รายได้ค่าเช่าอาคาร	191.38	196.42	191.38	196.42
รายได้ค่าใช้สิทธิในบริเวณสถานี	17.72	22.82	17.72	22.82
ค่าเช่าโรงแรม	4.84	31.62	4.84	31.62
รวม	3,611.68	3,111.70	3,611.68	3,111.70

8.35 รายได้จากสัมปทาน ไอซีดี ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าธรรมเนียมสัมปทาน	-	-	-	-
รายได้ค่าขาดประโยชน์	499.82	500.07	499.82	500.07
รวม	499.82	500.07	499.82	500.07

รฟท. ได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (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 ให้ รฟท. สามารถดำเนินการตามสัญญาสัมปทานฯ ภาคผนวก ช. ข้อ 2 และข้อ 3 ได้ทันที รฟท. จึงบันทึกเป็นลูกหนี้ค่าขาดประโยชน์พื้นที่ไอซีดี ด้วยจำนวนดังกล่าว

การสรรหาผู้รับสัมปทาน

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2561 รฟท. มีคำสั่งเฉพาะที่ ก.74/2561 แต่งตั้งคณะกรรมการคัดเลือกเพื่อดำเนินการ สรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานผู้ประกอบการรายใหม่ และมีหนังสือแจ้งต่อผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังรายเดิมว่าการใช้ประโยชน์ในพื้นที่จะเป็นอันสิ้นสุดลงในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2562 ซึ่งจะส่งผลกระทบ ต่อรายได้ค่าธรรมเนียมสัมปทาน ไอซีดี ในช่วงที่สัญญายังมิได้มีการผูกพันสัญญาใหม่ และ รฟท. ได้ออกประกาศเชิญชวนผู้ยื่นข้อเสนอ "ร่วมลงทุน" โครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดีที่ลาดกระบัง ซึ่งได้ดำเนินการเสนอผลการคัดเลือกเอกชน ผลการเจรจาและร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ต่อคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการ ให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้มีการศึกษาข้อมูลตามความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้านและดำเนินการให้ถูกต้องครบถ้วนเป็นไปตามขั้นตอนของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ รวมทั้งความเห็นเพิ่มเติมของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา ไปพิจารณาประกอบการดำเนินการก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2562 กระทรวงคมนาคมได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหารือร่วมกัน ที่ประชุมมีมติให้ รฟท. จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ รวมทั้งขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง ตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยให้ประสานงานกับสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจในรายละเอียดถึงขั้นตอนที่ถูกต้อง และพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาในระหว่างที่รอการดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายต่อไป รฟท. จึงมีหนังสือถึงสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ เลขที่ รฟ1/282/2563 ลงวันที่ 11 กุมภาพันธ์ 2563 เพื่อขอหารือแนวทางดำเนินการโครงการดังกล่าว

เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2564 รฟท. มีคำสั่งคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ 4/2564 แต่งตั้งคณะทำงานตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องไอซีดีที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย ตามผลการวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2564

เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2565 รฟท. มีหนังสือที่ รฟ1/334/2565 นำเสนอผลการศึกษาประกอบการพิจารณากำหนดรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญของคณะกรรมการคัดเลือกโครงการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ที่ลาดกระบังของ รฟท. ต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อโปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีรับทราบรายงานโครงการข้อดีข้อเสียการกำหนดเงื่อนไขและวิธีการประมูลโดยใช้การแข่งขันเสนอราคาค่าบริการต่ำสุดเป็นเกณฑ์การตัดสินคัดเลือกหาผู้ชนะการประมูลที่ไอซีดีลาดกระบัง ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 และตามคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดิน

ตามหนังสือที่ คค 0208/กยผ 464 ลงวันที่ 12 เมษายน 2565 ของกระทรวงคมนาคม (คค.) แจ้ง รฟท. เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2565 ว่า รฟท. ควรพิจารณาจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน รวมทั้งให้หารือกับ สคร. ในรายละเอียด ตามความเห็นของ สนข. ต่อไป ทั้งนี้ คค. จะแจ้งความคืบหน้าให้ผู้ตรวจการแผ่นดินทราบด้วย

เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 รฟท.มีหนังสือที่ รฟ1/1086/2565 เสนอกระทรวงคมนาคม ยืนยันว่าปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 อย่างครบถ้วนแล้วโดย รฟท. ได้หารือไปยัง สคร. ซึ่งเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบกฎหมายว่าด้วย

การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ตามมติวันที่ 28 พฤษภาคม 2562 ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ คค. และ รฟท. กลับไปพิจารณาศึกษาทบทวนการจัดทำโครงการฯ ที่ผ่านมาว่าเป็นไปตามนัยกฎหมายร่วมทุนหรือไม่ หากพิจารณาทบทวนแล้วเห็นว่าการจัดทำโครงการฯ ที่ผ่านมาว่าอยู่ภายใต้กรอบและหลักการของมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2556 อันเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนแล้ว ก็ให้ดำเนินการต่อตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุน พ.ศ. 2556 โดยนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา ผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุนในโครงการฯ อีกครั้ง ซึ่ง รฟท. ได้ดำเนินการศึกษาพิจารณาข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องของโครงการฯ และตั้งคณะทำงาน เพื่อศึกษาการดำเนินโครงการฯ ทั้งหมดที่ผ่านมาและจัดทำรายงานคำชี้แจงให้แก่ คค. พร้อมนำส่งผลการศึกษาประกอบการพิจารณากำหนดรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญยืนยันว่าได้ปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 อันเป็นไปตามนัยของกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ของคณะกรรมการคัดเลือกของโครงการฯ ให้แก่ คค. นั้น ไม่ใช่เพื่อเป็นการแจ้งผลรายงานการศึกษาและการวิเคราะห์โครงการที่ได้ทำตามกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน แต่นำส่งเพื่อประกอบการยืนยันของ รฟท. ว่าได้ปฏิบัติตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2556 อย่างครบถ้วน ถูกต้องแล้ว ซึ่งสอดคล้องกับคำพิพากษาศาลปกครองกลางรองรับว่าการดำเนินกระบวนการคัดเลือกของโครงการฯ เป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมายแล้วและยังสอดคล้องกับคำวินิจฉัยและข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดินเมื่อวันที่ 22 มกราคม 2564

เมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2565 สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน มีหนังสือที่ ผผ.0901/4073 เรื่องการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจการแผ่นดินถึง รฟท. ว่า ผู้ตรวจการแผ่นดินจะเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีต่อไปเพื่อพิจารณาสั่งการให้เป็นไปตาม พรป. ว่าด้วยผู้ตรวจการแผ่นดิน พ.ศ. 2560 มาตรา 33 วรรคสอง ต่อไป

8.36 รายได้จากการดำเนินงานอื่น ๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้ค่าใช้สิทธิขนสัมภาระและติดตั้งป้ายโฆษณาบนขบวนรถ	4.16	6.81	4.16	6.81
รายได้สนามกอล์ฟศูนย์ฝึกอบรม	0.66	0.31	0.66	0.31
รายได้ค่ารักษาพยาบาลโรงพยาบาลบุรฉัตรไชยากร	2.46	2.33	2.46	2.33
รายได้ค่าซ่อม ค่าบำรุงรักษาทาง ให้บุคคลภายนอก	54.56	53.99	54.56	53.99
รายได้ตลาด กม.11	4.18	3.55	4.18	3.55
รายได้ค่าปรับ ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับที่ดินและอาคาร	23.84	21.11	23.84	21.11
รายได้ค่าเช่ารถจักรและลากจูง	3.19	5.51	3.19	5.51
รวม	93.05	93.61	93.05	93.61

8.37 รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร	32.65	44.04	32.65	44.04
เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO)	2,585.14	1,965.94	2,585.14	1,965.94
เงินอุดหนุนพัสดุที่รัฐบาลรับภาระ	0.51	-	0.51	-
เงินอุดหนุนสินทรัพย์ที่รับจากรัฐบาล	1,588.91	1,601.18	1,588.91	1,601.18
เงินอุดหนุนดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ	1,649.89	1,247.77	1,649.89	1,247.77
รวม	5,857.10	4,858.93	5,857.10	4,858.93

8.37.1 เงินชดเชยรายได้ค่าโดยสาร เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยจากการลดราคาค่าโดยสารให้กับบุคคลบางประเภทตามนโยบายของทางราชการ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2517 ดังนี้

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

8.37.2 เงินอุดหนุนค่าโดยสารบริการสาธารณะ (PSO) เป็นเงินที่รัฐบาลจ่ายชดเชยตามจำนวนส่วนต่างของราคาค่าโดยสารที่รัฐบาลกำหนดกับต้นทุนของขบวนรถโดยสารที่จัดไว้สำหรับรับ–ส่งผู้โดยสาร ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554

8.37.3 เงินอุดหนุนอื่น ๆ ที่รับจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายงานซ่อมบำรุงทาง และจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ที่รัฐบาลรับภาระ รับรู้เป็นรายได้เมื่อได้รับเงินอุดหนุน ส่วนเงินอุดหนุนสินทรัพย์รับรู้เป็นรายได้ตามจำนวนค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่ได้จากเงินอุดหนุน

8.38 กำไรจากการขายสินทรัพย์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ขายรางเหล็กเก่า	354.90	292.72	354.90	292.72
ขายไม้หมอนเก่า	3.49	3.55	3.49	3.55
รวม	358.39	296.27	358.39	296.27

8.39 รายได้อื่น ๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้ค่าปรับ	5.75	40.53	5.55	40.48
รายได้จากสิ่งของไม่ใช้การ	275.26	288.10	275.26	288.10
รายได้ขายแบบประกวดราคา	8.07	6.59	8.07	6.59
รายได้ชดใช้ค่าเสียหาย	21.03	23.34	21.03	23.34
รายได้ดอกเบี้ย	8.13	2.35	7.86	2.22
รายได้ค่าจอดรถและทำความสะอาด	39.74	40.03	39.74	40.03
รายได้เบ็ดเตล็ดอื่น	61.16	41.53	60.96	41.50
รายได้ค่าตอบแทนต่าง ๆ	138.84	5.69	138.84	5.69
รวม	**557.98**	**448.16**	**557.31**	**447.95**

8.40 กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
สถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี	5.31	(5.30)	5.31	(5.30)
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	5,304.30	(593.81)	5,304.30	(593.81)
กำไรจากสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศ	-	482.25	-	482.25
อื่น ๆ	(1.00)	(0.47)	(1.00)	(0.47)
รวม	**5,308.61**	**(117.33)**	**5,308.61**	**(117.33)**

กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศมาจากเงินกู้จากสถาบันเครดิตเพื่อการพัฒนาแห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีเป็นสกุลเงินยูโร (EUR) เงินกู้จากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่นเป็นสกุลเงินเยน (JPY) และอื่น ๆ

8.41 ค่าใช้จ่ายบำรุงทาง อาณัติสัญญาณและสิ่งปลูกสร้าง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	755.84	777.58	755.84	777.58
ค่าล่วงเวลา	92.59	99.78	92.59	99.78
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	142.52	119.15	142.52	119.15
ค่าวัสดุบำรุงทาง และอื่น ๆ	1,491.56	1,388.81	1,491.56	1,388.81
รวม	2,482.51	2,385.32	2,482.51	2,385.32

8.42 ค่าใช้จ่ายบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	664.52	694.88	664.52	694.88
ค่าล่วงเวลา	141.72	137.64	141.72	137.64
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	59.17	40.86	59.17	40.86
ค่าวัสดุบำรุงรักษารถจักรและล้อเลื่อน และอื่น ๆ	2,196.35	2,403.50	2,196.35	2,403.50
รวม	3,061.76	3,276.88	3,061.76	3,276.88

8.43 ค่าใช้จ่ายเดินรถขนส่ง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	2,276.20	2,365.69	2,276.20	2,365.69
ค่าล่วงเวลา	832.72	877.43	832.72	877.43
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	368.69	281.06	368.69	281.06
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,168.66	1,508.29	2,168.66	1,508.29
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	1,141.19	1,002.88	1,141.19	1,002.88
รวม	6,787.46	6,035.35	6,787.46	6,035.35

8.44 ค่าใช้จ่ายโครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	0.05	-	0.05	-
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	945.49	116.56	945.06	116.56
รวม	**945.54**	**116.56**	**945.11**	**116.56**

ค่าใช้จ่ายที่ทำการและอื่นๆ รวมค่าใช้จ่ายจ้างเหมาบริการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 287.58 ล้านบาท ไว้ด้วย

8.45 ค่าใช้จ่ายระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	4.28	4.95	4.28	4.95
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	0.28	0.18	0.28	0.18
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	163.75	1,105.00	163.90	1,105.90
รวม	**168.31**	**1,110.13**	**168.46**	**1,111.03**

ค่าใช้จ่ายที่ทำการและอื่นๆ รวมค่าใช้จ่ายจ้างเหมาบริการ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด จำนวน 39.39 ล้านบาท ไว้ด้วย

8.46 ค่าใช้จ่ายการบริหาร ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายส่วนบุคคล				
ค่าเงินเดือนค่าจ้าง	333.95	335.85	317.05	334.06
ค่าล่วงเวลา	46.82	35.08	46.82	35.08
ค่าสวัสดิการอื่น ๆ	45.85	102.57	45.20	102.57
ค่าใช้จ่ายที่ทำการ และอื่น ๆ	520.56	213.58	506.68	210.86
รวม	**947.18**	**687.08**	**915.75**	**682.57**

8.47 ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
บำเหน็จบำนาญ บำเหน็จดำรงชีพและเงินสงเคราะห์ค่าทำศพ	5,065.60	5,620.43	5,065.60	5,620.43
ค่ารักษาพยาบาลหลังออกจากงาน	866.48	580.06	866.48	580.06
ผลประโยชน์จากการทำงานเป็นระยะเวลายาวนาน	378.23	281.83	368.62	278.20
ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยของโครงการ				
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	3.73	-	0.69	-
รวมค่าใช้จ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	6,314.04	6,482.32	6,301.39	6,478.69
ค่าเล่าเรียนบุตรและอื่น ๆ	4.21	3.18	4.21	3.18
รวม	6,318.25	6,485.50	6,305.60	6,481.87

8.48 รายได้เงินอุดหนุนและค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564
รายได้		
เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	343.83	345.73
รวมรายได้	343.83	345.73
ค่าใช้จ่าย		
เงินเดือนค่าจ้าง	334.06	317.40
เงินพิเศษสู้รบ	3.65	3.93
เงินตกเบิก	2.09	1.75
ค่าเบี้ยเลี้ยงเดินทางและทำการนอกเขต	41.62	35.64
ค่าเช่าที่พัก ค่าเช่าบ้าน	59.33	50.66
ค่าเล่าเรียน	4.55	3.41
ค่ารักษาพยาบาล	1.01	0.74
ค่าอาหารทำงานล่วงเวลา	-	0.01
เงินยังชีพภาคใต้	2.60	2.67
ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปาและค่าโทรศัพท์	2.68	2.73
ค่าซ่อมและค่าทะเบียนรถยนต์	0.31	0.25
ค่าน้ำมันรถยนต์	3.68	3.69
ค่าซ่อมของใช้	0.02	0.05
ค่าสืบสวนลับ	0.20	0.26
ค่าเช่าผ้าและค่าซักผ้า	0.04	0.02
ค่าใช้สอยอื่น ๆ	0.78	0.74
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์	0.41	0.30
ค่าของใช้	0.03	0.20
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	0.37	0.36
รวมค่าใช้จ่าย	457.43	424.81
ค่าใช้จ่ายตำรวจรถไฟสูงกว่ารายได้เงินอุดหนุนตำรวจรถไฟ	113.60	79.08

คณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยเห็นชอบในหลักการที่จะให้รัฐบาลช่วยรับภาระค่าใช้จ่ายของกองบังคับการตำรวจรถไฟแทน รฟท. สำหรับการดำเนินกิจการของกองบังคับการตำรวจรถไฟเท่ากับจำนวนที่ รฟท. ได้จ่ายไปในแต่ละปีซึ่งสำนักงบประมาณ (สงป.) เห็นว่าควรจะได้รับความช่วยเหลือเพราะการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟเป็นประโยชน์ต่อ รฟท. และส่วนรวมและคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบตามที่ สงป. เสนอเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2518 แจ้งตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ สร.0202/1302 ลงวันที่ 23 มกราคม 2518 ในงวดนี้ มีค่าใช้จ่ายที่ รฟท. จ่ายสูงกว่างบประมาณที่ได้รับจำนวน 113.60 ล้านบาท

8.49 ดอกเบี้ยเงินกู้ที่รัฐบาลรับภาระ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
พันธบัตรการรถไฟ	1,082.62	1,014.39	1,082.62	1,014.39
ธนาคารออมสิน	145.31	108.64	145.31	108.64
ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)	46.58	56.36	46.58	56.36
ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น	370.66	66.23	370.66	66.23
ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน)	-	0.62	-	0.62
ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	4.72	0.91	4.72	0.91
ธนาคารเกียรตินาคินภัทร จำกัด	-	0.61	-	0.61
รวม	1,649.89	1,247.76	1,649.89	1,247.76

8.50 ต้นทุนทางการเงิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากในประเทศ	448.27	272.41	448.27	272.41
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการลงทุนจากต่างประเทศ	53.35	12.87	53.35	12.87
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อการดำเนินงานจากในประเทศ	3,109.15	2,762.85	3,109.15	2,762.85
ค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้	4,426.31	-	4,426.31	-
ดอกเบี้ยจ่ายจากหนี้สินตามสัญญาเช่า	0.23	0.18	0.01	0.10
ดอกเบี้ยเงินกู้เบิกเกินบัญชี	0.45	-	0.45	-
รวม	8,037.76	3,048.31	8,037.54	3,048.23

8.51 รายได้เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564	2565	ปรับปรุงใหม่ 2564
ชดเชยผลขาดทุน (กำไร) ของการรถไฟฯ	10,199.54	12,193.98	10,199.54	12,193.98
ชดเชยผลขาดทุนของกองทุนสงเคราะห์ฯ	17,473.03	5,321.30	17,473.03	5,321.30
รวม	27,672.57	17,515.28	27,672.57	17,515.28

เงินชดเชยผลขาดทุนตามกฎหมาย (รายได้) บันทึกคู่กับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ ตามจำนวนผลต่างระหว่างรายได้และค่าใช้จ่าย ซึ่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 กำหนดว่ารายได้ที่ได้รับในปีหนึ่ง ๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษาค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานในการรถไฟแห่งประเทศไทยและครอบครัว เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เผื่อขาด เงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้วเหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าว

นอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รฟท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาดและเมื่อได้รับเงินอุดหนุนชดเชยผลขาดทุน จึงนำไปหักกับเงินชดเชยตามกฎหมายค้างรับ

8.52 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

8.52.1 รฟท. มีข้อพิพาทกับบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด กรณีการบอกเลิกสัญญาสัมปทาน โครงการระบบขนส่งทางรถไฟและถนนยกระดับในกรุงเทพมหานคร ฉบับลงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2533 โดยเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2547 บริษัทฯ ได้เสนอข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักงานศาลยุติธรรม อ้างมูลเหตุว่า สัญญาสัมปทานดังกล่าวเป็นอันเลิกกันโดยปริยาย ทำให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องกลับคืนสู่ฐานะเดิม พร้อมขอให้กระทรวงคมนาคม (คค.) และ รฟท. ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ คืน เป็นเงิน ทั้งสิ้น 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 ดังนั้นจึงวินิจฉัยให้ คค. และ รฟท. (ผู้คัดค้านทั้งสอง) ร่วมกันหรือแทนกันในการชดใช้เงินและค่าการงานต่าง ๆ ให้แก่บริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด (ผู้ร้อง) กล่าวคือคืนเงินค่าตอบแทนจำนวน 2,850 ล้านบาท คืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจำนวน 500 ล้านบาท และคืนเงินค่าธรรมเนียมในการออกหนังสือค้ำประกันดังกล่าวจำนวน 38.75 ล้านบาท รวมทั้งชดใช้คืนเงินในการก่อสร้างโครงการจำนวน 9,000 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี (การคืนหนังสือค้ำประกันสัญญาจะไม่คิดดอกเบี้ย)

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

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

เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดในคดีหมายเลขแดงที่ อ.221-223/2562 ที่พิพากษากลับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และให้ คค. และ รฟท. ต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการ ข้อพิพาทหมายเลขดำที่ 119/2547 ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 64/2551 โดยให้ผู้ร้องทั้งสองปฏิบัติตามคำชี้ขาดให้แล้วเสร็จภายใน 180 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด ซึ่งเหตุผลสำคัญในการวินิจฉัยคดีของศาลปกครองสูงสุด คือ การนับระยะเวลายื่น

คำเสนอข้อพิพาทดังกล่าวต้องเริ่มนับตั้งแต่วันที่ศาลปกครองเปิดทำการ คือ วันที่ 9 มีนาคม 2544 (มติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545)

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

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

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

วันที่ 18 กันยายน 2562 พนักงานอัยการผู้รับมอบอำนาจจาก คค. และ รฟท. ได้ยื่นอุทธรณ์คำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่พร้อมทั้งยื่นคำร้องขอทุเลาการบังคับคดีต่อศาลปกครองสูงสุด

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

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

วันที่ 22 กรกฎาคม 2563 ศาลปกครองสูงสุดได้อ่านคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลชั้นต้น ไม่รับคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ โดยเห็นว่ามิใช่พยานหลักฐานใหม่ อันอาจทำให้ข้อเท็จจริงเปลี่ยนไป

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

วันที่ 20 ตุลาคม 2563 คค. และ รฟท. ได้ยื่นคำร้องผ่านผู้ตรวจการแผ่นดิน เพื่อขอให้เสนอความเห็นให้ศาลรัฐธรรมนูญพิจารณาว่ามติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุด ครั้งที่ 18/2545 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2545 ขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ ต่อมา เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2564 สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ ได้ประกาศข่าวมติที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครอง

สูงสุดครั้งที่ 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 รฟท. ได้ร่วมกันยื่นคำขอให้พิจารณาพิพากษาคดีใหม่/คำของดการบังคับคดีต่อศาลปกครองกลาง และเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2564 ได้ยื่นข้อเท็จจริงเพิ่มเติมประกอบคำขอแล้ว

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

วันที่ 11 สิงหาคม 2564 คค. และ รฟท. ได้ร่วมกันยื่นคำอุทธรณ์คัดค้านคำสั่งศาลปกครองกลางที่ไม่รับคำขอพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 4 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางได้อ่านคำสั่งศาลปกครองสูงสุด ที่ 81 – 83/2565 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รฟท.) ไว้พิจารณา และให้ศาลปกครองชั้นต้นพิจารณาคำขอให้ศาลมีคำสั่งงดการบังคับคดีของผู้ร้องทั้งสองต่อไป

วันที่ 7 มีนาคม 2565 คค. และ รฟท. ได้ยื่นคำของดการบังคับคดี ต่อศาลปกครองกลางโดยอ้างเหตุว่าเมื่อศาลปกครองสูงสุดมีคำสั่งที่ 81 – 83/2565 กลับคำสั่งของศาลปกครองชั้นต้นเป็นให้รับคำขอให้ศาลพิจารณาพิพากษาคดีใหม่ของผู้ร้องทั้งสอง (คือ คค. และ รฟท.) ไว้พิจารณาแล้ว กรณีจึงด้วยหลักเกณฑ์ตามข้อ 131 (1) ของระเบียบที่ประชุมใหญ่ตุลาการในศาลปกครองสูงสุดว่าด้วยการพิจารณาคดีปกครอง พ.ศ. 2543

วันที่ 14 มีนาคม 2565 ศาลปกครองกลางได้มีหมายแจ้งคำสั่งงดการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ อ. 410 – 412/2557 คดีหมายเลขแดงที่ อ. 221 – 223/2562 ไว้ในระหว่างพิจารณาคดีใหม่

วันที่ 30 พฤษภาคม 2565 ศาลปกครองกลางอ่านคำสั่งของศาลปกครองสูงสุด คดีหมายเลขดำที่ 1613/2563 และคดีหมายเลขแดงที่ 172/2563 โดยมีคำสั่งยืนตามคำสั่งศาลปกครองชั้นต้นไม่รับคำฟ้องที่ รฟท. ยื่นฟ้อง นายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัท กรุงเทพมหานคร เพื่อให้เพิกถอนการรับจดทะเบียนบริษัท โฮปเวลล์ (ประเทศไทย) จำกัด

วันที่ 22 สิงหาคม 2565 กระทรวงคมนาคม และ รฟท. ได้รับหมายแจ้งคำสั่งศาลปกครองกลาง สั่งให้ คค. และ รฟท. ทำคำคัดค้านคำให้การแก้คำขอพิจารณาคดีใหม่ ต่อมา วันที่ 9 ธันวาคม 2565 คค. และ รฟท. ได้ยื่นคำคัดค้านคำให้การต่อศาลปกครองกลาง ขณะนี้อยู่ระหว่างกระบวนการพิจารณาคดีของศาลปกครองกลาง

8.52.2 เพิ่มเติมจากที่กล่าวในข้อ 8.52.1 รฟท. และบริษัทย่อย มีคดีความที่ถูกฟ้องร้อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

<u>คดีอยู่ระหว่างการพิจารณา</u>	จำนวนคดี	ทุนทรัพย์
ศาลชั้นต้น	124	13,259.19
ศาลอุทธรณ์	10	114.52
ศาลฎีกา	22	1,502.98
รวมทั้งสิ้น	156	14,876.69

ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 มีคดีที่ถูกฟ้องร้องเพิ่มเติมในปี 2565 ซึ่งมีทุนทรัพย์สูง ได้แก่ คดีที่กิจการร่วมค้า เอส ยู ฟ้องร้อง รฟท. ต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ จำนวนทุนทรัพย์ 7,225.10 ล้านบาท กรณีผิดสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต ความคืบหน้าตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 8.54 ข้อย่อย 2.6

8.53 ประมาณการหนี้สิน

รฟท. เป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการขนส่งสาธารณะทางรางโดยให้บริการด้านการขนส่งตู้โดยสารและการขนส่งสินค้าในราคาค่าขนส่งต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริงเพื่อตอบสนองแนวทางของภาครัฐที่จะอำนวยความสะดวกอันเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะและประชาชนในการเชื่อมต่อระบบขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศ รฟท. จึงต้องรับภาระผลขาดทุนจากการดำเนินงานมาโดยตลอด ซึ่งผลการขาดทุนของรฟท. จะได้รับการชดเชยจากภาครัฐตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 43 รายได้ที่ รฟท. ได้รับจากการดำเนินงานให้ตกเป็นของ รฟท. สำหรับเป็นค่าใช้จ่ายต่างๆ รายได้ที่ได้รับในปีหนึ่งๆ เมื่อได้หักค่าใช้จ่ายสำหรับดำเนินงาน ค่าภาระต่างๆ ที่เหมาะสม เช่น ค่าบำรุงรักษา ค่าเสื่อมราคา และเงินสมทบกองทุนสำหรับจ่ายสงเคราะห์ผู้ปฏิบัติงานใน รฟท. และครอบครัว เงินสำรองธรรมดา ซึ่งตั้งไว้เผื่อขาดเงินสำรองขยายงาน และเงินลงทุนตามที่ได้รับความเห็นชอบตามความในมาตรา 42 แล้ว เหลือเท่าใดให้นำส่งเป็นรายได้ของรัฐ แต่ถ้ารายได้มีจำนวนไม่พอสำหรับรายจ่ายดังกล่าวนอกจากเงินสำรองที่ระบุไว้ในวรรคก่อน และ รฟท. ไม่สามารถหาเงินจากทางอื่น รัฐพึงจ่ายเงินให้แก่ รฟท. เท่าจำนวนที่ขาด รฟท. ได้ขอตั้งงบประมาณแผ่นดินในแต่ละปีเพื่อชดเชยการขาดทุนตามกฎหมาย แต่เนื่องจากภาครัฐมีงบประมาณจำกัด จึงชดเชยผลขาดทุนให้ รฟท. ได้เพียงปีละประมาณ 1,000 ล้านบาทเท่านั้น ส่งผลให้ รฟท. ต้องกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่องในการดำเนินงานและการลงทุนโดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันการกู้เงินและคิดค่าธรรมเนียมการค้ำประกันจาก รฟท. ก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายการกู้เงินและดอกเบี้ยเงินกู้เพิ่มขึ้นในแต่ละปีด้วย

จากเหตุผลข้างต้น รฟท. ได้รับการชดเชยผลขาดทุนจากภาครัฐไม่เป็นไปตามผลขาดทุนที่เกิดขึ้นจริง รฟท. ต้องกู้เงินเพื่อเสริมสภาพคล่อง โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้พิจารณาหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการกู้เงินที่เหมาะสม ส่งผลให้ รฟท. มีภาระค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน ได้แก่ ค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้ และค่าดอกเบี้ยเงินกู้จากการที่ รฟท. ต้องกู้เงินเพื่อนำมาจ่ายชำระค่าธรรมเนียมการค้ำประกัน ด้วยค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้เป็นภาระตามพระราชบัญญัติการบริหารหนี้สาธารณะ พ.ศ. 2548 ในการชำระค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้แก่กระทรวงการคลัง (สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ) ในแต่ละปี และเพียง ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 รฟท. ถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้และเงินให้กู้ต่อสะสมตั้งแต่ปี 2551 – 2565 จำนวน 4,448.89 ล้านบาท ในจำนวนนี้ได้รวมค่าธรรมเนียมในส่วนของสัญญาเงินกู้โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ จำนวน 34.89 ล้านบาท ซึ่งเกิดจากการที่บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เอกชนคู่สัญญาตามโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินยังไม่ชำระค่าสิทธิร่วมลงทุนใน แอร์พอร์ต เรลลิงก์ ทำให้ รฟท. ไม่สามารถไถ่ถอนต้นเงินกู้ได้ โดย รฟท. ได้ดำเนินการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้ จำนวน 34.89 ล้านบาท จากบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด แล้ว แต่บริษัทฯ ยังมิได้นำเงินมาชำระให้แก่ รฟท. ซึ่งหาก รฟท. ได้รับเงินจำนวนดังกล่าวแล้ว จะนำส่งกระทรวงการคลังต่อไป ทั้งนี้ รฟท. ได้บันทึกเป็นเจ้าหนี้และค่าธรรมเนียมไว้ในงบการเงินแล้ว จึงคงเหลือค่าธรรมเนียมการค้ำประกันเงินกู้ส่วนที่ รฟท. ต้องชำระให้แก่กระทรวงการคลัง โดย รฟท. บันทึกค่าธรรมเนียมค้ำประกันเงินกู้และประมาณการหนี้สินค่าธรรมเนียมดังกล่าวในงบการเงินงวดบัญชีปี 2565 แล้ว จำนวน 4,391.42 ล้านบาท ซึ่งเป็นยอดประมาณการที่คาดว่าจะต้องชำระหลังจากได้รับการพิจารณายกเว้นค่าธรรมเนียมเงินกู้ต่อ

8.54 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ–รังสิต–ตลิ่งชัน

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

เมื่อวันที่ 8 มกราคม 2556 ครม. มีมติอนุมัติตามมติคณะกรรมการกลั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี คณะที่ 3 (ฝ่ายเศรษฐกิจ) เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2555 ในเรื่องการปรับกรอบวงเงินลงทุนด้านงานโยธาของโครงการฯ ของสัญญาที่ 2 (งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต) เพิ่มเติมจากจำนวน 19,314 ล้านบาท เป็นจำนวน 21,235.44 ล้านบาท รวมวงเงินลงทุนด้านงานโยธา จำนวน 76,719.70 ล้านบาท และให้ รฟท. ดำเนินการโครงการดังกล่าวเพื่อนำไปสู่การก่อสร้างงานโยธาในสัญญาที่ 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 ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอโดยกรอบวงเงินโครงการฯ 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 ปรับกรอบวงเงินลงทุน และให้กระทรวงการคลังดำเนินการขยายวงเงินกู้เพิ่มเติม (จากเดิมที่ ครม. เคยอนุมัติไว้เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 จำนวน 84,859.70 ล้านบาท) เป็นจำนวน 91,567.30 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 คณะรัฐมนตรีอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอปรับกรอบวงเงินลงทุน และให้กระทรวงการคลังขยายวงเงินกู้เพิ่มเติมกรณีภาษีมูลค่าเพิ่มจากการใช้แหล่งเงินกู้ ECP กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มงวดงานที่ 27-29 และกรณีความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน กรณีภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้าโดยอนุมัติจัดหาแหล่งเงินกู้รองรับโครงการ รวมเป็นจำนวน 96,868.33 ล้านบาท

สรุปการอนุมัติกรอบวงเงินในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน (สายสีแดง)

หน่วย : ล้านบาท

ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลด)	วงเงินปรับใหม่
22 พฤษภาคม 2550	โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	-	65,353.00
16 ตุลาคม 2550	โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	65,353.00	(5,465.00)	59,888.00
10 มีนาคม 2552	โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	59,888.00	5,260.00	65,148.00
	จัดหาตู้รถไฟฟ้าเพื่อใช้ในโครงการฯ	-	10,400.00	10,400.00
	รวมทั้งสิ้น ปี 2552	**59,888.00**	**15,660.00**	**75,548.00**
	กรอบวงเงินรวม 75,548 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 27,344 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 19,461 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 26,272 ล้านบาท			
	ค่างานรื้อย้าย จำนวน 105 ล้านบาท			
	งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,366 ล้านบาท			
	(สัญญาที่ 1-3 รวม 73,077 ล้านบาท)			
3 กรกฎาคม 2555	รับทราบสถานการณ์การประกวดราคา			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา กรอบวงเงิน 27,344 ล้านบาท ประกวดราคาได้			27,137.00
	สัญญาที่ 2 งานโยธา กรอบวงเงิน 19,461 ล้านบาท ประกวดราคาได้			19,314.00
	สัญญาที่ 3 งานระบบ กรอบวงเงิน 26,272 ล้านบาท ประกวดราคาได้			25,656.00
	รวมทั้งสิ้น			**72,107.00**
	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา ปรับกรอบวงเงิน	27,137.00	2,691.26	29,828.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา ไม่ปรับกรอบวงเงิน	19,314.00	-	19,314.00
	สัญญาที่ 3 งานระบบ ไม่ปรับกรอบวงเงิน	25,656.00	-	25,656.00
	รวมทั้งสิ้น	**72,107.00**	**2,691.26**	**74,798.26**

หน่วย : ล้านบาท

ครม. มีมติเมื่อวันที่	รายการ	วงเงินเดิม	วงเงินเพิ่ม (ลด)	วงเงินปรับใหม่
8 มกราคม 2556	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา ไม่ปรับกรอบวงเงิน	29,828.26	-	29,828.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา ปรับกรอบวงเงิน	19,314.00	1,921.44	21,235.44
	สัญญาที่ 3 งานระบบ ไม่ปรับกรอบวงเงิน	25,656.00	-	25,656.00
	รวมทั้งสิ้น	**74,798.26**	**1,921.44**	**76,719.70**
3 กุมภาพันธ์ 2558	แก้ไขแบบรายละเอียดและปรับกรอบวงเงิน ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา	29,828.26	4,315.00	34,143.26
	สัญญาที่ 2 งานโยธา	21,235.44	3,352.00	24,587.44
	สัญญาที่ 3 งานระบบ	25,656.00	473.00	26,129.00
	รวมทั้งสิ้น	**76,719.70**	**8,140.00**	**84,859.70**
9 กุมภาพันธ์ 2559	ปรับกรอบวงเงินจากเดิมที่ประกวดราคาได้ เป็นกรอบวงเงินใหม่ ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา	34,143.26	(24.88)	34,118.38
	สัญญาที่ 2 งานโยธา	24,587.44	(11.53)	24,575.91
	สัญญาที่ 3 งานระบบ	26,129.00	6,744.01	32,873.01
	รวมทั้งสิ้น	**84,859.70**	**6,707.60**	**91,567.30**
	กรอบวงเงินรวมปรับฐานวงเงินเพิ่ม จำนวน 93,950.58 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้			
	สัญญาที่ 1 งานโยธา จำนวน 34,118.38 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 2 งานโยธา จำนวน 24,575.91 ล้านบาท			
	สัญญาที่ 3 งานระบบ จำนวน 32,873.01 ล้านบาท			
	ค่างานรื้อย้าย จำนวน 105.00 ล้านบาท			
	งานจ้างที่ปรึกษา จำนวน 2,278.28 ล้านบาท			
	(สัญญาที่ 1-3 รวม 91,567.30 ล้านบาท)			
1 กุมภาพันธ์ 2565	ปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม	**93,950.58**	**2,917.75**	**96,868.33**
	รวมปรับกรอบวงเงินเพิ่มขึ้นทั้งสิ้นปี 2552 - 2565		**38,038.05**	

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

1) รฟท. ปรับเพิ่มกรอบวงเงินโครงการ จำนวน 2,917.75 ล้านบาท เพื่อเป็น

1.1) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มจากการเปลี่ยนแปลงเงินจาก JICA เป็นเงินกู้ในประเทศ

1.2) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและอากรจากการนำเข้าของโครงการให้ครบถ้วนตามกฎหมายและการใช้เงินกู้ ECP

1.3) ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นที่ต้องชำระจากเงินเยนจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่มากกว่าประมาณการกรอบวงเงินช่วงบางซื่อ–ตลิ่งชัน

2) เห็นควรให้กระทรวงการคลังให้กู้เงินในประเทศเพื่อให้ รฟท. กู้ต่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-รังสิต ภายใต้กรอบวงเงิน จำนวน 7,078.89 ล้านบาท โดยเห็นควรให้รัฐบาลรับภาระค่างานโครงสร้างพื้นฐานงานโยธาและส่วนที่เกี่ยวข้อง ส่วนค่างานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลรวมจัดหาตู้รถไฟฟ้าให้ รฟท. เป็นผู้รับภาระ

3) อนุมัติให้ รฟท. กู้เงินในประเทศและกระทรวงการคลังค้ำประกันเป็นค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นจากการต้องจ่ายชำระผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินเยน ซึ่งมากกว่าที่ประมาณการไว้ และภาษีมูลค่าเพิ่มจากการนำเข้างานระบบไฟฟ้าเครื่องกล รถตู้ไฟฟ้าของโครงการฯ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน จำนวน 906.29 ล้านบาท โดย รฟท. รับภาระเงินต้น ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่นในการกู้เงิน

ขณะนี้ รฟท. อยู่ระหว่างพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติม ตามที่อธิบายตามข้อ 1 ข้อย่อย 2.6 ของหมายเหตุนี้

ณ วันสิ้นงวด รฟท. ได้ดำเนินงานตามโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ตลิ่งชัน แล้วดังนี้

1. ดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ–ตลิ่งชัน

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

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

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

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

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

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

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

1.6 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สัญญาที่ 3B โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.8/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นเงินบาท จำนวน 1,593.67 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 15,573.33 ล้านเยน โดยจ่ายเงินล่วงหน้าเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 เป็นเงินเยน จำนวน 2,119.01 ล้านเยน และจ่ายเงินล่วงหน้าเมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2559 เป็นเงินบาท จำนวน 124.60 ล้านบาท เพียงวันที่ 29 มีนาคม 2565 ได้จ่ายเงินค่างานงวดที่ 1-62 เป็นเงินบาท จำนวน 725.79 ล้านบาท และเป็นเงินเยน จำนวน 13,051.05 ล้านเยน โดยกลุ่มบริษัท MHSC ขอขยายเวลาตามสัญญาเพิ่มเติมถึงวันที่ 24 กันยายน 2564

2. การดำเนินการโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ–รังสิต

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

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

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

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

2.5 จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาคุมงานก่อสร้างสัญญาที่ 1 และสัญญาที่ 2 โดยมีคู่สัญญา ดังนี้

1) บริษัท ทีมคอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเมนท์ จำกัด

2) บริษัท แอสดีคอน คอร์ปอเรชั่น จำกัด

3) บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด

4) บริษัท ดีไซน์ คอนเซป จำกัด

5) บริษัท นอร์ซีฟ เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด

6) Tonichi Engineering Consultants. Inc และ

7) TransurbTechnirail/S.A

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

รฟท. ได้ลงนามว่าจ้างกลุ่มบริษัท MHSC เป็นคู่สัญญา งานสัญญาที่ 3 ซึ่งประกอบด้วยสัญญาที่ 3A งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-รังสิต และการควบคุมงานในสัญญาที่ 3B งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ตั้งแต่วันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทยขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 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 และงวดที่ 1-44 เป็นเงินเยน จำนวน 393.25 ล้านเยน หลังวันสิ้นงวด รฟท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้ว

2.6 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 1 งานโยธาสำหรับสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุง โดยมีกิจการร่วมค้า เอส ยู ประกอบด้วย บริษัท ซิโน-ไทย เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.01/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 18 มกราคม 2556 วงเงิน 29,826.97 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 26,972.62 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,854.35 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้างจำนวน 2,667.62 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 186.73 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ต่อมามีการปรับแบบฯ ตามมติ ครม. วันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 วงเงินสัญญาปรับเพิ่มเป็น 34,118.38 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 30,853.35 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม) เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระ ร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 3,265.03 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้างจำนวน 3,051.43 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 213.60 ล้านบาท) และขอขยายระยะเวลาสัญญาถึงวันที่ 16 กรกฎาคม 2563 ณ วันสิ้นงวด ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาแล้ว โดยได้เบิกจ่ายค่างานตั้งแต่งวดที่ 1-80 (บางส่วน) รวมกับเงินจ่ายล่วงหน้าแล้วเป็นเงิน 34,205.66 ล้านบาท และ ณ วันสิ้นงวดบัญชี รฟท. ได้ตรวจรับงานตั้งแต่งวดที่ 80 (ส่วนที่เหลือ) จนถึงงวดสุดท้าย งวดที่ 85 เสร็จเรียบร้อยแล้ว รวมค่างวดงานก่อนหักเงินประกันผลงานตามเอกสารใบแจ้งหนี้ เป็นจำนวนเงิน 5,610.95 ล้านบาท ซึ่งส่วนหนึ่งยังไม่ได้จ่ายชำระหนี้และในจำนวนนี้ยังไม่ได้บันทึกบัญชีงานระหว่างก่อสร้าง รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 4,119.17 ล้านบาท

ปัจจุบัน รฟท. อยู่ระหว่างการพิจารณาขออนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจาก ครม. ในส่วนของความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนและในส่วนของค่าใช้จ่ายจากคำสั่งการเปลี่ยนแปลงงาน Variation Order อันเนื่องมาจากกรอบวงเงินโครงการที่ได้รับจาก ครม. สำหรับงานก่อสร้างในแต่ละสัญญามีกรอบวงเงินกู้ JICA 91% (งวดที่ 78–85) ไม่เพียงพอต่อการจ่ายค่างานตามกรอบสัญญาเดิมในส่วนงวดงานที่เหลือของงานโยธา อีกทั้ง สำนักบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) ไม่ได้กู้เงินเพิ่มเติมเพื่อให้ รฟท. นำมาชำระค่างานตามสัญญาจึงจำเป็นต้องขออนุมัติ ครม. เพื่อนำเงินมาชำระให้แก่ผู้รับจ้างตามงวดงานที่เหลือข้างต้น

ในปี 2565 กิจการร่วมค้า เอสยู ได้ยื่นฟ้องเรียกร้องต่อสถาบันอนุญาโตตุลาการ กรณีมีข้อพิพาทการผิดสัญญาจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต คณะอนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาด ลงวันที่ 21 พฤศจิกายน 2565 ให้ รฟท. ชำระเงินให้กับกิจการร่วมค้า เอสยู ต่อมาเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2566 รฟท. ได้ยื่นฟ้องคำร้องขอเพิกถอนคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต่อศาลปกครองกลางคดีหมายเลขดำที่ 309/2566 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 8.52

2.7 จัดทำสัญญาจ้างดำเนินการก่อสร้างในสัญญาที่ 2 งานโยธาสำหรับทางรถไฟช่วงบางซื่อ-รังสิต โดยมีบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) เป็นคู่สัญญา สัญญาจ้างเลขที่ กส.02/รฟฟ./2556 ลงวันที่ 31 มกราคม 2556 วงเงิน 21,235.40 ล้านบาท เป็นเงินกู้ JICA ร้อยละ 91 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 19,203.23 ล้านบาท (ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม)

เป็นเงินบาทสมทบรัฐบาลรับภาระร้อยละ 9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,032.17 ล้านบาท (ค่างานก่อสร้าง จำนวน 1,899.22 ล้านบาท และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 เป็นเงินจำนวน 132.95 ล้านบาท) ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานเมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2556 สิ้นสุดวันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2560 ต่อมา รฟท. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมแนบท้ายสัญญาฉบับที่ 1 งานสัญญาที่ 2 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2558 อันเนื่องมาจากมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2558 ที่อนุมัติการแก้ไขแบบรายละเอียดของโครงการฯ เพื่อรองรับการเดินรถไฟประเภทต่าง ๆ ซึ่งทำให้วงเงินค่าก่อสร้างงานสัญญาที่ 2 เพิ่มขึ้น จำนวน 3,340.51 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) 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) เป็นเงินค่างวดงาน จำนวน 24,168.62 ล้านบาท (รวมเงินประกันผลงานที่ยังไม่ได้จ่ายคืนบางส่วน) ณ วันสิ้นงวด ดำเนินการแล้วเสร็จตามสัญญาจ้างก่อสร้างแล้ว และ รฟท. ได้รับอนุมัติปรับกรอบวงเงินเพิ่มเติมจากคณะรัฐมนตรีแล้วหลังวันสิ้นงวด

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

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

2.10 จัดทำงานระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมตู้รถไฟฟ้า (งาน E&M) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต สัญญาที่ 3A โดยมีบริษัท Mitsubishi Heavy Industries Ltd. บริษัท Hitachi Ltd. และบริษัท Sumitomo Corporation (กลุ่มบริษัท MHSC) เป็นคู่สัญญา ตามสัญญาจ้างเลขที่ กส.7/รฟฟ./2559 ลงวันที่ 30 มีนาคม 2559 ระยะเวลาดำเนินการ 1,440 วัน เริ่มงานวันที่ 28 มิถุนายน 2559 เป็นต้นมา และมีมติที่ประชุมคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย ขยายวันสิ้นสุดสัญญาเป็นวันที่ 31 ธันวาคม 2565 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 1-62 เพียงวันที่ 30 มีนาคม 2565 เป็นเงินบาท จำนวน 8,314.66 ล้านบาท และงวดที่ 1-62 เป็นเงินเยน จำนวน 54,271.65 ล้านเยน จากทั้งหมด 63 งวด

สำหรับโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลช่วงบางซื่อ–รังสิต–ตลิ่งชัน รฟท. ได้เปิดเดินรถขบวนปฐมฤกษ์ของโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) วันที่ 26 มีนาคม 2564 และเปิดให้บริการแบบ Soft opening ในเดือนสิงหาคม 2564 โดยไม่คิดค่าโดยสาร และให้บริการเชิงพาณิชย์ในเดือนพฤศจิกายน 2564 ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยตามมติคณะกรรมการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นชอบให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เดินรถและซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าภายใต้โครงการรถไฟชานเมือง (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 ล้านบาทและเมื่อวันที่ 4 ตุลาคม 2565 รฟท. ลงนามในสัญญาจ้างบริหารจัดการและซ่อมบำรุง ระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2566 วงเงินสัญญาจ้างรวมไม่เกินจำนวน 476.81 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีอื่นๆ)

8.55 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง–สุวรรณภูมิ–อู่ตะเภา)

ครม. มีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 ได้อนุมัติและเห็นชอบโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องของ รฟท. และพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 หรือกฎหมาย EEC

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

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

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

3. เมื่อวันที่ 2 เมษายน 2564 คณะรัฐมนตรีอนุมัติขยายกรอบวงเงินค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าสำรวจอสังหาริมทรัพย์ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน จากเดิม 3,570.29 ล้านบาท ขยายกรอบวงเงินจำนวนไม่เกิน 2,170.15 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนไม่เกิน 5,740.44 ล้านบาท รฟท. จัดทำสัญญาซื้อขายอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท และ ช่วงสุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ยอดเบิกจ่ายรวม 4,694.24 ล้านบาท

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

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง–สุวรรณภูมิ–อู่ตะเภา) มีแนวเส้นทางเชื่อมโยง ท่าอากาศยานดอนเมือง วิ่งตรงเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อผ่านสถานีมักกะสัน เลี้ยวเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมุ่งหน้าต่อไปตามแนวทางรถไฟสายตะวันออก ผ่านแม่น้ำบางปะกงเข้าสู่สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา และเข้าสู่ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นสถานีสุดท้าย ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วย 3 โครงการ คือ

1. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสถานีรับส่ง ผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvanabhumi Airport Link and City Air Terminal : ARL)

2. โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท (ARL Extension)

3. โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ-ระยอง

โดยขบวนรถสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ถึง 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ภายใต้กรอบวงเงิน ที่คณะรัฐมนตรีอนุมัติ จำนวน 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. ระยะเวลาของโครงการการดำเนินงานรถไฟความเร็วสูง 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 หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท. โดยคู่สัญญาจะต้องชำระค่าใช้สิทธิร่วมลงทุนในแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ให้ รฟท. เป็นจำนวน 10,671.09 ล้านบาท เมื่อชำระครบถ้วนจึงมีสิทธิดำเนินกิจการทางพาณิชย์ 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 หรือระยะเวลาที่ได้รับการขยายจาก รฟท.

2.2.2.งานระยะที่ 2 งานการให้บริการเดินรถและงานการซ่อมและบำรุงรักษา จะเริ่มงานตามที่ รฟท. ระบุไว้ในหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินรถแอร์พอร์ตเรลลิงก์ จนถึงวันสิ้นสุดระยะเวลาของโครงการ

2.3 การพัฒนาพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ระยะเวลา 50 ปี

2.4 การดำเนินกิจการทางพาณิชย์ของสถานีในเขตเมือง

ทั้งนี้ ทรัพย์สินทั้งหมดจะเป็นกรรมสิทธิ์ของรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญา ภายใต้ขอบเขตของโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่จำเป็นในการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ สามารถแบ่งออกตามงานแต่ละส่วน ดังนี้

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

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

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

การบริหารโครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL)

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบแนวทางแก้ไขปัญหาผลกระทบจากโควิด-19 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินตามมติคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ

ในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด และให้รับความเห็นของกระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

รฟท. ได้ดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ในการเดินหน้าร่วมแก้ไขปัญหาการให้บริการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ เพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) กับบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เอกชนคู่สัญญา เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 ให้เอกชนคู่สัญญาเข้าดำเนินการเดินรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ภายหลังวันที่ 24 ตุลาคม 2564 ซึ่งในระหว่างการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนยังไม่แล้วเสร็จและเอกชนคู่สัญญายังไม่ได้ชำระค่าสิทธิแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ให้ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในสัญญาร่วมลงทุน รฟท. ยังไม่ได้มอบสิทธิตามที่กำหนดในสัญญาร่วมลงทุนแก่เอกชนคู่สัญญาแต่อย่างใด

การที่เอกชนคู่สัญญาไม่นำเงินมาชำระค่าสิทธิในการเดินรถภายในวันที่ 24 ตุลาคม 2564 โดยความเห็นของกระทรวงการคลังและสำนักงบประมาณที่ให้ไว้ในคราวพิจารณา เรื่องการขอทบทวนมติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการรับภาระหนี้สินในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง มีความเห็นว่ารัฐบาลรับภาระค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ทั้งสิ้นไปจนถึงวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เท่านั้น ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 รัฐบาลรับภาระต้นเงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่าย ในการกู้เงินเฉพาะในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน จำนวน 22,558.06 ล้านบาท และ รฟท. รับภาระในส่วนของขบวนรถไฟและระบบอาณัติสัญญาณ จำนวน 10,671.09 ล้านบาท ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีบันทึกสั่งการลงวันที่ 27 กันยายน 2564 ท้ายหนังสือสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กองยุทธศาสตร์และแผนงานเลขที่ คค 0208/กยผ 1001 ลงวันที่ 14 กันยายน 2564 โดยให้ รฟท. คิดค่าใช้จ่ายและดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นกับเอกชนคู่สัญญาด้วย ซึ่ง รฟท. ได้แจ้งให้เอกชนคู่สัญญานำเงินมาชำระค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ตามงวดที่เกิดขึ้นตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2564 เป็นต้นมา แต่เอกชนคู่สัญญายังไม่ได้นำเงินมาชำระแต่อย่างใด

ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการตามสัญญาร่วมลงทุน และบันทึกข้อตกลงร่วมกัน (MOU) ในการบริหารงานและกำหนดแนวทางการชำระหนี้ค่าสิทธิบริหารโครงการระบบรถไฟเชื่อมอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่บริษัทร่วมลงทุนไปบริหาร โดย รฟท. มีหนังสือ ลงวันที่ 10 มีนาคม 2565 ขอให้บริษัทฯ ดำเนินการชำระค่าสิทธิบริหารโครงการ

เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน 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) เอกชนคู่สัญญาจะรับผิดชอบชำระภาระดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งปวง ซึ่ง รฟท. ต้องชำระให้สถาบันการเงินและกระทรวงการคลังเกี่ยวข้องกับแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ในช่วงระยะเวลาภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป โดยเอกชนคู่สัญญาจะต้องนำมาชำระให้ รฟท. ภายในกำหนดเวลาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมกัน

เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (ฉบับที่ 3) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงขยายเวลาการมีผลใช้บังคับของบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงฯ ออกไปถึงวันที่ 4 มกราคม 2566 หรือระยะเวลาอื่นที่ขยายเพิ่มเติมตามที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาจะกำหนด

2) รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงให้ขยายวันที่กำหนดให้เงื่อนไขสำเร็จครบถ้วนตามข้อ 6.2 ของสัญญาร่วมลงทุนฯ ตามที่ระบุไว้ในข้อ 7 ของ บันทึกข้อตกลงฯ ออกไปถึงวันที่ 4 มกราคม 2566 หรือระยะเวลาอื่นที่ขยายเพิ่มเติมตามที่ รฟท. และเอกชนคู่สัญญาจะกำหนด ทั้งนี้ ระยะเวลาที่ขยายออกไปดังกล่าวก็เพื่อให้มีการดำเนินการเงื่อนไขฯ ตามสัญญาร่วมลงทุนฯ ข้อ 6.1 ส่วนที่ยังไม่แล้วเสร็จให้สำเร็จ ได้แก่ เอกชนคู่สัญญาต้องดำเนินการให้ได้รับบัตรส่งเสริมฯ และคู่สัญญาต้องนำสัญญาร่วมลงทุนฯ ไปจดทะเบียนการเช่าพื้นที่เพื่อสนับสนุนบริการรถไฟของโครงการ ณ สำนักงานที่ดินที่เกี่ยวข้อง

เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (ฉบับที่ 4) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ตกลงกันยกเลิกความในข้อ 9.1 ของรายละเอียดขอบเขตงานสนับสนุนของเอกชนคู่สัญญา ตามเอกสารแนบท้ายหมายเลข 1 และให้ใช้ข้อความดังต่อไปนี้แทน "เอกสารแนบท้ายหมายเลข 1 (ขอบเขตงานสนับสนุนของเอกชนคู่สัญญา)" "9.1 เงินสดสำรองทอนต้องนำส่ง รฟท. และ รฟท. จะส่งคืนให้แก่เอกชนคู่สัญญาภายหลังจากที่การแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ แล้วเสร็จ"

เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2565 รฟท. และเอกชนคู่สัญญา ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เพื่อแก้ไขปัญหาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 (ฉบับที่ 5) โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รฟท. ตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

เอกชนคู่สัญญาจะรับผิดชอบภาระดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินทั้งปวง ซึ่ง รฟท. ต้องชำระให้สถาบันการเงินและกระทรวงการคลังที่เกี่ยวข้องกับแอร์พอร์ต เรลลิงก์ ในช่วงระยะเวลา ภายหลังจากวันที่ 24 ตุลาคม 2564 เป็นต้นไป ทั้งนี้

(ก) สำหรับดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่ง รฟท. ได้สำรองจ่ายไปแล้ว ทั้งสิ้นจำนวน 102.21 ล้านบาท เอกชนคู่สัญญาจะต้องนำเงินมาชำระให้แก่ รฟท. ภายในสิบห้าวัน นับจากวันที่ 4 มกราคม 2566 ซึ่งเป็นวันที่บันทึกข้อตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับ หากพ้นกำหนดดังกล่าวแล้วเอกชนคู่สัญญายังไม่ได้ชำระให้แก่ รฟท. ให้ รฟท. มีสิทธิบังคับหลักประกันตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ ตามรายละเอียดในข้อ 3. ของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อนำเงินมาชำระเป็นดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินซึ่ง รฟท. ได้สำรองจ่ายไปดังกล่าว และ

(ข) สำหรับดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่งยังไม่ถึงกำหนดชำระ รฟท. จะแจ้งกำหนดเวลาและจำนวนรวมของดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินข้างต้นที่จะถึงกำหนดชำระในแต่ละงวดให้เอกชนคู่สัญญาทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรส่วนรายละเอียดกำหนดการชำระเงินที่ รฟท. มีกับกระทรวงการคลังและ/หรือสถาบันการเงินต่าง ๆ และเอกชนคู่สัญญาจะต้องนำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทางการเงินข้างต้นสำหรับแต่ละงวดในจำนวนเงินที่ได้รับแจ้งจาก รฟท. ให้แก่ รฟท. ภายในกำหนดเวลาที่ได้รับแจ้ง ทั้งนี้ หากเอกชนคู่สัญญาไม่นำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินให้แก่ รฟท. ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามข้อ (ข) นี้ ให้ รฟท. มีสิทธิบังคับหลักประกันซึ่งเอกชนคู่สัญญาได้วางไว้ต่อ รฟท. ตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ ตามรายละเอียดในข้อ 3 ของบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ เพื่อนำเงินมาชำระเป็นค่าดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เอกชนคู่สัญญาไม่ได้ชำระให้แก่ รฟท.

ในกรณีที่เอกชนคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฉบับนี้ หรือบันทึกข้อตกลงฯ ตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมก่อนหน้านี้ทุกฉบับ และ รฟท. ใช้สิทธิหักหลักประกันตามข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ เพื่อนำมาชำระสำหรับกรณีที่เอกชนคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามบันทึกข้อตกลงฯ จนเป็นเหตุให้หลักประกันลดลงนั้น เอกชนคู่สัญญาต้องนำหลักประกันมาวางเพิ่มเติมต่อ รฟท. เพื่อให้มูลค่ารวมของหลักประกันเท่ากับ 1,067.10 ล้านบาท และต้องดำเนินการดังกล่าวให้เสร็จสิ้นภายในสิบห้าวัน นับจากวันที่ รฟท.ได้บอกกล่าวให้เอกชนคู่สัญญาทราบว่ามีการบังคับหลักประกันดังกล่าว ทั้งนี้ หลักประกันที่เอกชนคู่สัญญาต้องนำมาวางเพิ่มเติมดังกล่าวอาจเป็นเงินสด เช็คที่ธนาคารเซ็นสั่งจ่ายหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารภายในประเทศ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกันก็ได้

หากเอกชนคู่สัญญาไม่ได้นำหลักประกันมาวางเพิ่มเติมให้แก่ รฟท. ภายในระยะเวลาที่กำหนดตามวรรคก่อน ให้ รฟท. มีสิทธิหักเงินที่เอกชนคู่สัญญามีสิทธิได้รับคืนตามบันทึกข้อตกลงฯ มาวางเป็นหลักประกันจนครบจำนวนตามที่กำหนดไว้ในข้อ 8. ของบันทึกข้อตกลงฯ

กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์

รฟท. มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญที่ใช้ในแอร์พอร์ต เรลลิงก์ โดย รฟท. จะส่งมอบสิทธิครอบครองให้แก่เอกชนคู่สัญญาเพื่อใช้สำหรับการดำเนินโครงการเกี่ยวกับรถไฟ หากเอกชนคู่สัญญาดำเนินงานออกแบบ งานการก่อสร้างงานจัดหาทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญมาเพิ่มเติม รวมถึงงานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนรถไฟและทางเชื่อมกับอาคาร สิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ เอกชนคู่สัญญามีหน้าที่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวให้ รฟท. โดย รฟท. ไม่ต้องชำระค่าตอบแทนใด ๆ นับแต่วันที่ภายในวันที่เริ่มระยะเวลาของงาน ในระยะที่ 2 ในส่วนของแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (Build-Transfer-Operate : BTO) ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ 7.2 (1)

เมื่อครบกำหนดระยะเวลาของโครงการ ตามสัญญาร่วมลงทุน ข้อ 31.1 (1) (ข.) เอกชนคู่สัญญาต้องส่งมอบทรัพย์สิน 1) ทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ 2) ทรัพย์สินอื่นที่ไม่ใช่ทรัพย์สินที่เป็นสาระสำคัญ แก่ รฟท. โดยทรัพย์สินอย่างน้อยต้องอยู่ในสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และมีประสิทธิภาพเหมาะสม ตามอายุการใช้งานภายใต้การบำรุงรักษาตามมาตรฐาน เพื่อให้สามารถใช้งานได้ดี โดยปราศจากการชำรุดบกพร่อง (เว้นแต่การเสื่อมสภาพจากการใช้งานปกติ) ทั้งนี้ หากไม่สามารถส่งมอบคืนได้ตามมูลค่าเดิม จะต้องชดใช้ค่าเสียหายตามข้อ 25 (4) ทั้งนี้ ณ วันสิ้นงวด รฟท. มิได้ปรับยอดพัสดุคงเหลือ ส่วนที่มอบสิทธิครอบครองแก่เอกชนคู่สัญญา เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ

8.56 โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร–หนองคาย

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

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

(1) งานออกแบบรายละเอียดโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา

(2) งานที่ปรึกษาควบคุมงานการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านโยธา

(3) งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร

สัญญาที่ทำกับฝ่ายจีน แบ่งออกเป็น 3 สัญญาย่อย ได้แก่

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

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

3. สัญญาที่ 2.3 งานระบบราง ระบบไฟฟ้าและเครื่องกล รวมทั้งจัดหาขบวนรถไฟและจัดฝึกอบรมบุคลากร 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 เพื่อดำเนินการตรวจสอบรายละเอียดการออกแบบของฝ่ายจีนและออกแบบเพิ่มเติมในส่วนที่ฝ่ายจีนไม่ได้ดำเนินการ สำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน และการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพิ่มเติม โดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาเลขที่ กส.9/รฟส./2560 ลงวันที่ 29 กันยายน 2560 และบันทึกเพิ่มเติมต่อท้ายสัญญาฯ (แก้ไขเพิ่มเติมครั้งที่ 1) ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2561 ค่างานตามสัญญา จำนวน 109.08 ล้านบาท โดยแบ่งขอบเขตงานหลักๆ ออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

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

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

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

ช่วงที่ 1 ก่อนออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 3 เดือน

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

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

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

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

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

งานส่วนที่ 3 งานสำรวจรายละเอียดอสังหาริมทรัพย์เพื่อการเวนคืน ช่วงกรุงเทพฯ-บ้านภาชี แบ่งงานออกเป็น 2 ช่วง คือ

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

ช่วงที่ 2 หลังออกพระราชกฤษฎีกาฯ ระยะเวลาดำเนินการ 4 เดือน

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

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

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

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

ระยะที่ 1 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 1 ภายในระยะเวลา 165 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1

ระยะที่ 2 การจัดการประกวดราคาโครงการระยะที่ 2 ภายในระยะเวลา 180 วัน นับจากวันที่เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 2

ณ วันที่ 17 ธันวาคม 2563 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-6 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 17.54 ล้านบาท

5. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ซีวิล คอนสตรัคชั่น เซอร์วิสเซส แอนด์ โปรดักส์ จำกัด 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

ณ วันที่ 23 กันยายน 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1–36 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,556.58 ล้านบาท

6. จัดทำสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อบริหารโครงการ ควบคุมงานออกแบบและติดตั้งระบบรถไฟและรับรองความปลอดภัยของระบบรถไฟ โดยบริษัท เอพซิลอน จำกัด บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด บริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด และบริษัท ดับเบิลยูเอสพี (ประเทศไทย) จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.05/รฟส./2562 ลงวันที่ 15 มีนาคม 2562 ค่างานตามสัญญา จำนวน 1,219 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 สิ้นสุดสัญญาก่อสร้าง วันที่ 31 มีนาคม 2567 ระยะเวลาดำเนินการ 60 เดือน

ณ วันที่ 30 พฤษภาคม 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1–30 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 584.50 ล้านบาท

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

ณ วันที่ 29 กันยายน 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-8 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 599.88 ล้านบาท

8. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ไทย เอ็นยิเนียริ่งอุตสาหกรรม จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.14/รฟส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9,838 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2567 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ 15 จำนวน 1,475.70 ล้านบาท

ณ วันที่ 14 กันยายน 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-14 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,681.33 ล้านบาท

9. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท อิตาเลียน ไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.15/รฟส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 9,848 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 26 มกราคม 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 10 มกราคม 2567

ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-16 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1;587.96 ล้านบาท

10. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท ซีวิล เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.17/รฟส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 8,560 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2567 โดยมีค่าจ้างล่วงหน้า ร้อยละ 15 จำนวน 1,284.00 ล้านบาท (รวมเงินจ่ายล่วงหน้า)

ณ วันที่ 23 กันยายน 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-15 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 2,162.58 ล้านบาท

11. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท เนาวรัตน์พัฒนาการ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.13/รฟส./2563 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2563 ค่างานตามสัญญา จำนวน 4,279.31 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 2 เมษายน 2567

ณ วันที่ 1 กันยายน 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-9 เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 649.13 ล้านบาท

12. จัดทำสัญญาจ้างงานก่อสร้าง โดยบริษัท กิจการซีเอเอ็น เป็นผู้รับจ้าง ตามสัญญาเลขที่ กส.2/รฟส./2564 ลงวันที่ 29 มีนาคม 2564 ค่างานตามสัญญา จำนวน 11,525.35 ล้านบาท โดยเริ่มงานตั้งแต่วันที่ 18 มิถุนายน 2564 ระยะเวลาดำเนินการ 1,080 วัน สิ้นสุดสัญญาวันที่ 1 มิถุนายน 2567

ณ วันที่ 8 สิงหาคม 2565 ได้เบิกจ่ายเงินงวดที่ 1-3 รวมเงินจ่ายล่วงหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,744.40 ล้านบาท

8.57 การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

จากสถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) มีแนวโน้มกระจายเป็นวงกว้างขึ้น ทำให้รัฐบาลประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของการติดเชื้อดังกล่าว รวมถึงขอให้ประชาชนงดหรือชะลอการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัด เว้นแต่กรณีมีเหตุจำเป็น ซึ่งจากสถานการณ์ดังกล่าวเป็นเหตุให้ รฟท. ต้องประกาศงดเดินขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์เป็นการชั่วคราว ตั้งแต่ปี 2563 ต่อเนื่องถึงปี 2565 โดยมีขบวนรถให้บริการต่อวันช่วงเดือนตุลาคม - เดือนธันวาคม 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 จากปกติ 84 ขบวน ช่วงเดือนตุลาคม 2564 จำนวน 26 ขบวน เดือนพฤศจิกายน 2564 จำนวน 38 ขบวน และตั้งแต่ช่วงเดือนธันวาคม 2564 ถึงเดือนมีนาคม 2565 เปิดเดินรถจำนวน 46 ขบวน เดือนเมษายน 2565 48 ขบวน และเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน 2565 จำนวน 54 ขบวน เดือนกรกฎาคม 2565 จำนวน 58 ขบวน เดือนสิงหาคม จำนวน 60 ขบวน และเดือนกันยายน จำนวน 66 ขบวน เพื่อรองรับมาตรการผ่อนคลายการเดินทางและยกเลิกมาตรการห้ามออกนอกเคหสถาน รฟท. จึงได้ปรับการเดินขบวนรถให้สอดคล้องกับสภาพการเดินทางและรองรับนโยบายการเปิดประเทศของรัฐบาลจากปกติ 84 ขบวน ในงวดบัญชีปี 2565 รายได้จากการขนส่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อน เนื่องจากการเพิ่มจำนวนเที่ยวในการเดินรถ

8.58 แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย

รฟท. ได้จัดทำแผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566 – 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย) ซึ่ง ณ วันสิ้นงวดบัญชี ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรถไฟฯ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2565 ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ 18 กลยุทธ์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ 1 พัฒนาขีดความสามารถด้านการแข่งขัน (Enhance Competitive Advantage) : ประกอบไปด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ เพื่อเพิ่มความสามารถด้านบริการและรองรับการคมนาคมขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 1.2 บริหารการจัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อลดต้นทุนการแข่งขัน
- กลยุทธ์ที่ 1.3 ลดต้นทุนการซ่อมบำรุงรักษาระบบรางด้วยการ Outsource/ Out-job

ยุทธศาสตร์ 2 พลิกฟื้นธุรกิจหลัก (Core Business Turnaround) ประกอบไปด้วย 7 กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ที่ 2.1 ขยายการขนส่งสินค้าในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ
- กลยุทธ์ที่ 2.2 บริหารจัดการขบวนรถโดยสารเพื่อลดการขาดทุน
- กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาขบวนรถท่องเที่ยวเพื่อสร้างรายได้
- กลยุทธ์ที่ 2.4 ขยายพันธมิตรการขนส่งหีบห่อวัตถุ (Parcel)
- กลยุทธ์ที่ 2.5 พัฒนาคุณภาพบริการโดยสารและสินค้า
- กลยุทธ์ที่ 2.6 บริหารโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงและรถไฟความเร็วสูงอย่างมีประสิทธิภาพ
- กลยุทธ์ที่ 2.7 พัฒนาบริการและบริหารต้นทุน PSO ให้เหมาะสม

ยุทธศาสตร์ 3 ปรับรูปแบบธุรกิจสู่ผู้ให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง (Become Platform Provider) ประกอบไปด้วย 1 กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ที่ 3.1 ต่อยอดโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้บริการแพลตฟอร์มระบบราง

ยุทธศาสตร์ 4 พัฒนาและสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับการขนส่งระบบราง (Non-core Business Enhancement) ประกอบไปด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ที่ 4.1 เร่งสร้างรายได้จากการบริหารสัญญาเช่าทรัพย์สินและที่ดิน
- กลยุทธ์ที่ 4.2 การพัฒนาโครงการขนาดใหญ่และขยายธุรกิจใหม่เพื่อสร้างรายได้
- กลยุทธ์ที่ 4.3 พัฒนารูปแบบการสร้างรายได้เสริมอื่น ๆ (Non-core) จากการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินของการรถไฟฯ

ยุทธศาสตร์ 5 ปฏิรูปองค์กรให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู (Organizational Reform) ประกอบไปด้วย 3 กลยุทธ์ ได้แก่

- กลยุทธ์ที่ 5.1 ปรับโครงสร้างองค์กรและบริษัทลูกให้สอดคล้องกับการฟื้นฟู
- กลยุทธ์ที่ 5.2 ปรับปรุงกระบวนการทำงานและขับเคลื่อนองค์กรด้วยเทคโนโลยี
- กลยุทธ์ที่ 5.3 บริหารจัดการค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรอย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ 6 พัฒนาระบบรางด้วย BCG Model (BCG Model Incorporation) พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียวที่สอดคล้องกับนโยบาย BCG Model

- กลยุทธ์ที่ 6.1 พัฒนาระบบรางด้วยนวัตกรรมสีเขียว ที่สอดคล้องกับนโยบาย BCG Model

จากการประชุมคณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหารัฐวิสาหกิจ (คณะอนุกรรมการฯ) ครั้งที่ 9/2565 เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565 ได้มีข้อสังเกตดังนี้

1. รฟท. ควรมีแนวทางการบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการตามแผนวิสาหกิจ รฟท. ปี พ.ศ. 2566 – 2570 โดยนำข้อมูลในอดีตมาสรุปสาเหตุของความล่าช้าของการดำเนินงานในโครงการ/กิจกรรมต่าง ๆ ที่ทำให้ รฟท. ไม่สามารถดำเนินการตามแผนฟื้นฟูที่ผ่านมาได้สำเร็จ รวมทั้งควรมีการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดที่ชัดเจน และสร้างกลไกในการติดตามการดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เพื่อให้ รฟท. สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เพื่อให้ รฟท. สามารถดำเนินการตามแผนวิสาหกิจ รฟท. ปี พ.ศ. 2566 – 2570 และแก้ไขปัญหาองค์กรได้อย่างแท้จริง ทั้งนี้ ควรมีการเทียบเคียงกับอุตสาหกรรมหรือมาตรฐานเกี่ยวข้องในการกำหนดตัวชี้วัดด้วย

2. รฟท. ควรกำหนดระยะเวลาในการดำเนินงานในแต่ละโครงการ/แผนงานให้รวดเร็วและสมเหตุสมผลยิ่งขึ้นและมีความเชื่อมโยงกัน โดยเฉพาะแผนการก่อสร้างทางคู่และแผนการจัดหารถจักรล้อเลื่อน และควรเปรียบเทียบระยะเวลาในการดำเนินการ/แผนงานต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับอุตสาหกรรมด้วย เช่น ระยะเวลาการก่อสร้าง

3. ควรพิจารณากำหนดเหตุการณ์ในกรณี Best Case และ Base Case ของแผนวิสาหกิจ รฟท. ปี พ.ศ. 2566 – 2570 ให้เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติทั่วไปในการจัดทำแผนงานขององค์กร โดยกรณี Base Case ควรเป็นการดำเนินการได้ตามเป้าหมาย และกรณี Best Case ควรเป็นการดำเนินการได้ดีกว่าเป้าหมาย

4. พิจารณาทบทวนการให้เอกชนมาร่วมเดินรถ (Open Access) ให้มีจำนวนมากขึ้น ซึ่งจะทำให้ รฟท. สามารถใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่รัฐได้ลงทุนไปจำนวนมากได้ดีขึ้นและมีการเพิ่มรายได้ที่เพิ่มขึ้น

5. ควรทบทวนสมมุติฐานและประมาณการทางการเงินต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ทั้ง 6 ด้าน โดยเฉพาะสมมุติฐานของรายได้ เช่น รายได้จากการบริหารทรัพย์สิน รายได้จากบริษัทลูก เป็นต้น

6. รายได้จากการบริหารทรัพย์สินเป็นส่วนสำคัญในการฟื้นฟูกิจการของ รฟท. และถึงแม้ว่า รฟท. ได้มีการจัดตั้งเอสอาร์ทีเอเพื่อบริหารทรัพย์สินแล้ว แต่หากเอสอาร์ทีเอไม่สามารถดำเนินการตามวัตถุประสงค์ที่จัดตั้งได้ รฟท. ควรมีส่วนในการแก้ปัญหาดังกล่าวร่วมกับเอสอาร์ทีเอ และ รฟท. อาจพิจารณาใช้รูปแบบอื่นในการบริหารจัดการทรัพย์สินให้เกิดประโยชน์และรวดเร็วยิ่งขึ้นร่วมด้วย

7. ควรปรับปรุงรูปแบบการนำเสนอรายละเอียดของร่างแผนวิสาหกิจ รฟท. พ.ศ. 2566 – 2570 ให้ครบถ้วนและชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถพิจารณาและทำความเข้าใจต่อแผนดังกล่าวได้โดยเร็ว โดยควรแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ โครงการ และแผนงานต่าง ๆ กับการแก้ไขปัญหาและผลประกอบการขององค์กรอย่างไรให้ชัดเจน ทั้งนี้ ควรจัดลำดับความสำคัญของโครงการ/แผนงานภายใต้แผนวิสาหกิจ รฟท. พ.ศ. 2566– 2570 ที่สามารถประสบความสำเร็จได้โดยเร็วหรือมีผลกระทบสูง เพื่อนำมาเร่งรัดดำเนินการก่อน

โดยมติคณะอนุกรรมการแก้ไขปัญหารัฐวิสาหกิจ (คณะอนุกรรมการฯ) ครั้งที่ 9/2565 เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2565 ให้การรถไฟฯ นำข้อสังเกตของคณะอนุกรรมการฯ ไปพิจารณาปรับปรุงแผนวิสาหกิจการรถไฟฯ และนำเสนอคณะกรรมการรถไฟฯ และกระทรวงคมนาคมพิจารณา ก่อนจัดส่งให้คณะอนุกรรมการฯ เพื่อพิจารณาก่อนนำเสนอคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจต่อไป

8.59 เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2565 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบการกู้เงินของ รฟท. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ดังนี้

1) เงินกู้เพื่อบรรเทาการขาดสภาพคล่องในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 วงเงิน 15,200 ล้านบาท เพื่อให้มีเงินสดหมุนเวียนในการใช้จ่ายดำเนินงาน และการชำระหนี้เงินกู้ และ

2) เงินกู้ระยะสั้น วงเงิน 1,500 ล้านบาท โดยให้ดำเนินการคัดเลือกสถาบันการเงินด้วยวิธีการประมูลวงเงินกู้ระยะสั้น (วงเงินกู้เบิกเกินบัญชี) เพื่อให้มีวงเงินสำรองไว้ใช้เสริมสภาพคล่องในการบริหารโครงการการลงทุนขนาดใหญ่ โดย รฟท. จะเป็นผู้รับภาระต้นเงินกู้ ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการกู้เงิน

(นายนิรุฒ มณีพันธ์)
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

(นางลัดดา ละออกุล)
ผู้อำนวยการฝ่ายการเงินและการบัญชี