



รฟม .  
เรายกระดับชีวิตเมือง







• เชื่อมต่อเศรษฐกิจ  
สร้างโอกาสในการลงทุน เพิ่มมูลค่าและสนับสนุน  
การพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน



• ลดมลภาวะทางอากาศ  
ไม่สร้างมลพิษทางอากาศ  
เพิ่มพื้นที่สำหรับอากาศบริสุทธิ์





รฟม.

# เรายกระดับชีวิตเมือง

รฟม. มุ่งมั่นสานต่อภารกิจโครงการรถไฟฟ้า และพัฒนาการให้บริการ เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ควบคู่กับการรักษาสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างโลกที่ยั่งยืนไปพร้อมกัน



ลดโลกร้อน

โดยสารรถไฟฟ้าแทนการใช้รถส่วนบุคคล เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

# สารบัญ

ข้อมูลทั่วไปของ สฟม.

รางวัลแห่งความภาคภูมิใจ

สารประธานกรรมการ สฟม.

สารผู้ว่าการ สฟม.

โครงสร้างองค์กร และสรุปอัตรากำลังผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้าง สฟม.

โครงสร้างผู้มีอำนาจในการดำเนินกิจการ และโครงสร้างธุรกิจของ สฟม.

รายนามและประวัติคณะกรรมการ สฟม.

รายนามผู้บริหารและประวัติผู้บริหารระดับสูง สฟม. (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

ข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน และรายงานวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ สฟม. ต่อรายงานทางการเงิน

ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจ

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการ ในคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหาร ระดับสูง

จำนวนครั้งของการประชุมของกรรมการ ในคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

05

นโยบายและโครงสร้างการทำกับดูละกิจการที่ดี ขององค์กร

08

นโยบายและกิจกรรมด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

10

นโยบายและแนวปฏิบัติด้านการแข่งขันที่เป็นธรรม

12

นโยบายและผลการจัดการรายการที่เกี่ยวข้องโยงกัน

14

จำนวน/มูลค่าหลักทรัพย์ (หุ้น) และรายชื่อบริษัท ที่กรรมการ สฟม. ถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น)

18

สภาพธุรกิจ แผนงานทางธุรกิจและกลยุทธ์

20

ผลการดำเนินงานที่สำคัญในด้านต่าง ๆ

30

กิจกรรมสำคัญ

36

รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการ ตรวจสอบ สฟม. ประจำปีงบประมาณ 2566

39

รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน

40

41

43

44

47

51

60

62

63

64

68

114

116

118





# ข้อมูลทั่วไปของ รฟม.

## ประวัติความเป็นมา

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้ทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับ จนกระทั่งใน พ.ศ. 2514 รัฐบาลไทยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลเยอรมันส่งคณะผู้เชี่ยวชาญมาทำการศึกษา สำรวจ และวางแผนแม่บทสำหรับโครงการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้เสนอแนะให้มีระบบขนส่งมวลชนแบบเร็ว (Mass Rapid Transit System) เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและการจราจรในกรุงเทพมหานคร จึงได้มี “ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2515” จัดตั้ง “การทางพิเศษแห่งประเทศไทย” ขึ้น เพื่อจัดสร้าง “ทางพิเศษ” ซึ่งประกอบด้วย ระบบทางด่วน (Express Way) และระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit System) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการมาโดยลำดับ แต่ต่อมารัฐบาลพิจารณาเห็นว่า การจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานครติดขัดมาก สมควรเร่งรัดการดำเนินการในส่วนของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้นคณะรัฐมนตรีจึงมีมติเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2535 เห็นชอบให้จัดตั้งรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของนายกรัฐมนตรีเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงได้มีการตรา “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535” (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 90 วันที่ 20 สิงหาคม 2535) โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. 2496

โดยที่พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535 มีบทบัญญัติที่ไม่เพียงพอต่อการจัดทำ จัดการและ

การให้บริการขนส่งมวลชนด้วยระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งการดูแลรักษาความปลอดภัยและสาธารณะ ทำให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครมีข้อจำกัดในการใช้อำนาจตามกฎหมายและไม่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับการขนส่งมวลชนโดยระบบรถไฟฟ้าได้ทวีความจำเป็นมากยิ่งขึ้น จึงได้มีการตรา “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543” (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 117 ตอนที่ 114ก วันที่ 1 ธันวาคม 2543) จัดตั้ง “การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” เรียกโดยย่อว่า “รฟม.” เพื่อปรับปรุงอำนาจหน้าที่ขององค์การรถไฟฟ้ามหานครให้สามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้าให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอำนาจหน้าที่ในการคุ้มครองความปลอดภัยของกิจการรถไฟฟ้าและคนโดยสารรถไฟฟ้า มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของนายกรัฐมนตรี มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกาหรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว
2. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าเพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย
3. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า

ต่อมา เมื่อ พ.ศ. 2545 ได้มีการปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ และได้โอนอำนาจหน้าที่ของนายกรัฐมนตรีในส่วนของการกำกับดูแลการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมาเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

## วิสัยทัศน์

“**ร่วมยกระดับเมือง**  
ด้วยโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน  
และนวัตกรรม เพื่ออนาคตที่ยั่งยืน”

## พันธกิจ

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานของ สฟม. ไว้ 3 ประการ ดังนี้

### 01

ดำเนินการกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนด โดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว

### 02

ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการ และแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้า เพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย

### 03

ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ สฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า






## ภารกิจ


- 01 กำกับภารกิจออกแบบและก่อสร้าง เพื่อขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและระบบเชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพ
- 02 ยกระดับและเชื่อมโยงระบบการบริการ ร่วมกับขนส่งมวลชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกระดับประสบการณ์การเดินทางให้ประชาชน
- 03 พัฒนารูทกิจที่เกี่ยวข้องและร่วมเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ชุมชน และทิศทางพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน
- 04 ถ่ายทอดองค์ความรู้ ความเชี่ยวชาญด้านระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และต่อยอดเป็นนวัตกรรมเพื่อสนับสนุนระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของประเทศ
- 05 พัฒนานวัตกรรมและองค์กรให้มีประสิทธิภาพสูง สร้างความเชื่อมั่นให้กับทุกภาคส่วนเพื่อร่วมดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายอย่างยั่งยืน

## ที่ตั้งหน่วยงาน


เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง  
เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310


 โทรศัพท์  
0 2716 4000

 โทรสาร  
0 2716 4019

 Call Center  
0 2716 4044

 Website  
[www.mrta.co.th](http://www.mrta.co.th)

 Email Address  
[saraban@mrta.co.th](mailto:saraban@mrta.co.th)

 Facebook Fanpage  
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

## รางวัลแห่งความภาคภูมิใจ



### 01 เกียรติบัตรการประเมินองค์กรคุณธรรม

รฟม. ได้รับมอบเกียรติบัตรยกย่องให้เป็น “องค์กรคุณธรรม” ประจำปีงบประมาณ 2565 จากกระทรวงคมนาคม โดยศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต กระทรวงคมนาคม ตามโครงการส่งเสริมชุมชนองค์กร อำเภอ และจังหวัดคุณธรรม ภายใต้แผนแม่บทส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2559 - 2565) โดยความร่วมมือของกระทรวงคมนาคมและกรมการศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม ในการส่งเสริมคุณธรรมของหน่วยงาน ทั้งนี้ การประเมินดังกล่าวพิจารณาจาก 3 ระดับ ได้แก่ การประเมินกระบวนการพัฒนาองค์กร การประเมินกระบวนการและการดำเนินงานตามแผน และการประเมินกระบวนการดำเนินงานตามแผนและพฤติกรรมที่เปลี่ยนแปลง ซึ่ง รฟม. มีผลการประเมินในระดับ “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ”

(หมายเหตุ : ดำเนินการในปีงบประมาณ 2565 ได้รับเกียรติบัตรในปีงบประมาณ 2566)

### 03 ประกาศเกียรติคุณโครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก

รฟม. ได้รับประกาศเกียรติคุณโครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก (Low Emission Support Scheme: LESS) จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 จากการลดก๊าซเรือนกระจกได้จำนวน 1,789 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า ผ่านการดำเนินโครงการ “Green Office” ประจำปี 2565 ระหว่างวันที่ 9 พฤษภาคม - 31 สิงหาคม 2565 ทั้งนี้ รฟม. ได้ดำเนินโครงการ “Green Office” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความรู้ด้านการอนุรักษ์พลังงาน และการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยจัดให้มีกิจกรรม Green Office Hero กิจกรรม Eco Transportations (Car Free Day) กิจกรรม Electric Energy Saving กิจกรรม Now for the Future และ กิจกรรม MRTA 3R ซึ่งตลอดการดำเนินโครงการฯ ประจำปี 2565 รฟม. มียอดการคัดแยกขวดน้ำพลาสติกสะสมจำนวน 138,891 ขวด หรือ 1,736.13 กิโลกรัม

(หมายเหตุ : ดำเนินการในปีงบประมาณ 2565 ได้รับประกาศเกียรติคุณในปีงบประมาณ 2566)

### 02 รางวัลคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ดีเด่น

รฟม. ได้รับมอบรางวัลรัฐวิสาหกิจดีเด่นด้านแรงงานสัมพันธ์ ประเภทรางวัลระดับองค์กร รางวัลรอง “คณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ดีเด่น” ในพิธีมอบรางวัลสถานประกอบกิจการที่มีระบบบริหารจัดการด้านแรงงานยอดเยี่ยม ประจำปี 2566 (Thailand Labour Management Excellence Award 2023) ซึ่งจัดโดยกรมสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน เพื่อยกย่องและเชิดชูเกียรติสถานประกอบกิจการที่มีระบบการบริหารจัดการด้านแรงงานที่เป็นมาตรฐานสากล ทั้งนี้ การได้รับรางวัลดังกล่าวเป็นการสะท้อนถึงความมุ่งมั่นและตั้งใจในการพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านแรงงานสัมพันธ์ของ รฟม. ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันระหว่างนายจ้างและลูกจ้างเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีให้แก่บุคลากรภายในองค์กร

### 04 ประกาศเกียรติคุณ Sustainability Disclosure Award

รฟม. ได้รับมอบประกาศเกียรติคุณ Sustainability Disclosure Award ประจำปี 2565 จากสถาบันไทยพัฒนา ซึ่งรางวัลดังกล่าว สถาบันไทยพัฒนา พิจารณามอบให้แก่บริษัทจดทะเบียน/หน่วยงานที่เป็นองค์กรสมาชิกประชาคมการเปิดเผยข้อมูลความยั่งยืน (Sustainability Disclosure Community: SDC) ที่มีการเผยแพร่ข้อมูลความยั่งยืนต่อสาธารณะในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งนี้ รฟม. มีการเผยแพร่รายงานความยั่งยืนประจำปีมาอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2562 ได้รับกิตติกรรมประกาศ (Sustainability Disclosure Acknowledgement) ต่อมาในปี 2563 และปี 2564 ได้รับประกาศเกียรติคุณ (Sustainability Disclosure Recognition) และปี 2565 นี้ นับเป็นครั้งแรกที่ รฟม. ได้รับรางวัลในระดับสูงสุดคือ รางวัลเกียรติคุณ (Sustainability Disclosure Award) อันสะท้อนถึงความมุ่งมั่นในการสื่อสารผลการดำเนินงานของ รฟม. อย่างครอบคลุมทุกมิติความยั่งยืน ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดี จนมีพัฒนาการตามลำดับ

(หมายเหตุ : ดำเนินการในปีงบประมาณ 2565 ได้รับประกาศเกียรติคุณในปีงบประมาณ 2566)





### 05 โล่และประกาศเกียรติคุณ ระดับชั้นสูงสุด “แพลทินัม”

รฟม. ได้รับโล่และประกาศเกียรติคุณ ระดับแพลทินัม ซึ่งเป็นระดับชั้นสูงสุด ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ในกิจกรรมการรณรงค์ลดสถิติอุบัติเหตุจากการดำเนินงานให้เป็นศูนย์ ประจำปี 2566 หรือ Zero Accident Campaign 2023 ซึ่งจัดขึ้นโดย สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) (สสปท.) กระทรวงแรงงาน ทั้งนี้ รางวัลดังกล่าว สสปท. จะพิจารณา มอบให้แก่หน่วยงานและองค์กรที่มีความมุ่งมั่นในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการดำเนินงาน หรือมีความตั้งใจในการลดสถิติการประสบอันตรายในสถานประกอบการให้เป็นศูนย์ ผ่านการวางแผน และบริหารจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ จนสามารถป้องกัน และลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุในที่ทำงานได้เป็นอย่างดี

### 07 เกียรติบัตรสถานประกอบการปลอดภัย ระดับพื้นฐาน

รฟม. ได้รับมอบเกียรติบัตรสถานประกอบการปลอดภัย ระดับพื้นฐาน ในงานประกาศเกียรติคุณ สถานประกอบการปลอดภัย “รวมพลังสถานประกอบการ ด้านบุรุษไฟฟ้า” จัดโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และสมาคมพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อม

### 09 เกียรติบัตรสำนักงานสีเขียว ระดับดีมาก (G เงิน)

รฟม. ได้รับมอบเกียรติบัตรสำนักงานสีเขียว ระดับดีมาก (G เงิน) จากโครงการสำนักงานสีเขียวระดับประเทศ (Green Office) ประจำปี 2566 ของกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดย รฟม. ได้ดำเนินการกำหนดนโยบาย และวางแผนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมในหน่วยงานสื่อสารและสร้างจิตสำนึกให้แก่ผู้บริหารและพนักงานภายใน รฟม. มีการบริหารจัดการทรัพยากรพลังงาน และการจัดการของเสียอย่างเป็นระบบ มีการจัดการสภาพแวดล้อมและความปลอดภัย และมีการจัดซื้อจัดจ้างโดยคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก

### 06 โล่ประกาศเกียรติคุณศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่น

รฟม. ได้รับมอบโล่ประกาศเกียรติคุณศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่น ประจำปี 2566 จากสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ซึ่ง รฟม. ได้รับรางวัลติดต่อกันเป็นปีที่ 5 โดยศูนย์ข้อมูลข่าวสารของ รฟม. จัดตั้งขึ้นเพื่อให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนได้สะดวก รวดเร็ว อีกทั้งทำหน้าที่ในการเผยแพร่ผลการปฏิบัติงานต่าง ๆ ของ รฟม. เพื่อให้สอดคล้องตามแนวคิด “เปิดเผยเป็นหลัก ปกปิดเป็นข้อยกเว้น” ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

### 08 ประกาศนียบัตร Certificate of ESG Verified Enterprise

รฟม. ได้รับการตรวจประเมินผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (Environment Social Governance: ESG) ของ รฟม. และได้รับประกาศนียบัตร “Certificate of ESG Verified Enterprise” ระดับ Silver จากบริษัท อีเอสจี เรตติ้ง จำกัด ในกำกับของสถาบันไทยพัฒนา ซึ่งรางวัลดังกล่าวถือเป็นการสะท้อนผลการดำเนินงานของ รฟม. ในการกำกับดูแลพัฒนาโครงสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพด้วยหลักธรรมาภิบาลและนวัตกรรม คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

### 10 โล่รางวัล Best Automotive and Transportation Influencer Campaign ในสาขา Brand and Agency Awards

รฟม. ได้รับมอบโล่รางวัล Best Automotive and Transportation Influencer Campaign ในสาขา Brand and Agency Awards จากเวทีประกาศรางวัล Thailand Influencer Awards 2023 ซึ่งเป็นรางวัลที่มอบให้แก่หน่วยงานและองค์กรที่มีความคิดสร้างสรรค์ ในการสร้างคอนเทนต์ให้มีพลังจนเป็นที่ยอมรับในสังคม อีกทั้งยังมีการสร้างจิตสำนึกที่ดีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดย รฟม. ได้นำกลยุทธ์ Influencer Marketing มาใช้ในการจัดทำแคมเปญ “ชวนใช้รถไฟฟ้า MRT” ภายใต้โครงการเพิ่มจำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าของ รฟม. โดยสื่อสารสร้างการรับรู้ถึงผลิตภัณฑ์และบริการของ รฟม. ผ่าน Influencer กว่า 31 ราย และมีผลตอบรับที่ดีด้วยยอดเข้าถึงกว่า 1.1 ล้านครั้ง



สุรศักดิ์

(นายสุรศักดิ์ ทรงศิริไธ)

ประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



## สารประธานกรรมการ รฟม.

ตลอดระยะเวลา 31 ปี ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) อยู่เคียงข้างประชาชน เพื่อส่งมอบการคมนาคมด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยในปีงบประมาณ 2566 รฟม. ได้ดำเนินการภายใต้วิสัยทัศน์ (พ.ศ. 2566 - 2570) “ร่วมยกระดับเมืองด้วยโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและนวัตกรรม เพื่ออนาคตที่ยั่งยืน” โดยมุ่งเน้นการบริหารโครงการและการกำกับดูแลระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพ ครอบคลุม เชื่อมต่อการเดินทางอย่างเป็นระบบ พร้อมรองรับและสนับสนุนความเจริญของเมืองแห่งอนาคตด้วยนวัตกรรมเพื่อความยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อให้การดำเนินงานมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน

นอกจากการให้ความสำคัญกับแนวนโยบายในการขับเคลื่อนองค์กรแล้ว คณะกรรมการ รฟม. ยังให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลการดำเนินงานขององค์กรในมิติอื่น ๆ ควบคู่กันไปอย่างรอบด้าน ทั้งการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้า การเชื่อมโยงระบบการบริการร่วมกับขนส่งมวลชนอื่น ๆ การพัฒนาธุรกิจต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง เป็นต้น โดยหนึ่งในความสำเร็จของการดำเนินงานในปี 2566 นั่นก็คือการเปิดให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง แก่ประชาชน เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2566 รวมไปถึงอีกหลาย ๆ โครงการที่อยู่ระหว่างการเร่งรัดการดำเนินงานเพื่อให้สำเร็จเป็นรูปธรรมในเร็ววัน ไม่ว่าจะเป็นโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) รวมไปถึงโครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษา การดำเนินงานในขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง

ในโอกาสนี้ ผมขอขอบคุณผู้บริหาร พนักงาน และผู้ปฏิบัติงานให้ รฟม. ทุกท่าน ที่ทุ่มเทแรงกายแรงใจในการปฏิบัติหน้าที่ รวมถึงขอขอบคุณผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้ประสานความร่วมมือกันในด้านต่าง ๆ เป็นอย่างดี เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางของประเทศไทยให้ก้าวหน้าทัดเทียมนานาชาติ ผมในฐานะประธานกรรมการ ขอให้คำมั่นว่าจะสนับสนุนการดำเนินงานของ รฟม. ในการพัฒนาโครงข่ายระบบรางและร่วมขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม ในมิติด้านการขนส่งทางรางของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ มุ่งสู่เป้าหมายเดียวกันในการแก้ไขปัญหาการจราจร โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของประชาชน และมุ่งสู่การพัฒนาประเทศไทยอย่างยั่งยืนในทุกมิติ



(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)  
ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



## สารผู้ว่าการ รฟม.

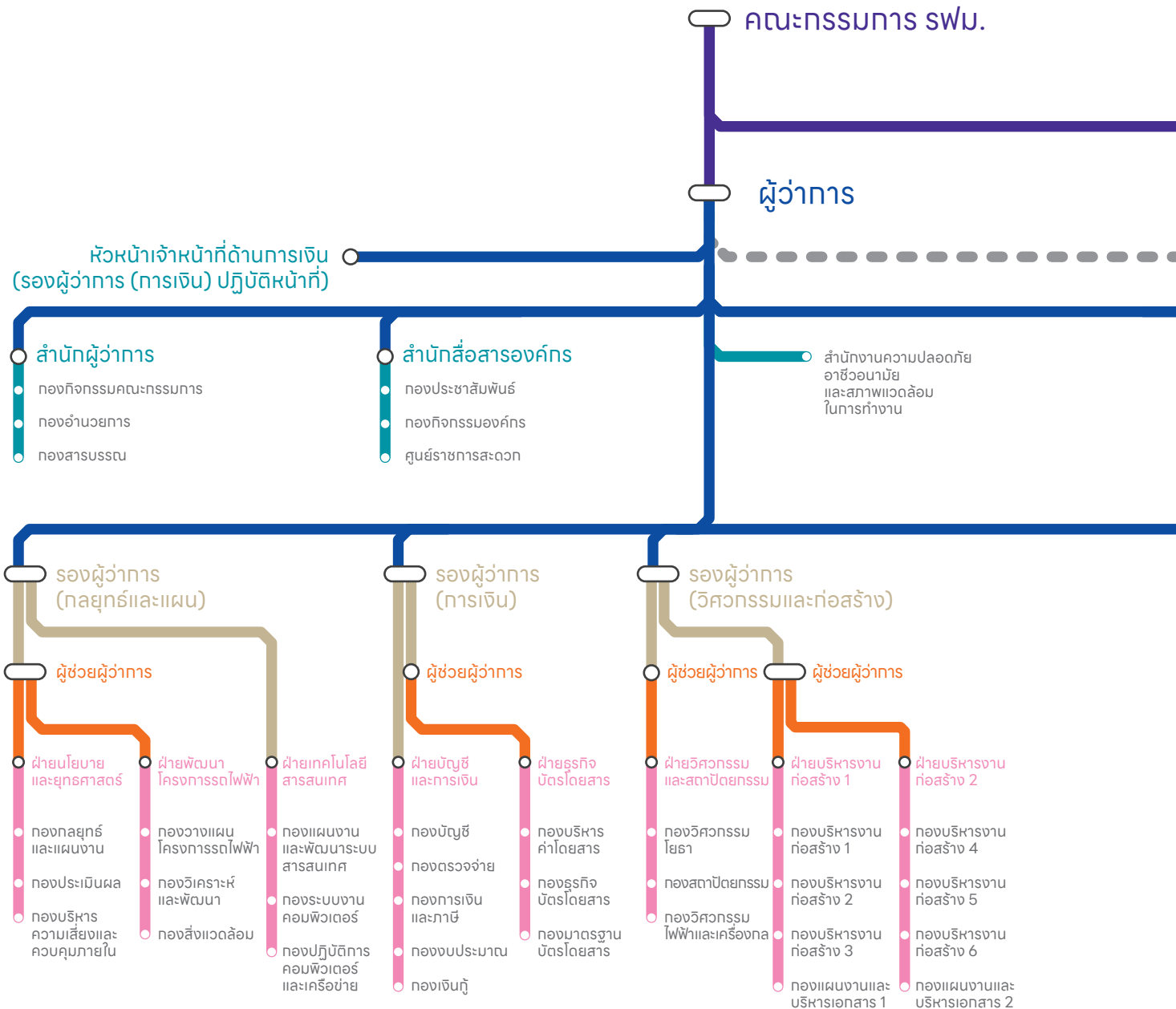
ในปี 2566 ที่ผ่านมานับเป็นอีกหนึ่งปีที่ รฟม. ประสบความสำเร็จในการเร่งรัดผลักดันการดำเนินงานจนสามารถเปิดให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ได้อย่างเป็นทางการ ซึ่งนับเป็นรถไฟฟ้าโมโนเรลสายแรกของ รฟม. ที่เปิดให้บริการแก่ประชาชน เต็มเต็มโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และสำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู จะเป็นอีกหนึ่งโครงการรถไฟฟ้าโมโนเรลที่มีกำหนดเปิดให้บริการเป็นลำดับถัดไป นอกจากนี้ ยังมีโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง และการดำเนินการตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงโครงการรถไฟฟ้าในหัวเมืองหลักตามภูมิภาคต่าง ๆ ที่อยู่ระหว่างการคัดเลือกที่ปรึกษา และการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบ โดยทั้งหมดนี้ ผมในฐานะผู้ว่าการ รฟม. ขอให้เชื่อมั่นว่า จะเร่งรัดและดำเนินการภายใต้หลักธรรมาภิบาลเพื่อให้ รฟม. มีการบริหารงานที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ และมีศักยภาพพร้อมเดินหน้าภารกิจตามที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล

นอกเหนือจากการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าซึ่งเป็นภารกิจหลักที่ได้รับมอบหมายแล้ว รฟม. ยังให้ความสำคัญกับการดำเนินงานด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility: CSR) โดยในปี 2566 นี้ รฟม. ได้รับรางวัลสำนักงานสีเขียว ระดับดีมาก (G เงิน) จากโครงการสำนักงานสีเขียวระดับประเทศ (Green Office) ประจำปี 2566 ของกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งรางวัลดังกล่าวนับเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีของการพัฒนาเพื่อยกระดับสำนักงานไปสู่การเป็นสำนักงานสีเขียว (Green Office) นอกจากนี้ รฟม. ยังได้จัดกิจกรรมต่าง ๆ ที่มีส่วนช่วยสนับสนุนและส่งเสริมความรู้ความสามารถของประชาชนในชุมชนตามแนวสายทางโครงการ เช่น จัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการช่วยฟื้นคืนชีพเบื้องต้นและการดับเพลิงเบื้องต้น การมอบทุนการศึกษาแก่นักเรียนในโรงเรียนตามแนวสายทาง รวมถึงกิจกรรมส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวของชุมชนตามแนวสายทางรถไฟฟ้า เป็นต้น โดยทั้งหมดนี้ รฟม. มุ่งหวังให้เกิดการยกระดับคุณภาพชีวิต การพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

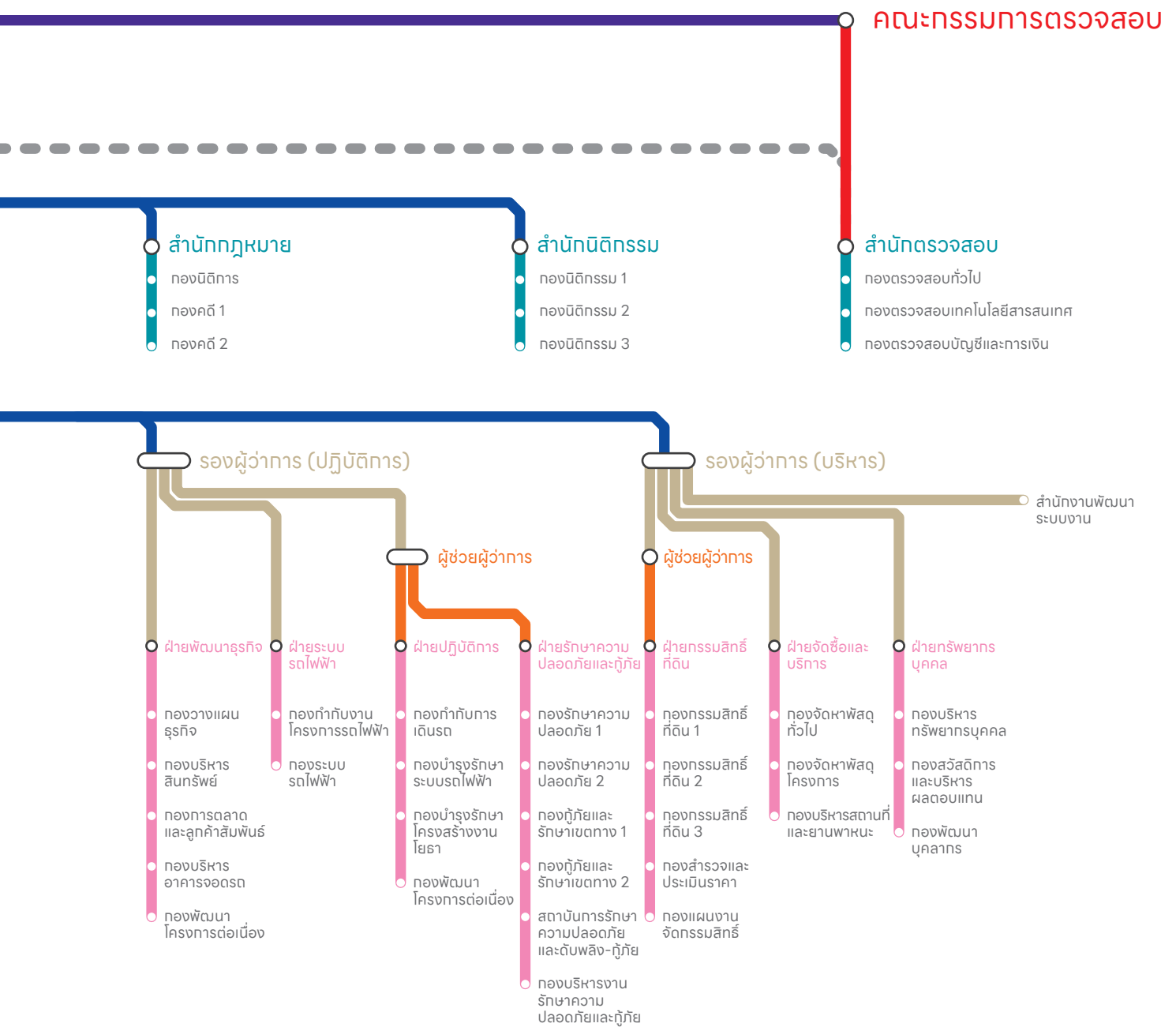
จากผลการดำเนินงานที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ผมต้องขอขอบคุณคณะผู้บริหาร พนักงาน และผู้ปฏิบัติงานให้ รฟม. ที่ปฏิบัติงานด้วยความร่วมมือร่วมใจ อย่างเต็มกำลังความสามารถ ตลอดจนขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในทุกภาคส่วน ที่ได้ร่วมมือดำเนินงานอันก่อให้เกิดประโยชน์ต่อประเทศชาติทั้งในด้านการคมนาคมและด้านเศรษฐกิจ และร่วมพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนไปพร้อมกัน

# โครงสร้างองค์กร และสรุปอัตรากำลังผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้าง รฟม.

## โครงสร้างองค์กร







## อัตรากำลังผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้าง สฟม.

(ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

### จำนวนผู้บริหารตามสัญญาจ้าง พนักงาน และลูกจ้างทั้งหมด

# 1,208

 คน


จำนวนผู้บริหาร  
ตามสัญญาจ้าง

# 1

 คน


จำนวนพนักงาน

# 1,207

 คน


เพศชาย

# 606

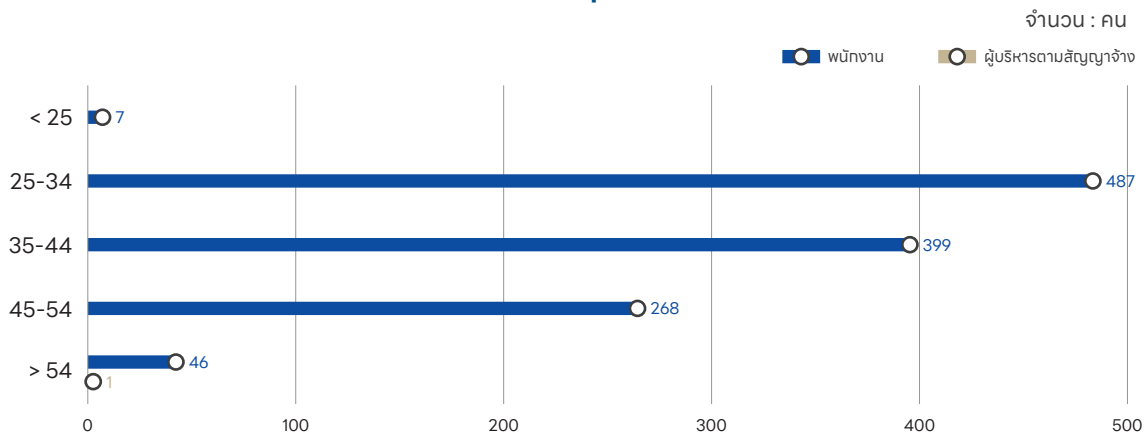
 คน


เพศหญิง

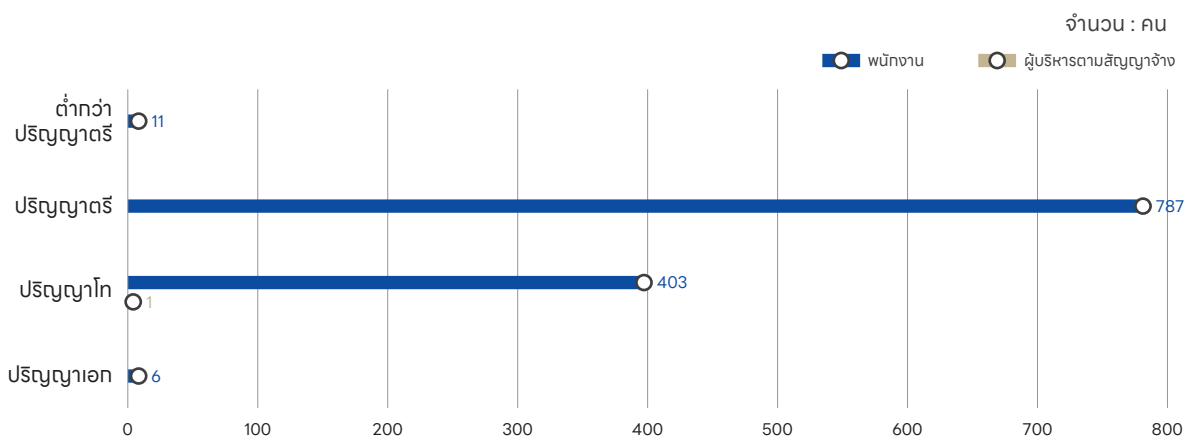
# 601

 คน

### อายุ



### การศึกษา





## ตำแหน่ง

จำนวน : คน

พนักงานระดับปฏิบัติการ  
(ต่ำกว่าปริญญาตรี)

11

พนักงานระดับปฏิบัติการ  
(ปริญญาตรีขึ้นไป)

854

หัวหน้าแผนก  
หรือเทียบเท่า

243

ผู้อำนวยการกอง  
หรือเทียบเท่า

71

ผู้อำนวยการฝ่าย  
หรือเทียบเท่า

17



ผู้ช่วยผู้ว่าการ

6



รองผู้ว่าการ

5



ผู้ว่าการ

1

## ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้าง

ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด เช่น เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าครองชีพสวัสดิการต่าง ๆ 3 ปี ย้อนหลังมีค่าใช้จ่ายดังนี้

## รอบปีงบประมาณ

2564

850,502,483.54  
บาท

2565

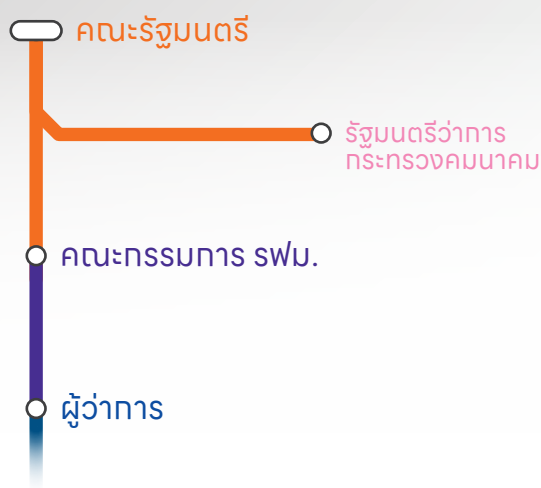
862,826,021.90  
บาท

2566

930,078,769.48  
บาท

# โครงสร้างผู้มีอำนาจในการดำเนินงาน และโครงสร้างธุรกิจของ รฟม.

## โครงสร้างผู้มีอำนาจในการดำเนินงานของ รฟม.



รฟม. เป็นรัฐวิสาหกิจที่สร้างขึ้นโดยพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ซึ่งในมาตรา 25 และมาตรา 26 กำหนดให้ผู้ว่าการ รฟม. มีอำนาจในกิจการภายใน รวมถึงกิจการที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอก โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน หรือต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด นอกจากนี้ ตามมาตรา 18 ยังได้กำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ รฟม. ยกเว้นการดำเนินการตามมาตรา 75 ที่กำหนดให้ รฟม. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนจึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้

01

ดำเนินงานการรถไฟฟ้า  
ในเส้นทางหนึ่งเส้นทางใด

02

ขยาย ปรับปรุง หรือดำเนินการใด ๆ  
ซึ่งมีวงเงินเกินห้าร้อยล้านบาท

03

กู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท

04

ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใด  
เพื่อใช้ในการลงทุน

05

จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์

06

ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ  
ในอสังหาริมทรัพย์  
ซึ่งมีมูลค่าเกินสิบล้านบาท

07

ให้สัมปทาน ต่ออายุสัมปทาน  
โอนสัมปทาน หรือพิทตอนสัมปทาน  
กิจการรถไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วน

08

จัดตั้งบริษัทจำกัด  
หรือบริษัทมหาชนจำกัด

09

เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น  
หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด  
หรือบริษัทมหาชนจำกัด

10

พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม.  
ตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์  
แก่การให้บริการกิจการรถไฟฟ้า

11

การจ่ายเงินค่าทดแทนและค่าเสียหายโอกาส  
ตามมาตรา 53 วรศคส

ต่อมา เมื่อ พ.ศ. 2545 ได้มีการปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ และได้โอนอำนาจหน้าที่ของนายกรัฐมนตรีนั่งว่าการกระทรวงคมนาคม ในการกำกับดูแล รฟม. มาเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



## โครงสร้างธุรกิจของ รฟม.



รฟม. เป็นหน่วยงานของรัฐที่รัฐบาลเป็นเจ้าของ และเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ มิใช่รัฐวิสาหกิจประเภทจัดตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 ที่มีวัตถุประสงค์ในการเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เพื่อให้สามารถจำหน่ายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ให้แก่ผู้ถือหุ้น รฟม. จึงไม่มีผู้ถือหุ้น ซึ่งซื้อหุ้นผ่านทางตลาดหลักทรัพย์

ทั้งนี้ รฟม. มีโครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบ ดังนี้

1. **รถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว**
  - 1.1 รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
  - 1.2 รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
  - 1.3 รถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง
  - 1.4 รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ\*
  - 1.5 รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต\*

\* เป็นโครงการที่ รฟม. เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง และอยู่ระหว่างโอนโครงการฯ ให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ
2. **โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง**
  - 2.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
  - 2.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
  - 2.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี
  - 2.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
3. **โครงการที่อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ**
  - 3.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
  - 3.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)
4. **โครงการระบบขนส่งมวลชนในเมืองหลักภูมิภาค**
  - 4.1 โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระยะที่ 1) ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง
  - 4.2 โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ (สายสีแดง) ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี
  - 4.3 โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (สายสีเขียว) ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์
  - 4.4 โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก (สายสีแดง) ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก
5. **โครงการในอนาคต**
  - 5.1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4
  - 5.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา

## รายนามและประวัติคณะกรรมการ รฟม.



01

**นายสรารุตร  
ทรงศรีวไล**



02

**นายอภิรัฐ  
ไชยวงศ์น้อย**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 59 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 15 กันยายน 2507

### คุณวุฒิการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมขนส่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

- อธิบดีกรมทางหลวง

**การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจ และบริษัทระหว่างปีบัญชี 2566**

- ประธานกรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

### ประวัติการทำงาน

- อธิบดีกรมการขนส่งทางราง
- ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมทางหลวง (ฝ่ายบำรุงทาง)
- รองอธิบดีกรมทางหลวง (ฝ่ายวิชาการ)

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 5 พฤศจิกายน 2507

### คุณวุฒิการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

### ประกาศนียบัตร/วุฒิบัตร

- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 60

**ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

**การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจ และบริษัทระหว่างปีบัญชี 2566**

- กรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทย

### ประวัติการทำงาน

- อธิบดีกรมท่าอากาศยาน
- รองอธิบดีฝ่ายดำเนินงาน กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 3 กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการกองฝึกอบรม กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ 1 กรมทางหลวง
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ 3 กรมทางหลวง





03

**วโล ดร.พิชชช  
กงศรี**



04

**ผศ. ดร.เผ่าภัก  
ศรีสุข**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**  
ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน  
อายุ 63 ปี  
วัน เดือน ปี เกิด 26 เมษายน 2503

#### คุณวุฒิการศึกษา

- ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (รัฐประศาสนศาสตร์) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

#### ประกาศนียบัตร/วุฒิบัตร

- เนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 37 สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- ข้าราชการบำนาญ สังกัดกระทรวงกลาโหม
- อนุกรรมการพิจารณากรณีร้องเรียนที่สมควรได้รับ เข้มงวดคดีของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ

#### ประวัติการทำงาน

- ได้รับพระราชทานยศทหารเป็นกรณีพิเศษ เป็นพลโท สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม กระทรวงกลาโหม
- ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน กลาโหม
- ผู้อำนวยการ สำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม กระทรวงกลาโหม
- ผู้อำนวยการกองตรวจ สำนักงานจเรทหาร สำนักผู้บัญชาการทหารสูงสุด
- นายทหารพระธรรมนูญ หน่วยบัญชาการป้องกันภัยทางอากาศ กองทัพบก
- นายทหารพระธรรมนูญ กรมสารบรรณทหารบก กองทัพบก
- อัยการผู้ช่วยศาลทหารกรุงเทพ สำนักงานอัยการทหาร กรมพระธรรมนูญ กระทรวงกลาโหม

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**  
ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน  
อายุ 51 ปี  
วัน เดือน ปี เกิด 24 มีนาคม 2515

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Philosophy (Electrical Engineering), Imperial College of Science Technology and Medicine, UK
- Master of Science (Communication and Signal Processing), Imperial College of Science Technology and Medicine, UK
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) (วิศวกรรมโทรคมนาคม) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- อาจารย์ประจำสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจ และบริษัทระหว่างปีบัญชี 2566

- กรรมการการยางแห่งประเทศไทย
- บริษัท โคลเวอร์ เพาเวอร์ จำกัด (มหาชน)
- บริษัท ไอ-ทีริ ครีเอชั่น จำกัด
- บริษัท คาซิมา จำกัด

#### ประวัติการทำงาน

- อนุกรรมการบริหารและเพิ่มประสิทธิภาพองค์กร (Executive Committee) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- รักษาการแทนรองอธิการบดี สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง



05

## นายพิชญะ จันทรานุวัฒน์

### ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

ตั้งแต่วันที่ 16 สิงหาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 63 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 1 เมษายน 2503

### คุณวุฒิการศึกษา

- วิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิตกิตติมศักดิ์ (วิศวกรรมไฟฟ้าประเภททั่วไป) มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- Master of Science (Fire Protection Engineering), Worcester Polytechnic Institute (WPI), USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมไฟฟ้า) สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- นายกสมาคมผู้ตรวจสอบอาคาร (BSA)
- กรรมการมูลนิธิอินชางไทยใจอาสา (TTVF)
- กรรมการสมาคมวิศวกรที่ปรึกษาเครื่องกลและไฟฟ้าไทย (MECT)
- กรรมการเทคนิค ของ Building Construction Code: NFPA-5000
- กรรมการเทคนิค ของ Life Safety Code: NFPA-101 คณะสถานพยาบาล คณะทางหนีไฟ และคณะพื้นฐาน (Health Care Occupancies Mean of Egress, and Fundamental, National Fire Protection Association, USA)

### การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจ และบริษัทระหว่างปีบัญชี 2566

- บริษัท พีวชั่น ไฟร์ เซฟตี้ จำกัด
- บริษัท พีวชั่น คอนซัลแตนท์ จำกัด

### ประวัติการทำงาน

- วิศวกรไฟฟ้า โครงการออกแบบอาคารใหม่ โรงพยาบาล กรุงเทพมหานคร
- วิศวกรความปลอดภัยสำหรับสถานีผู้โดยสาร โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ไทย - จีน กรุงเทพฯ -โคราช
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการ Dusit Central Park
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการโรงพยาบาลซีพีเมดิคอล เซ็นเตอร์ (CP Medical Center)
- วิศวกรไฟฟ้าและป้องกันอัคคีภัย โครงการศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ โซน C
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการ Super Luxury Mandarin Oriental Residence (ICONSIAM)
- วิศวกรไฟฟ้า โครงการอาคารสำนักงานและพาณิชย์ รสา 2 เพชรบุรี
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการโรงพยาบาลนวมินทร์บพิตร 84 พรรษา
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการ SEAGATE BUILDING 6-NIMBUS
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการออกแบบงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (SAT-1)
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการอาคารรัฐสภาแห่งใหม่
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการปิยมหาราชการุญย์ (SiPH)
- วิศวกรป้องกันอัคคีภัย โครงการก่อสร้างสนามบินนานาชาติ แห่งที่ 2 (ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ)
- วิศวกรไฟฟ้า โครงการอาคารที่ทำการสำนักงาน ป.ป.ช. สำนักงานป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ





06

## นายธีระพงษ์ วงศ์ศิระวิลาส

### ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 ถึง 19 กุมภาพันธ์ 2566

อายุ 59 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 4 กันยายน 2507

### คุณวุฒิการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

### การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจ และบริษัทระหว่างปีบัญชี 2566

- ประธานกรรมการ บริษัท อสมท จำกัด (มหาชน)
- กรรมการธนาคาร ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- ประธานกรรมการกำกับการปฏิบัติตามกฎหมาย ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)
- กรรมการอิสระ/คณะกรรมการตรวจสอบ/ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน บริษัท ปตท.สำรวจและผลิตปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน)

### ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษานายกรัฐมนตรีฝ่ายข้าราชการประจำ (สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี)
- เลขาธิการคณะรัฐมนตรี
- รองเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (นักบริหารระดับสูง)
- ที่ปรึกษาประจำสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
- รักษาการในตำแหน่งที่ปรึกษาประจำสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
- ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (ผู้อำนวยการระดับสูง)
- ผู้อำนวยการสำนักพัฒนายุทธศาสตร์และติดตามนโยบายพิเศษ (ผู้อำนวยการระดับสูง)
- ผู้อำนวยการกองการประชุมคณะรัฐมนตรี (ผู้อำนวยการระดับต้น)
- ผู้อำนวยการกองการประชุมคณะรัฐมนตรี



07

**นายมงคลชัย  
สมอุดร**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

ตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2566 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 57 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 3 ตุลาคม 2508

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Philosophy (Vocational Education), Kasetsart University
- วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การจัดการทรัพยากร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต (นิติศาสตร์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- รองปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

#### ประวัติการทำงาน

- ผู้ตรวจราชการสำนักนายกรัฐมนตรี
- นักวิชาการทรงคุณวุฒิพิเศษ
- ที่ปรึกษาด้านมาตรฐานการอาชีวศึกษา



08

**นายปิยกร  
อภิบาลศรี**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2564 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 53 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 16 เมษายน 2513

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Business Administration, Drexel University, Philadelphia, USA
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจ และบริษัทระหว่างปีบัญชี 2566

- กรรมการองค์การเภสัชกรรม
- กรรมการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

#### ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาด้านยุทธศาสตร์ภาษีสรรพสามิต กรมสรรพสามิต
- รองอธิบดีกรมสรรพสามิต
- ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบป้องกันและปราบปราม กรมสรรพสามิต
- ผู้อำนวยการสำนักงานสรรพสามิตภาคที่ 8 กรมสรรพสามิต
- สรรพสามิตพื้นที่กรุงเทพมหานคร 3 กรมสรรพสามิต
- สรรพสามิตพื้นที่กรุงเทพมหานคร 5 กรมสรรพสามิต



09

นางจันทิรา  
บุรุษพัฒน์

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)  
ตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม 2564 ถึง ปัจจุบัน  
อายุ 59 ปี  
วัน เดือน ปี เกิด 14 ตุลาคม 2506

#### คุณวุฒิการศึกษา

- ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจ และบริษัทระหว่างปีบัญชี 2566

- ประธานกรรมการ สถาบันการบินพลเรือน
- กรรมการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

#### ประวัติการทำงาน

- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร พื้นที่ 5 กรมการขนส่งทางบก
- ผู้ตรวจราชการกรมการขนส่งทางบก



10

นายเวllibพล  
เพ็ญสุตร

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)  
ตั้งแต่วันที่ 19 มกราคม 2564 ถึง 30 พฤศจิกายน 2565  
อายุ 59 ปี  
วัน เดือน ปี เกิด 8 ตุลาคม 2506

#### คุณวุฒิการศึกษา

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การจัดการด้านการตลาด) มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจ และบริษัทระหว่างปีบัญชี 2566

- คณะกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบ บริษัท โกลบอล เพาเวอร์ ซินเนอร์ยี จำกัด (มหาชน)

#### ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ
- ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ 2
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านสังคม 3
- ผู้อำนวยการสำนักจัดการงบประมาณเพื่อการบูรณาการงบประมาณเขตพื้นที่ และการบูรณาการงบประมาณในการบริหารราชการในต่างประเทศ
- ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณเพื่อการบูรณาการงบประมาณเขตพื้นที่ 2
- ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณเขตพื้นที่ 1
- ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณเขตพื้นที่ 1 และ 4
- ผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์การงบประมาณเพื่อการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ กลุ่มการจัดทำงบประมาณจังหวัดและกลุ่มจังหวัด และการบูรณาการงบประมาณในการบริหารราชการในต่างประเทศ





11

**นายพungskิตต์  
ครเจริญ**



12

**นายปัญญา  
ชูพานิช**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2565 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 58 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 5 สิงหาคม 2508

#### คุณวุฒิการศึกษา

- วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์เกษตร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เศรษฐศาสตร์เกษตร) มหาวิทยาลัยขอนแก่น

**ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

- รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ

**การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจ และบริษัทระหว่างปีบัญชี 2566**

- กรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

#### ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาสำนักงบประมาณ สำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านสังคม 1 สำนักงบประมาณ
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณเขตพื้นที่ 7 สำนักงบประมาณ

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 49 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 16 มกราคม 2517

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Philosophy (Transportation Engineering), University of Illinois at Urbana-Champaign, USA
- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต วิศวกรรมโยธา (วิศวกรรมโครงสร้าง) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

- ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

**การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง ในรัฐวิสาหกิจ และบริษัทระหว่างปีบัญชี 2566**

- กรรมการ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด
- กรรมการรองคํารับราชการจัดการก๊าซเรือนกระจก

#### ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง



13

**นายวิชญาทร  
บุญชิต**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**  
ตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม 2560 ถึง ปัจจุบัน  
**อายุ 57 ปี**  
**วัน เดือน ปี เกิด 5 มีนาคม 2509**

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Philosophy (Economics), Carleton University, Ottawa, Canada
- Master of Arts (Joint Japan World Bank Graduate Scholarship: JJWBGSP), (Development Economics), Williams College, Massachusetts, USA
- พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาการเศรษฐกิจ) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

#### ประวัติการทำงาน

- รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน (นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ทรงคุณวุฒิ)
- ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนเศรษฐกิจมหภาค (ผู้อำนวยการสูง)
- ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบบัญชีประชาชาติ (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนเชี่ยวชาญ)
- ผู้อำนวยการส่วนแบบจำลองและประมาณการเศรษฐกิจ (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ)



14

**นายพงษ์นรา  
เย็นยิ่ง**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**  
ตั้งแต่วันที่ 8 ตุลาคม 2563 ถึง ปัจจุบัน  
**อายุ 57 ปี**  
**วัน เดือน ปี เกิด 17 สิงหาคม 2509**

#### คุณวุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (บริหารทั่วไป) มหาวิทยาลัยบูรพา
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- รองอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง

#### ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการสำนักสนับสนุนและพัฒนาตามผังเมือง กรมโยธาธิการและผังเมือง
- เลขานุการกรม กรมโยธาธิการและผังเมือง
- ผู้อำนวยการกองบูรณะและบำรุงรักษา กรมโยธาธิการและผังเมือง
- วิศวกรโยธาธิการโยธา (ระดับปฏิบัติการ - ชำนาญการพิเศษ) กรมโยธาและผังเมือง



15

**นายพีรณ  
স্যยะสิทธิ์พานิช**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2564 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 47 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 3 มีนาคม 2519

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Philosophy (Environmental Engineering), The University of Cincinnati, Ohio, USA
- Master of Engineering (Environmental Engineering), The University of Cincinnati, Ohio, USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

#### ประวัติการทำงาน

- รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ผู้อำนวยการกองประสานการจัดการการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ผู้อำนวยการกลุ่มงานปิโตรเคมี สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



16

**นายโทคุจิ  
ซันแก้ว**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

ตั้งแต่วันที่ 18 สิงหาคม 2565 ถึง 26 กุมภาพันธ์ 2566

อายุ 54 ปี

วัน เดือน ปี เกิด 3 มิถุนายน 2512

#### คุณวุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา)

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- ผู้อำนวยการสำนักการวางผังและพัฒนาเมือง กรุงเทพมหานคร

#### ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
- รองผู้อำนวยการสำนัก (ปฏิบัติงานด้านปฏิบัติการ) สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการสำนักงานออกแบบ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการกองควบคุมอาคาร สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
- วิศวกรโยธาชำนาญการพิเศษ (ด้านออกแบบและคำนวณ) กลุ่มงานวิศวกรรมทาง 1 สำนักงานออกแบบ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร





17

**นายรัชชัย  
นาคศักดิ์ศรี**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**  
ตั้งแต่วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2566 ถึง ปัจจุบัน  
**อายุ 58 ปี**  
**วัน เดือน ปี เกิด 20 สิงหาคม 2508**

#### **คุณวุฒิการศึกษา**

- Master of Science (Engineering), Transport Planning and Engineering, University of Leeds, UK
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ชลประทาน) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

#### **ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

- ผู้อำนวยการสำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร

#### **ประวัติการทำงาน**

- รองผู้อำนวยการสำนักการโยธา (ปฏิบัติงานด้านวิชาการ) กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการสำนักงานวิศวกรรมทาง สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการสำนักงานออกแบบ สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการกองแผนงานและประสานสาธารณูปโภค สำนักการโยธา กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร



18

**นายภคพงศ์  
ศรีกันทรมาศ**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**  
ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2561 ถึง ปัจจุบัน  
**อายุ 59 ปี**  
**วัน เดือน ปี เกิด 21 มีนาคม 2507**

#### **คุณวุฒิการศึกษา**

- Master of Engineering, Lamar University, USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

#### **ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)**

- ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

#### **ประวัติการทำงาน**

- รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (วิศวกรรมและก่อสร้าง)
- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 1 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

## รายนามผู้บริหารและประวัติผู้บริหารระดับสูง รฟม.

(ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)



### รายนามผู้บริหาร รฟม.

**01 นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ**  
ผู้อำนวยการ

**02 นายวิทยา พันธุ์มงคล**  
รองผู้อำนวยการ (ปฏิบัติการ)

**03 นางณัฐมณฑล บุณนาค**  
รองผู้อำนวยการ (การเงิน)

**04 นายกิตติกร ต้นเปาว์**  
รองผู้อำนวยการ (วิศวกรรมและก่อสร้าง)

**05 นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ**  
รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)

**06 นายพัฒนพงษ์ พงศ์ศุภสมิทธิ์**  
รองผู้อำนวยการ (บริหาร)



**07 นายทนอม รัตนเศรษฐ**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ

**08 นายทิตติ เอกวัลลภ**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ

**09 นางสาวจิรนิษฐ์ วรจักร**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ

**10 นายณัฐพงศ์ สงษ์ประชา**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรักษาการผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย

**11 นายสุทัศน์ สีขเรศ**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรักษาการผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

**12 นายณัฐ นาคธรณินทร์**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรักษาการผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า





**13 นางมลทิรา ลักษณะสิริศักดิ์**  
ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ

**16 นายสุพงษ์ รัตบฏวณิช**  
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ

**19 นางสาวชัชสุดา อนนตพันธ์**  
ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน

**14 นางสาวจิรฐา วัฒนประดิษฐ์**  
ผู้อำนวยการสำนักสื่อสารองค์กร

**17 นางสาวบุษกร อยู่สุข**  
ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและยุทธศาสตร์

**20 นายสมประสงค์ สัตยวัลลี**  
ผู้อำนวยการฝ่ายธุรกิจบัตรโดยสาร

**15 นายภาคภูมิ กาญจนสถิตย์**  
ผู้อำนวยการสำนักนิติกรรม  
และรักษาการผู้อำนวยการ  
กองนิติกรรม 1

**18 นายสมคิด สิริธรรม**  
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ

**21 นายศราวณี เอกสุวรรณ**  
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม  
และสถาปัตยกรรม



**22 นายบารมีนทร์ เจริญพานิช**  
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงาน  
ก่อสร้าง 1

**23 นายวัชรพล คงสวัสดิ์**  
ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงาน  
ก่อสร้าง 2

**24 นายยุทธศักดิ์ ชื่นใจ**  
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

**25 นางระวีวรรณ พงศ์ศุภสมิทธิ์**  
ผู้อำนวยการฝ่ายระบบรถไฟฟ้า

**26 นายณัฐภักดิ์ อุณหงศา**  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ

**27 ร.ต.อ.ศิริวัชร แก้วดุสิต**  
ผู้อำนวยการฝ่ายรักษา  
ความปลอดภัยและกฎหมาย

**28 นายชัยยศ ณ นคร**  
ผู้อำนวยการฝ่ายทรมสิทธิ์ที่ดิน

**29 นายทวิช พึ่งตน**  
ผู้อำนวยการฝ่ายจัดซื้อและบริการ

## ประวัติผู้บริหารระดับสูง

### 01 นายวิทยา พันธุ์มงคล

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Science (Civil Engineering), New Jersey Institute of Technology, USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### ประกาศนียบัตร/วุฒิปัตร

- ประกาศนียบัตรชั้นสูง การเสริมสร้างสังคมสันติสุข สถาบันพระปกเกล้า

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- รองผู้ว่าการ (ปฏิบัติการ) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

#### ประวัติการทำงาน

- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 1 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองบริหารงานก่อสร้าง 2 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

### 02 นางณัฐมณ บุญนาค

#### คุณวุฒิการศึกษา

- การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต (เกียรตินิยม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เศรษฐศาสตร์เกษตร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาบัตรหลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 61 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

#### ประกาศนียบัตร/วุฒิปัตร

- Certificate of Attendance, Director Accreditation Program (DAP) Class 152/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- ประกาศนียบัตรหลักสูตร นักบริหารการงบประมาณระดับสูง รุ่นที่ 4 สำนักงบประมาณ กระทรวงการคลัง
- วุฒิปัตรหลักสูตร Leadership Succession Program (LSP) รุ่นที่ 7 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDPA)

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- รองผู้ว่าการ (การเงิน) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

#### ประวัติการทำงาน

- รักษาการรองผู้ว่าการ (การเงิน) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



### 03 นายกิตติกร ดันเปาว์

#### คุณวุฒิการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมโครงสร้าง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- รองผู้ว่าการ (วิศวกรรมและก่อสร้าง) การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

#### ประวัติการทำงาน

- รักษาการรองผู้ว่าการ (วิศวกรรมและก่อสร้าง) การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองวิศวกรรมโยธา การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

### 04 นายสาโรจน์ ต.สุวรรณ

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Business Administration (Business Administration), Nova Southeastern University, USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### ประกาศนียบัตร/วุฒิบัตร

- Certificate of Achievement for Public-Private Partnership in Transportation Infrastructure, The Institute for Public-Private Partnership (IP3)
- Certificate for Social Infrastructure Development and Planning II, Japan International Cooperation Agency (JICA)
- วุฒิบัตรหลักสูตรผู้บริหารการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ รุ่นที่ 3 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์กรภาครัฐ (IRDP)

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน) การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

#### ประวัติการทำงาน

- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองบริหารงานก่อสร้าง 2 การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

### 05 นายพัฒนพงษ์ พงศ์ศุภสมิทธิ์

#### คุณวุฒิการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมกรรมการก่อสร้างและการจัดการ) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT)
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2566)

- รองผู้ว่าการ (บริหาร) การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

#### ประวัติการทำงาน

- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 1 การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองบริหารงานก่อสร้าง 3 การรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

# ข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน และรายงานวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

## สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

	2566 (สทง.รับรอง)	2565 (สทง.รับรอง)	2564 (สทง.รับรอง)
<b>ผลการดำเนินงาน</b>			
รายได้จากการดำเนินงานและรายได้อื่น	17,335.06	15,638.79	15,936.68
กำไรก่อนค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่ายและสิทธิตัดจ่าย รวมทั้งต้นทุนทางการเงิน (ดอกเบี้ยจ่าย) (EBITDA)	12,833.76	11,718.11	12,629.66
ต้นทุนทางการเงิน	2,907.05	2,573.08	3,004.72
ค่าเสื่อมราคาและสิทธิตัดจำหน่าย	7,515.47	7,221.49	7,190.83
กำไรสุทธิ	1,656.30	1,317.63	1,840.94
<b>ฐานะการเงิน</b>			
สินทรัพย์รวม	554,313.64	472,726.55	460,909.12
หนี้สินรวม	528,158.17	447,719.11	436,907.78
ส่วนของผู้ถือหุ้น	26,155.47	25,007.44	24,001.34
<b>อัตราส่วนทางการเงิน</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.08	1.10	1.01
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ROA (EBIT) (ร้อยละ)	0.96	0.95	1.18
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	20.19	17.90	18.20
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม (เท่า)	0.95	0.95	0.95

## ฐานะการเงิน

ณ สิ้นปีงบประมาณ 2566 รพม. มีสินทรัพย์รวม 554,313.64 ล้านบาท รายการส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์งานโครงการรถไฟฟ้า และรายการเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งรัฐเป็นผู้รับภาระโดยจะจัดสรรเงินงบประมาณแผ่นดินเป็นรายปีจนจบโครงการ ตามมติคณะรัฐมนตรี

หนี้สินรวม จำนวน 528,158.17 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายการรายได้รอการรับรู้และหนี้สินเงินกู้ สำหรับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าและส่วนของผู้ถือหุ้น จำนวน 26,155.47 ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน ในปี 2566 รพม. มีกำไรสุทธิ 1,656.30 ล้านบาท แบ่งเป็นรายได้ จำนวน 17,335.06 ล้านบาท ซึ่งมีรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลและรายได้จากการให้สัญญาสัมปทานเป็นรายได้หลัก สำหรับค่าใช้จ่าย จำนวน 15,678.76 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายการค่าเสื่อมราคาโครงการรถไฟฟ้า ต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายในการบริการรถไฟฟ้า โดยสอดคล้องกับปริมาณโครงการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการและหนี้สินเงินกู้ที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ

## การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน (Ratio Analysis)

อัตราส่วนทางการเงิน	สูตร	ณ 30 ก.ย.66	ณ 30 ก.ย.65	ณ 30 ก.ย.64	หน่วย
<b>1. สภาพคล่อง</b>					
1.1 เงินทุนหมุนเวียน (Working Capital)	สินทรัพย์หมุนเวียน - หนี้สินหมุนเวียน	4,485.82	4,725.39	274.24	ล้านบาท
1.2 อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)	$\frac{\text{สินทรัพย์หมุนเวียน}}{\text{หนี้สินหมุนเวียน}}$	1.08	1.10	1.01	เท่า
1.3 อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio) *	$\frac{\text{สินทรัพย์หมุนเวียน}}{\text{หนี้สินหมุนเวียน-หนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี}}$	1.37	1.21	1.20	เท่า
<b>2. สภาพหนี้</b>					
2.1 อัตราส่วนหนี้สินรวม ต่อสินทรัพย์รวม (Debt Ratio)	$\frac{\text{หนี้สินรวม}}{\text{สินทรัพย์รวม}}$	0.95	0.95	0.95	เท่า
2.2 อัตราส่วนหนี้สินรวม ต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Debt Equity Ratio)	$\frac{\text{หนี้สินรวม}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}}$	20.19	17.90	18.20	เท่า
<b>3. ความสามารถในการทำกำไร</b>					
3.1 อัตราผลตอบแทน ต่อสินทรัพย์ (ROA)	$\frac{\text{กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักต้นทุนทางการเงิน (EBIT) * 100}}{\text{สินทรัพย์รวม}}$	0.96	0.95	1.18	%
3.2 อัตราผลตอบแทน ต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ROE)	$\frac{\text{กำไร (ขาดทุน) สุทธิ * 100}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}}$	6.33	5.27	7.67	%

หมายเหตุ \* ไม่รวมเงินกู้ยืมระยะสั้น เนื่องจากรัฐบาลจะให้เงินอุดหนุนเพื่อชำระคืนหนี้

จากตารางข้างต้น สามารถสรุปผลการดำเนินงานและฐานะการเงินของ รฟม. ดังนี้

### 1. สภาพคล่อง

**วิเคราะห์ :** เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2566 และปี 2565 รฟม. มีสภาพคล่องลดลงเล็กน้อย เนื่องจากภาระหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระคืนภายในหนึ่งปีที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ มีจำนวนเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ภาระหนี้เงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ รัฐบาลรับภาระในการชำระหนี้ดังกล่าวเมื่อครบกำหนด ในด้านการดำเนินงาน รฟม. มีสภาพคล่องและรายได้ที่ได้รับจากสัญญาสัมปทานเพียงพอต่อการดำเนินงาน

### 2. สภาพหนี้

**วิเคราะห์ :** เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2566 และปี 2565 อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวมอยู่ในระดับสูงมาอย่างต่อเนื่องและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น มีสัดส่วนที่สูงขึ้น หนี้สินส่วนใหญ่ของ รฟม. เป็นหนี้เงินกู้ในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลรับภาระในการชำระหนี้ดังกล่าวเมื่อครบกำหนด สำหรับความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนกระทรวงการคลัง ได้ดำเนินการชำระเงินกู้ ก่อนกำหนด (Prepayment) และใช้เงินกู้ภายในประเทศทดแทนรวมทั้งจัดทำสัญญา Cross Currency SWAP (CCS) ให้กับหนี้เงินกู้ JICA จำนวนทั้งสิ้น 6 สัญญา ซึ่งครอบคลุมเงินกู้สกุลต่างประเทศทั้งหมดที่ รฟม. มีอยู่

### 3. ความสามารถในการทำกำไร

**วิเคราะห์ :** เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2566 และปี 2565 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์และอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้นมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น รฟม. มีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า จำนวนผู้ใช้งานระบบรถไฟฟ้าและบริการที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้นจากปีก่อนส่งผลให้สามารถจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารและบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้มากขึ้นและได้รับส่วนแบ่งรายได้จากผู้รับสัมปทานเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน สำหรับรายการค่าใช้จ่ายมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากค่าเสื่อมราคาตามการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าที่เพิ่มมากขึ้นและต้นทุนทางการเงินที่เพิ่มขึ้นตามการปรับตัวของอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง



## รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ รฟม. ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการ รฟม. ได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน ซึ่งได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปโดยได้มีการพิจารณานโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการพิจารณาถึงความสมเหตุสมผล และความรอบคอบในการจัดทำงบการเงิน รวมทั้งให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอและโปร่งใสในหมายเหตุประกอบงบการเงินในรายงานประจำปี 2566 โดยผู้สอบบัญชี (สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน) ได้ตรวจสอบและแสดงความเห็นในรายงานของผู้สอบบัญชีแล้ว

คณะกรรมการ รฟม. ได้จัดให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน เพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอที่จะดูแลรักษาทรัพย์สิน ตลอดจนป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการ รฟม. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ทำหน้าที่กำกับดูแล สอบทานความน่าเชื่อถือและความถูกต้องของรายงานทางการเงิน รวมทั้งประเมินระบบควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในให้มีประสิทธิภาพ โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีนี้แล้ว

คณะกรรมการ รฟม. มีความเห็นว่า งบการเงินของ รฟม. สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชีได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ สมเหตุสมผล ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยมีการใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส เพียงพอ และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



(นายสรารุธ ทรงศิริโล)

ประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

# ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจ

ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจ ประจำปีงบประมาณ 2566 รฟม. ได้วิเคราะห์หาปัจจัยเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการทำงานทั้งในปัจจุบันและอนาคตที่สำคัญ และนำมาบริหารจัดการเพื่อลดระดับความรุนแรงของโอกาสและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากความเสี่ยง รวมทั้งเพื่อเพิ่มและสร้างมูลค่าเพิ่มในการดำเนินธุรกิจของ รฟม. โดยจากผลการวิเคราะห์สรุปได้ ดังนี้

## ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจของ รฟม. กระทบต่อวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ตามแผนวิสาหกิจฉบับปรับปรุงประมาณ 2566 - 2570 ของ รฟม. 3 วัตถุประสงค์ ได้แก่

01

Modernize Inclusively

02

Reinvention Continuously

03

Transform Professionally

## นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อเป้าประสงค์ 4 เป้าประสงค์ ได้แก่

01

เชื่อมโยงระบบการเดินทาง และพัฒนาบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดี

02

พัฒนาผลิตภัณฑ์และธุรกิจ เพื่อสร้างรายได้ที่ยั่งยืนให้องค์กร

03

พัฒนาประสิทธิภาพการกำกับดูแลระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

04

พัฒนาระบบดิจิทัลรองรับการดำเนินงานและสนับสนุนระบบการให้บริการอย่างบูรณาการ

## โดยมีปัจจัยเสี่ยงหลักขององค์กร 9 ปัจจัยเสี่ยง ได้แก่

01

การพัฒนาการให้บริการไม่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมผู้บริโภค

02

กลยุทธ์และรูปแบบการให้บริการไม่ตรงตามความต้องการของผู้บริโภค

03

การพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นไม่ตอบสนองต่อความต้องการผู้ใช้บริการ

04

การดำเนินธุรกิจต่อเนื่องไม่ตอบสนองต่อพฤติกรรมผู้บริโภค

05

การพัฒนาธุรกิจ ผลิตภัณฑ์ และบริการใหม่ไม่ได้ผลลัพธ์ และ/หรือสร้างรายได้ตามที่วางแผนไว้

06

การเสนอขออนุมัติโครงการล่าช้ากว่าแผน

07

การดำเนินงานคัดเลือกผู้รับจ้าง/ผู้รับสัมปทานล่าช้ากว่าแผน

08

การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าล่าช้ากว่าแผน

09

การดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลในรูปแบบดิจิทัลไม่ได้ตามแผนที่วางไว้

ซึ่ง รฟม. ได้นำไปจัดทำแผนการบริหารความเสี่ยงเพื่อลดระดับความรุนแรงที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งในมิติของโอกาสเกิดความเสียหาย และมิติของผลกระทบจากความเสียหาย รวมถึงเพิ่มโอกาสในการดำเนินงานให้สำเร็จและบรรลุภารกิจของ รฟม.

# นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการ ในคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

คู่มือคณะกรรมการการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ส่วนที่ 5 สิทธิประโยชน์ของกรรมการ รฟม. กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ รฟม. ไว้ดังนี้

## การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมคณะกรรมการ รฟม.

ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 ได้ระบุสาระสำคัญในการจ่ายเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ สรุปได้ดังนี้

### อัตราการจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุม



ค่าตอบแทนรายเดือน  
ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน



เบี้ยประชุมกรรมการ  
ไม่เกิน 20,000 บาท/ครั้ง

#### 1. หลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือน

- 1) ประธานกรรมการจะได้รับค่าตอบแทนรายเดือน ในอัตรา 2 เท่าของค่าตอบแทนรายเดือนกรรมการ (ซึ่งคำนวณเป็นเงินจำนวน 20,000 บาท)
- 2) กรรมการจะได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 10,000 บาท  
ทั้งนี้ ให้รัฐวิสาหกิจจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนให้กับผู้ที่ดำรงตำแหน่งกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามสัดส่วนระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง

#### 2. หลักเกณฑ์การจ่ายเบี้ยประชุม

1) การประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้จ่ายเบี้ยประชุมกรรมการ เดือนละ 1 ครั้ง (ในกรณีมีเหตุสมควร อาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี) โดยกรรมการจะได้รับเบี้ยประชุมในอัตราไม่เกิน 20,000 บาท และประธานในที่ประชุมจะได้รับเบี้ยประชุมในอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ของเบี้ยประชุมกรรมการ\*

2) กรณีการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ให้จ่ายเฉพาะเบี้ยประชุมให้กับกรรมการรัฐวิสาหกิจและกรรมการอื่นที่เข้าร่วมประชุมเป็นจำนวนเท่ากัน ในอัตรา 0.5 เท่าของเบี้ยประชุมกรรมการ (ซึ่งคำนวณเป็นเงินจำนวน 10,000 บาท) รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน เว้นแต่กฎหมาย ระเบียบหรือมติคณะรัฐมนตรีได้กำหนดอัตราหรือหลักเกณฑ์ในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนเป็นอย่างอื่น

\* ประธานในที่ประชุมคณะกรรมการ รฟม. จะได้รับเบี้ยประชุมไม่เกิน 25,000 บาท

ประธานในที่ประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น จะได้รับเบี้ยประชุมไม่เกิน 12,500 บาท

#### อ้างอิง

1. หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค0803.2/ว46 ลงวันที่ 17 พฤษภาคม 2562 แจ้งเวียนอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจและกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562
2. หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค0803.2/ว90 ลงวันที่ 19 สิงหาคม 2562 แจ้งเวียนแนวทางปฏิบัติเรื่องอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562

ลำดับ	รายนามคณะกรรมการ	เบี้ยประชุมจากการเป็นกรรมการและอนุกรรมการชุดต่าง ๆ (หักภาษี ณ ที่จ่ายร้อยละ 10)					เบี้ยประชุมจากการเป็นกรรมการและอนุกรรมการทุกคน (บาท) (หักภาษี ณ ที่จ่ายร้อยละ 10)	ค่าตอบแทนรายเดือน (บาท) (หักภาษี ณ ที่จ่ายร้อยละ 10)
		คณะกรรมการ รฟม.	คณะกรรมการ ตรวจสอบ	คณะกรรมการ กิจการสัมพันธ	คณะกรรมการ กฎหมาย และระเบียบข้อบังคับ	คณะกรรมการ บริหาร		
1.	นายสรารัฐ ทรงศิริไธ	270,000.00					270,000.00	216,000.00
2.	นายอภิรัฐ ไชยวงค์น้อย	198,000.00				112,500.00	310,500.00	108,000.00
3.	พลโท ดร.พิเชษฐ คงศรี	216,000.00			135,000.00	108,000.00	459,000.00	108,000.00
4.	ผศ. ดร.เผ่าศักดิ์ ศิริสุข	216,000.00				108,000.00	324,000.00	108,000.00
5.	นายพิชญะ จันทรานูวัฒน์	216,000.00					216,000.00	108,000.00
6.	นายมงคลชัย สมอุตร	144,000.00	164,732.14				308,732.14	65,892.86
7.	นายธีระพงษ์ วงศ์ศิวิลาส	72,000.00	105,267.86				177,267.86	42,107.14
8.	นายปิยกร อภิบาลศรี	216,000.00	216,000.00				432,000.00	108,000.00
9.	นางจันทิรา บุรุษพัฒน์	216,000.00		67,500.00			283,500.00	108,000.00
10.	นายพยุงศักดิ์ ครเจริญ	180,000.00					180,000.00	90,000.00
11.	นายเฉลิมพล เพ็ญสูตร	36,000.00					36,000.00	18,000.00
12.	นายปัญญา ชูพานิช	216,000.00				108,000.00	324,000.00	108,000.00
13.	นายวิษณุยุทธ บุญชิต	216,000.00	216,000.00				432,000.00	108,000.00
14.	นายพงษ์นรา เียนยิ่ง	198,000.00					198,000.00	108,000.00
15.	นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช	216,000.00	216,000.00				432,000.00	108,000.00
16.	นายรัชชัย นภาศักดิ์ศรี	126,000.00					126,000.00	63,642.86
17.	นายไทวุฒิ ชันแก้ว	0.00					0.00	44,357.14
18.	นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ	216,000.00				108,000.00	324,000.00	108,000.00

**หมายเหตุ:** นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ รฟม. โดยใช้อัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนฯ ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ส่วนที่ ๓๓๓-๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๖๒ และหนังสือแนวทางการปฏิบัติเรื่องอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๒ และหนังสือกระทรวงการคลัง ส่วนที่ ๓๓๓-๒๕๖๒ ลงวันที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๒ และหนังสือแนวทางการปฏิบัติเรื่องอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๖๒



# นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

## ค่าตอบแทนผู้บริหารสูงสุด (ผู้ว่าการ)

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. คนปัจจุบัน (สัญญาจ้างตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2565 ถึงวันที่ 20 มีนาคม 2567) มีอัตราค่าตอบแทนคงที่และสิทธิประโยชน์อื่นเป็นไปตามที่ตกลงกันในสัญญาจ้าง โดยในระหว่างอายุสัญญาผู้ว่าการ (รฟม.) จะปรับขึ้นค่าตอบแทนคงที่ในวันที่ 1 ตุลาคมของทุกปี ในอัตราไม่เกินกว่าร้อยละ 10 ของค่าตอบแทนคงที่ที่ผู้รับจ้าง (ผู้ว่าการ รฟม.) ได้รับ ทั้งนี้ให้ขึ้นกับผลการประเมินตามหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินของคณะกรรมการของผู้ว่าการ โดยการปรับขึ้นค่าตอบแทนคงที่ตลอดอายุสัญญาจ้างจะต้องไม่มีผลให้อัตราค่าตอบแทนคงที่ที่ได้รับเกินกว่าอัตราขั้นสูง ตามกรอบอัตราค่าตอบแทนคงที่ที่กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบไว้

## ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง (รองผู้ว่าการ)

การจ่ายค่าจ้างของรองผู้ว่าการ รฟม. เป็นไปตามข้อบังคับการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยบัญชีตำแหน่งและเงินเดือนของพนักงาน พ.ศ. 2557 โดยค่าตอบแทนขั้นต่ำ - ขั้นสูง ของผู้บริหารระดับสูง (รองผู้ว่าการ ระดับ 14) ตามข้อบังคับฯ คือ 124,650 - 249,300 บาท

การขึ้นค่าจ้างประจำปีของรองผู้ว่าการ รฟม. เป็นไปตามระเบียบการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยการขึ้นค่าจ้างพนักงานประจำปี และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานผู้รับค่าจ้างถึงขั้นสูงหรือใกล้ถึงขั้นสูงของระดับ พ.ศ. 2563 โดยวงเงินการขึ้นค่าจ้างประจำปีให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของระบบแรงจูงใจในส่วนค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556 กรณีที่มีกำไรจากการดำเนินงาน ให้กำหนดวงเงินการขึ้นค่าจ้างประจำปีได้ไม่เกินร้อยละ 7.5 กรณีที่มีผลการดำเนินงานขาดทุนหรือไม่มีกำไรจากการดำเนินงาน ให้กำหนดวงเงินการขึ้นค่าจ้างประจำปีได้ไม่เกินร้อยละ 6.5 ทั้งนี้ หลักเกณฑ์การพิจารณาขึ้นค่าจ้างประจำปีมีการเชื่อมโยงกับผลการประเมินการปฏิบัติงานประจำปี โดยแบ่งปัจจัยการประเมินเป็น 2 ส่วน คือ การประเมินการปฏิบัติงานตามตัวชี้วัดน้ำหนักร้อยละ 90 และการประเมินพฤติกรรม น้ำหนักร้อยละ 10

นอกจากนี้ ยังมีค่าตอบแทนอื่นทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน ได้แก่ โบนัส (ตามผลการประเมินการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจประจำปี ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของระบบแรงจูงใจในส่วนค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556) รถยนต์ประจำตำแหน่ง เครื่องมือสื่อสาร รวมทั้งสวัสดิการอื่นตามข้อบังคับการรถไฟฟ้ายานขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ค่าตอบแทน  
ของผู้บริหารระดับสูง  
(ผู้บริหารสูงสุดและรองลงมา 1 ลำดับ)



ข้อมูลค่าตอบแทน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 ของผู้บริหารสูงสุด (ผู้ว่าการ) และผู้บริหารระดับสูง (รองผู้ว่าการ) รวมจำนวนทั้งสิ้น 6 ราย

## จำนวนครั้งการประชุมของกรรมการ ในคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

ลำดับ	รายนามคณะกรรมการ	คณะกรรมการ รฟม. (ประชุม 12 ครั้ง)	คณะกรรมการ ตรวจสอบ (ประชุม 6 ครั้ง)	คณะกรรมการ กิจการสัมพันธ (ประชุม 6 ครั้ง)	คณะ อนุกรรมการ กฎหมาย และระเบียบ ข้อบังคับ (ประชุม 22 ครั้ง)	คณะ อนุกรรมการ บริหาร (ประชุม 12 ครั้ง)
1.	นายสรารุท ทรงศิริไโล	(ประธาน) 12/12				
2.	นายอภิรัฐ ไชยวงค์น้อย	11/12				(ประธาน) 10/12
3.	พลโท ดร.พิเชษฐ คงศรี	12/12			(ประธาน) 22/22	12/12
4.	ผศ. ดร.เผ่าศักดิ์ ศิริสุข	12/12				12/12
5.	นายพิชญะ จันทรานูวัฒน์	12/12				
6.	นายมงคลชัย สมอุดร	8/8	(ประธาน) 4/4			
7.	นายธีระพงษ์ วงศ์ศิวัชวิลาส	4/4	(ประธาน) 2/2			
8.	นายปิยกร อภิบาลศรี	12/12	6/6			
9.	นางจันทิรา บุรุษพัฒน์	12/12		(ประธาน) 6/6		
10.	นายพungskศักดิ์ ครเจริญ	10/10				
11.	นายเฉลิมพล เพ็ญสุตร	2/2				
12.	นายปัญญา ชูพานิช	12/12				12/12
13.	นายวิษณุยุทธ บุญชิต	12/12	6/6			
14.	นายพงษ์นรา เข็นยี่ง	11/12				
15.	นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช	12/12	6/6			
16.	นายรัชชัย นภาศักดิ์ศรี	7/7				
17.	นายไทวุฒิ ชันแก้ว	0/5				
18.	นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ	12/12				12/12

## องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

### คณะกรรมการตรวจสอบ

#### องค์ประกอบ

1. นายธีรพงษ์ วงศ์ศิวิลาส ประธานกรรมการ
2. นายมงคลชัย สมอุดร ประธานกรรมการ
3. นายปิยกร อภิบาลศรี กรรมการ
4. นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช กรรมการ
5. นายวิษณุยุทธ บุญชิต กรรมการ
6. ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ เลขานุการ รพม.

#### หมายเหตุ:

1. ลำดับที่ 1 ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 19 กุมภาพันธ์ 2566
2. ลำดับที่ 2 ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการตั้งแต่วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2566 - ปัจจุบัน

### อำนาจหน้าที่

1. จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายในของ คณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ ในการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐ โดยต้องได้รับความเห็นชอบ จากคณะกรรมการ และมีการสอบทานความเหมาะสมของ กฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของ กระบวนการควบคุมภายใน กระบวนการบริหารความเสี่ยง และกระบวนการกำกับดูแลที่ดี
3. สอบทานให้หน่วยงานของรัฐมีการรายงานทางการเงิน อย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ
4. สอบทานการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐให้ ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ หรือมติคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน รวมทั้งข้อกำหนดอื่นของหน่วยงาน ของรัฐ
5. กำกับดูแลระบบงานตรวจสอบภายในของหน่วยงาน ของรัฐ ให้มีความเป็นอิสระเพื่อพัฒนาการปฏิบัติงานในหน้าที่
6. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมี ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือมีโอกาสดเกิดการทุจริตที่อาจ มีผลกระทบต่อกรปฏิบัติงานของหน่วยงานของรัฐ

7. ให้ข้อเสนอแนะการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่ง และประเมินผลงานของหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบ ภายในต่อคณะกรรมการ

8. ประชุมหารือร่วมกับสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือผู้สอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นชอบ เกี่ยวกับผลการตรวจสอบและเรื่องอื่น ๆ และอาจเสนอแนะให้ สอบทานหรือตรวจสอบรายการใดที่เห็นว่าจำเป็น รวมถึงเสนอ ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีต่อคณะกรรมการ

9. รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ต่อคณะกรรมการ

10. ประเมินผลการดำเนินงาน ปัญหาและอุปสรรคของ หน่วยงานตรวจสอบภายใน รวมทั้งเสนอแนะแนวทางการพัฒนา ระบบการตรวจสอบภายในและศักยภาพของผู้ตรวจสอบภายใน ของหน่วยงานตรวจสอบภายในอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ต่อ คณะกรรมการ

11. ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดหรือ คณะกรรมการมอบหมาย

### คณะกรรมการกิจการสัมพันธ

#### องค์ประกอบ

กรรมการผู้แทนกระทรวงคมนาคมในคณะกรรมการ รพม. (นางจันทิรา บุรุษพัฒน์) ประธานกรรมการกิจการสัมพันธ

### อำนาจหน้าที่

1. พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพ ในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจตลอดจนส่งเสริมและพัฒนา การแรงงานสัมพันธ์
2. หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในรัฐวิสาหกิจนั้น
3. พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงาน อันจะเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้าง และรัฐวิสาหกิจนั้น
4. ปรึกษาหารือเพื่อแก้ปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้าง หรือสหภาพแรงงานรวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษ ทางวินัย
5. ปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง

## คณะกรรมการกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ

### องค์ประกอบ

- |                               |                  |
|-------------------------------|------------------|
| 1. พลโท ดร.พิเชษฐ คงศรี       | ประธานอนุกรรมการ |
| 2. นายมงคล แสงศิริ            | อนุกรรมการ       |
| 3. พลตำรวจโททวีศักดิ์ ตูจันดา | อนุกรรมการ       |
| 4. นายชาติพงษ์ จีระพันธุ์     | อนุกรรมการ       |
| 5. นางสาวศศิพร สิงโตมาศ       | อนุกรรมการ       |
| 6. นายธันวา อาธารมาศ          | อนุกรรมการ       |
| ผู้ช่วยผู้ว่าการ รฟม.         |                  |
| 7. ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย     | เลขานุการ        |
| รฟม.                          |                  |
| 8. ผู้อำนวยการกองนิติการ      | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| สำนักกฎหมาย รฟม.              |                  |

### หมายเหตุ:

- ลำดับที่ 6 ดำรงตำแหน่งเลขานุการ ตั้งแต่วันที่ 18 สิงหาคม 2565 - 30 กันยายน 2565 ขณะดำรงตำแหน่งผู้ช่วยผู้ว่าการ รฟม. และดำรงตำแหน่งอนุกรรมการ ตั้งแต่วันที่ 31 ตุลาคม 2565 - ปัจจุบัน
- ลำดับที่ 7 ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยเลขานุการ ตั้งแต่วันที่ 18 สิงหาคม 2565 - 30 ตุลาคม 2565 และดำรงตำแหน่งเลขานุการ ตั้งแต่วันที่ 31 ตุลาคม 2565 - ปัจจุบัน
- ลำดับที่ 8 ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยเลขานุการ ตั้งแต่วันที่ 31 ตุลาคม 2565 - ปัจจุบัน

### อำนาจหน้าที่

- ให้คำปรึกษา คำแนะนำ และพิจารณากลับกรองร่างกฎหมาย ร่างข้อบังคับ ร่างระเบียบ ร่างสัญญา รวมทั้งพิจารณาและวินิจฉัยปัญหาข้อกฎหมายและข้อสัญญาแก่คณะกรรมการ รฟม.
- พิจารณาเรื่องอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการ รฟม. มอบหมาย หรือที่ผู้ว่าการ รฟม. ร้องขอ
- เชิญหน่วยงานทั้งภายในและภายนอกตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องมาชี้แจงหรือให้ข้อมูลหรือส่งเอกสารเพื่อประกอบการพิจารณาได้ตามที่เห็นสมควร

## คณะกรรมการบริหาร

### องค์ประกอบ

- |                              |                        |
|------------------------------|------------------------|
| 1. นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย     | ประธานอนุกรรมการ       |
| 2. พลโท ดร.พิเชษฐ คงศรี      | อนุกรรมการ             |
| 3. นายปัญญา ชูพานิช          | อนุกรรมการ             |
| 4. ผศ. ดร.เผ่าศักดิ์ ศิริสุข | อนุกรรมการ             |
| 5. ผู้ว่าการ รฟม.            | อนุกรรมการและเลขานุการ |

### อำนาจหน้าที่

- กำกับนโยบาย ให้คำปรึกษา เสนอแนะ และติดตามผลการวางนโยบายและกำหนดแผนพัฒนาองค์กรของ รฟม. ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ แผนงบประมาณ และแผนการสร้างคลังความรู้และนวัตกรรม ให้เป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการ รฟม.
- พิจารณากลับกรองและให้ความเห็น การจัดซื้อพัสดุ และการจ้าง การร่วมงานกับเอกชน การจ้างที่ปรึกษา การจ้างออกแบบและควบคุมงานก่อสร้าง ที่อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการ รฟม. ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ รฟม.
- พิจารณากลับกรองและกำกับดูแลการดำเนินงาน รวมทั้งให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ และติดตามผลการดำเนินงาน เรื่องตามกฎบัตรคณะกรรมการบริหารด้านต่าง ๆ ดังนี้
  - ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน
  - ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล การบริหารทุนมนุษย์ และการจัดการความรู้และนวัตกรรม
  - ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า
  - การประเมินผู้บริหารสูงสุด
- พิจารณา เสนอแนะ และติดตามผลการปฏิบัติงานตามบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจของ รฟม. การเบิกจ่ายงบลงทุน และรายงานทางการเงิน ให้ได้ผลเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการ รฟม.
- งานอื่นตามที่คณะกรรมการ รฟม. มอบหมาย
- รายงานการดำเนินงานให้คณะกรรมการ รฟม. ได้ทราบเป็นระยะ ๆ ตามความเหมาะสม

**หมายเหตุ:** คณะอนุกรรมการบริหารเริ่มการปฏิบัติงานตามคำสั่ง รฟม. ที่ 255/2565 ลงวันที่ 31 สิงหาคม 2565



## นโยบายและโครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร



ประธานกรรมการ รฟม. ได้ลงนามนโยบายการบูรณาการ Corporate Governance Risk Management และ Compliance (GRC) เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2563 สำหรับใช้เป็นแนวทางในการบริหารองค์กร สนับสนุนการพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการองค์กรแบบองค์รวม เพื่อให้ผลการดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายรัฐบาลและเป้าหมายขององค์กร และมีการเติบโตที่ยั่งยืน โดยบูรณาการระหว่างการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (Risk Management) และการกำกับการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ (Compliance) (GRC) ซึ่งการออกนโยบาย GRC ดังกล่าว สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการของรัฐวิสาหกิจ (Core Business Enablers: CBEs) ด้านที่ 3 การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ประเด็นบทบาทคณะกรรมการในการกำกับติดตามการบริหารความเสี่ยงและการพัฒนาระบบการควบคุมภายใน สำหรับปีงบประมาณ 2566 รฟม. ได้มีการทบทวนนโยบายฯ ดังกล่าวแล้ว พบว่า นโยบายฯ ยังมีความเหมาะสม เนื่องจากยังคงสอดคล้องกับข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง และได้มีการจัดทำเพิ่มแนวปฏิบัติตามนโยบายการบูรณาการ GRC เพื่อกำหนดแนวทางในการดำเนินงาน GRC ของ รฟม. ให้มีความเป็นรูปธรรมมากขึ้น

เพื่อให้การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) มีทิศทางดำเนินงานที่ชัดเจน รฟม. ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีไว้ว่า “เป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำของประเทศในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” และประธานกรรมการ รฟม. ได้ลงนามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม. เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2564 โดยมีเนื้อหา ดังนี้



## การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND

รัฐวิสาหกิจภายใต้กำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

A STATE ENTERPRISE UNDER SUPERVISION OF MINISTER OF TRANSPORT

### นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

รฟม. มีเจตนาที่พัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีระบบบริหารจัดการที่ดี เป็นที่น่าเชื่อถือของประชาชน และมีการเติบโตที่ยั่งยืน โดยการกำกับดูแลกิจการที่ดีถือเป็นกลไกที่สำคัญที่สนับสนุนการบรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าว ดังนั้นจึงได้กำหนดนโยบายด้านการกำกับดูแลที่ดีเพื่อให้คณะกรรมการ รฟม. ผู้บริหาร และพนักงาน ยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ดังนี้

1. ยึดมั่นในหลักสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี อันได้แก่ การมีความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability) ความมีสำนึกในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยขีดความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ (Responsibility) การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสุจริตและเท่าเทียมกัน (Equitable Treatment) การดำเนินงานที่โปร่งใสและตรวจสอบได้ (Transparency) การสร้างมูลค่าเพิ่มทั้งในระยะสั้นและระยะยาว (Value Creation) การมีจริยธรรมและจรรยาบรรณ (Ethics) และการมีส่วนร่วม (Participation)
2. ปฏิบัติตามหลักสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
3. สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
4. ให้มีการติดตาม ประเมินผล พัฒนา และปรับปรุงการดำเนินงาน เพื่อให้องค์กรเป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ประกาศ ณ วันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2564

  
(นายสรารัฐ ทรงศิริวิไล)

ประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

รฟม. ได้กำหนดโครงสร้างของการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรม ซึ่งมีผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรม ตามองค์ประกอบแสดงตามแผนภาพ ดังนี้



รฟม. ได้มีการจัดทำ “โครงการพัฒนาและส่งเสริมธรรมาภิบาลองค์กร” เพื่อให้การขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีมีการนำไปปฏิบัติที่ชัดเจนและมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเสริมสร้างให้เกิดธรรมาภิบาลในองค์กร ตลอดจนเสริมสร้างบรรยากาศและพฤติกรรมจริยธรรมที่ดีในระดับคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี โดยในปีงบประมาณ 2566 รฟม. ได้มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการสร้างผู้นำเพื่อเป็นต้นแบบด้านจริยธรรมและคุณธรรม รวมทั้งสร้างบรรยากาศภายในองค์กรและส่งเสริมให้บุคลากรประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม โดยได้ออก “นโยบายและแนวปฏิบัติภายใต้นโยบายการให้และรับของขวัญ (No Gift Policy)” ครอบคลุมทั้งในช่วงเทศกาลปีใหม่และตลอดทั้งปี และได้จัดให้ผู้บริหารระดับสูง นำโดยผู้ว่าการ รฟม. ลงนามในคำประกาศตนเป็นผู้นำรับของขวัญและประโยชน์อื่นใด ตามนโยบาย No Gift ของ รฟม. เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) และกระตุ้นให้พนักงานทั่วทั้งองค์กรปฏิบัติตาม ซึ่งจากผลการดำเนินงานตามนโยบายการให้และรับของขวัญ พบว่าผู้บริหาร รฟม. (ผู้ว่าการ รองผู้ว่าการ ผู้ช่วยผู้ว่าการ ผู้อำนวยการฝ่าย/สำนัก และผู้อำนวยการกอง/สำนักงาน) ได้ลงนามในคำประกาศตนเป็นผู้นำรับของขวัญและประโยชน์อื่นใด ตามนโยบาย No Gift ของ รฟม. ครบทุกท่าน และได้รายงานแบบแสดงรายการการรับของขวัญ ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใด ตามจวดยางานที่กำหนด ครบถ้วนทุกรอบเวลา

นอกจากนี้ รฟม. ได้จัดทำ “แนวปฏิบัติในการแสดงความมุ่งมั่นต่อการปฏิบัติตามกฎหมายและมีจริยธรรมของผู้นำระดับสูง ประจำปีงบประมาณ 2566” ต่อเนื่องเป็นปีที่ 5 เพื่อช่วยส่งเสริมให้องค์กรมีธรรมาภิบาลอย่างยั่งยืน ผ่านการดำเนินงานตามแนวปฏิบัติใน 6 ประเด็นที่สำคัญ ได้แก่

01

การสร้างให้เกิดธรรมาภิบาล  
ในองค์กร

02

การเป็นต้นแบบที่ดี  
ในเรื่องความซื่อสัตย์สุจริต

03

การเป็นต้นแบบที่ดีในเรื่อง  
ความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่

04

การกำกับดูแลให้บุคลากร  
ปฏิบัติตามกฎหมาย

05

การสร้างความตระหนักถึง  
บทบาทหน้าที่ในการป้องกัน  
การทุจริตคอร์รัปชัน

06

การขับเคลื่อนผลการประเมิน  
คุณธรรมและความโปร่งใส  
ในการดำเนินงานของหน่วยงาน  
ภาครัฐ (ITA)

ทั้งนี้ จากการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ส่งผลให้ รฟม. มีคะแนนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) ที่ประเมินโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ในปีงบประมาณ 2566 เท่ากับ 92.82 คะแนน



## นโยบายและกิจกรรมด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม



กว่า 30 ปี ที่ รฟม. ได้อยู่เคียงข้างผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม รฟม. มุ่งมั่นดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมาอย่างต่อเนื่อง และส่งมอบการบริการที่มีประสิทธิภาพด้วยรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ช่วยลดปัญหามลพิษทางอากาศ และลดการใช้พลังงานในการดำเนินงานทุกขั้นตอน

รฟม. ได้ตระหนักถึงผลกระทบทั้งในด้านสังคมและด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมทั้งพยายามป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่าง ๆ (CSR In Process) รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์อันดีร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ผ่านกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR After Process) ภายใต้นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับมาตรฐานแนวทางการรับผิดชอบต่อสังคม (ISO 26000) และสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เพื่อให้การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ รฟม. ขับเคลื่อนองค์กรไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน ดังนี้



## การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND

รัฐวิสาหกิจภายใต้กำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

A STATE ENTERPRISE UNDER SUPERVISION OF MINISTER OF TRANSPORT

### นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ รฟม.

ด้วยความตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับมาตรฐานแนวทางการรับผิดชอบต่อสังคม (ISO 26000) และสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) รวมถึงเพื่อให้การดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ รฟม. มีทิศทางในการปฏิบัติที่สอดคล้องตามวิสัยทัศน์ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่ได้กำหนดไว้ และขับเคลื่อนองค์กรไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน รฟม. จึงได้กำหนดนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ดังนี้

1. ยึดหลักธรรมาภิบาลในการบริหารงานด้วยความเป็นธรรม โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างมีจริยธรรม
2. ส่งเสริมให้บุคลากรมีความรู้ความเข้าใจ และมีส่วนร่วมในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมการดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบต่อสังคม
3. เคารพต่อสิทธิมนุษยชนในการดำเนินงาน ด้วยการไตร่ตรองอย่างรอบคอบ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค
4. พัฒนาโครงการรถไฟฟ้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องด้วยการคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสาธารณชน พร้อมทั้งให้บริการด้วยนวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ และอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงการบริการแก่ผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม
5. มุ่งมั่นป้องกันและบรรเทาผลกระทบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานตลอดห่วงโซ่คุณค่าขององค์กร โดยถือปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งให้ความสำคัญและมีส่วนร่วมปกป้องสิ่งแวดล้อมของประเทศ ด้วยการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
6. ปฏิบัติต่อบุคลากรด้วยความเป็นธรรม ด้วยความรับผิดชอบต่อสิทธิแรงงานตามกฎหมาย พร้อมทั้งให้ความสำคัญต่อการพัฒนาศักยภาพและเสริมสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานที่คำนึงถึงสุขภาพ ความปลอดภัย และอาชีวอนามัยในสถานที่ทำงาน
7. ส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรมต่อคู่ค้าและการแข่งขันที่เป็นธรรม
8. เสริมสร้างการมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชนให้เกิดความเข้มแข็งและพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ด้วยความรู้และความเชี่ยวชาญของ รฟม. และการมีส่วนร่วมกับภาคีเครือข่าย
9. บูรณาการกระบวนการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมกับกระบวนการดำเนินงานของ รฟม. เพื่อส่งเสริมให้เกิดการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพและขับเคลื่อนการดำเนินงานขององค์กรบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้อย่างยั่งยืน

ประกาศ ณ วันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ. 2565

(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

## กิจกรรมด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม



### กิจกรรมเพื่อสังคม

01

#### กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ

รฟม. จัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติของ รฟม. ประจำปี 2566 เมื่อวันที่ 14 มกราคม 2566 ณ สวนสนุกโยโย่แลนด์ ศูนย์สรรพสินค้าซีคอนสแควร์ ศรีนครินทร์ กรุงเทพมหานคร ภายในงานมีการแสดงสุนัขตรวจค้นพัสดุกัมมันต์ระเบิด (K-9) จากฝ่ายรักษาความปลอดภัย และกู้ภัยของ รฟม. การแสดงจากโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้า การแสดงพากย์เสียงอนิเมชัน ชู่มเกม และการแจกของรางวัลมากมาย ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรมงานวันเด็กแห่งชาติของ รฟม. เป็นประจำทุกปี บริเวณแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับเยาวชนและประชาชน โดยปีนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ประจำปี 2566 ตอน “กล่องของขวัญแห่งการเดินทาง” ร่วมกับ สวนสนุกโยโย่แลนด์ และศูนย์สรรพสินค้าซีคอนสแควร์ ศรีนครินทร์ ซึ่งอยู่ในแนวสายทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง



02

#### กิจกรรมท่องเที่ยวสุขใจไปกับ รฟม.

รฟม. จัดกิจกรรม “ท่องเที่ยวสุขใจไปกับ รฟม.” เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2566 และเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2566 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวของชุมชนตามแนวสายทางรถไฟฟ้า และสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างชุมชนและองค์กร โดยกิจกรรมในครั้งนี้ ได้จัดให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร และผู้ใช้บริการอาคารจอดแล้วจร เข้าร่วมกิจกรรมภายในชุมชนเกาะเกร็ด จังหวัดนนทบุรี โดยการล่องเรือรอบเกาะเกร็ด เรียนรู้วิถีชุมชนชาวมอญ ชมเจดีย์มูเตตา ณ วัดปรมัยยิกาวาส และทำกิจกรรม Workshop ปั้นดินเผา



03

#### กิจกรรม MRTA Volunteer

รฟม. จัดกิจกรรม MRTA Volunteer ประจำปี 2566 นำพนักงานจำนวน 104 คน ร่วมกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (CSR) ณ จังหวัดระยอง เมื่อวันที่ 25 - 26 พฤษภาคม 2566 โดยผู้ร่วมกิจกรรมได้ร่วมเพาะพันธุ์ต้นโกงกาง สร้างคอนโดปู และปล่อยปู ณ ศูนย์การเรียนรู้ป่าชายเลนพระเจดีย์กลางน้ำ เพื่อเสริมสร้างแหล่งอาหารและที่อยู่อาศัยให้กับสัตว์น้ำ และส่งเสริมการอนุรักษ์และฟื้นฟูสิ่งแวดล้อม รวมทั้งได้สร้างโรงเรือนและแปลงผัก และแบ่งปันอุปกรณ์ทางการศึกษาให้นักเรียนวัดธรรมสถิต





## 04

## กิจกรรมเฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 28 กรกฎาคม 2566



รฟม. จัดกิจกรรมเฉลิมพระเกียรติ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา 28 กรกฎาคม 2566 เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2566 โดยจัดกิจกรรมอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยชุมชน ให้แก่นักเรียนจากโรงเรียนนนทบุรีพิทยาคม ซึ่งเป็นโรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี โดยมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย รฟม. เป็นวิทยากรในการอบรม กิจกรรมดังกล่าวเป็นการอบรมเกี่ยวกับการช่วยฟื้นคืนชีพเบื้องต้น (Cardiopulmonary Resuscitation: CPR) เพื่อให้นักเรียนสามารถนำความรู้ไปใช้ปฏิบัติจริงในสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างถูกต้อง ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรมดังกล่าวให้แก่ชุมชนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ตั้งแต่ปี 2557 จนถึงปัจจุบัน

## 05

## กิจกรรมอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยชุมชน



รฟม. จัดกิจกรรมอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยชุมชน โดยได้จัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการช่วยฟื้นคืนชีพเบื้องต้น (Cardiopulmonary Resuscitation: CPR) และการดับเพลิงเบื้องต้น เพื่อให้นักเรียนสามารถนำความรู้ไปใช้ในการช่วยฟื้นคืนชีพในสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างถูกต้อง และสามารถนำความรู้ไปใช้ในการระงับอัคคีภัยในสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างถูกต้อง โดยในปีงบประมาณ 2566 ได้จัดกิจกรรมให้แก่โรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) และโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ซึ่งจัดกิจกรรมระหว่างเดือนพฤษภาคม - มิถุนายน 2566 โดยจัดกิจกรรมทั้งหมด 4 ครั้ง จำนวน 4 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนบางกะปิ โรงเรียนวัดบางปะกอก โรงเรียนราชนิติ และโรงเรียนวัดสระเกศ นอกจากนี้ รฟม. ได้มอบถังดับเพลิงให้แก่ทุกโรงเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรม จำนวนทั้งสิ้น 40 ถัง ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรมดังกล่าวให้แก่ชุมชนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ตั้งแต่ปี 2557 จนถึงปัจจุบัน

## 06

## กิจกรรมฉลอง 111 ปี คมนาคม นั่งรถไฟฟ้าสุขใจไปกับ รฟม.

รฟม. จัดกิจกรรมฉลอง 111 ปี คมนาคม นั่งรถไฟฟ้าสุขใจไปกับ รฟม. เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2566 เนื่องในโอกาสครบรอบ 111 ปี โดยนำนักเรียนจำนวน 111 คน จากโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้า ทดลองโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีเหลือง จากสถานีศรีเอี่ยม - สถานีสำโรง และเข้าเยี่ยมชมศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีเหลือง กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ นักเรียนที่เข้าร่วมกิจกรรมมาจากโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 11 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนคลองกั้งตัน (มีสุวรรณอนุสรณ์) โรงเรียนบ้านบางกะปิ โรงเรียนเซนต์โยเซฟทิพวัล โรงเรียนนวมินทราชินูทิศ บดินทรเดชา โรงเรียนสิริวิภาวิทยา โรงเรียนหัวหมาก โรงเรียนถนนอมทิศวิทยา โรงเรียนอัสสัมชัญสมุทรปราการ โรงเรียนมัธยมสุวิทย์เสรีอนุสรณ์ โรงเรียนมหาภาพระจาดทองอุบลรัตน์ และโรงเรียนพระราม ๙ กาญจนาภิเษก





07

## กิจกรรมมอบทุนการศึกษา “รฟม. เพื่อเยาวชน”

รฟม. จัดกิจกรรมมอบทุนการศึกษา “รฟม. เพื่อเยาวชน” ประจำปี 2566 เพื่อเป็นการสนับสนุนทุนการศึกษาให้แก่บุตร - ธิดาของพนักงาน รฟม. และนักเรียนในโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้า ที่มีผลการเรียนดี มีความประพฤติเรียบร้อย เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันก่อตั้ง รฟม. ครบรอบ 31 ปี ในวันที่ 21 สิงหาคม 2566 ซึ่ง รฟม. ได้มอบทุนการศึกษาให้แก่นักเรียนจากโรงเรียนที่ตั้งอยู่ตามแนวสายทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง จำนวน 2 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนคลองสำโรง และโรงเรียนอินทรมุขรย์อนุสรณ์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) จำนวน 2 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนวัดพิชัยญาติ และโรงเรียนวัดสารอด รถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู จำนวน 1 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนชลประทานสงเคราะห์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) จำนวน 1 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนวัดศรีบุญเรือง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - หลักสอง จำนวน 1 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนวัดสุทัศน์ ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรมดังกล่าวต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี



08

## กิจกรรมต้อนรับ คณะเยี่ยมชมศึกษาดูงาน และโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร

รฟม. ให้การต้อนรับคณะจากหน่วยงานภาครัฐ เอกชน สถาบันการศึกษา มูลนิธิ และกลุ่มประชาชน เข้าเยี่ยมชมศึกษาดูงานและโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ตลอดปีงบประมาณ 2566 รวมทั้งสิ้น 49 คณะ แบ่งเป็นรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล จำนวน 24 คณะ รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม จำนวน 23 คณะ และรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง จำนวน 2 คณะ





## กิจกรรมภายในองค์กร

01

### พิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน

รฟม. จัดพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ประจำปี 2565 (ปีงบประมาณ 2566) เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2565 ณ วัดชินนรสารามวรวิหาร กรุงเทพมหานคร โดยมีผู้บริหารและพนักงาน รฟม. เข้าร่วมพิธี ซึ่ง รฟม. และประชาชนผู้มีจิตศรัทธา ได้ร่วมปวารณาถวายจตุปัจจัย เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,800,974.11 บาท



02

### การแข่งขันกีฬาสาธิตสัมพันธ์เชื่อมน้ำใจคนรักรถไฟฟ้า

รฟม. จัดการแข่งขันกีฬาสาธิตสัมพันธ์เชื่อมน้ำใจคนรักรถไฟฟ้า ประจำปี 2565 (ปีงบประมาณ 2566) ระหว่าง รฟม. บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) และผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่าง รฟม. และหน่วยงานพันธมิตรที่ปฏิบัติงานร่วมกัน โดยจัดแข่งขันกีฬาทั้งสิ้น 8 ชนิดกีฬา ได้แก่ ฟุตบอล (รุ่นทั่วไป และรุ่น VIP) บาสเกตบอล เทเบิลเทนนิส (ชายคู่ และหญิงคู่) เปตอง (รุ่นทั่วไป และรุ่น VIP (ผู้บริหาร)) พายเรือ (ชายคู่ หญิงคู่ และคู่ผสม) แชร่บอล E-Sport (ROV) และกีฬาฮาเฮ (กินวิบาก ริงกระสอบ และชกเย่อ) ระหว่างวันที่ 13 - 23 ธันวาคม 2565



03

### กิจกรรมพึงธรรม โดยพระราชวิสุทธิประชาณาต (ท่านเจ้าคุณอลองกต ดิถุขปญโญ) เจ้าอาวาส วัดพระบาทน้ำพุ จังหวัดลพบุรี



รฟม. จัดกิจกรรมพึงธรรม โดยพระราชวิสุทธิประชาณาต (ท่านเจ้าคุณอลองกต ดิถุขปญโญ) เจ้าอาวาสวัดพระบาทน้ำพุ จังหวัดลพบุรี เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2566 เพื่อเป็นการต้อนรับปีใหม่ และเสริมสร้างความเป็นสิริมงคล ณ ห้องประชุม 2 ชั้น 9 อาคาร 1 รฟม. โดยมี ผู้บริหาร พนักงาน และผู้ปฏิบัติงานภายใน รฟม. ร่วมกันถวายปัจจัยและบริจาคลังของเพื่อช่วยเหลือผู้ยากไร้ วัดพระบาทน้ำพุ



04

### โครงการฝึกอบรมการพัฒนาความรู้และทักษะการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และการช่วยฟื้นคืนชีพขั้นพื้นฐาน (CPR) และการใช้เครื่องกระตุกหัวใจไฟฟ้าชนิดอัตโนมัติ (AED)



รฟม. จัดโครงการฝึกอบรมการพัฒนาความรู้และทักษะการปฐมพยาบาลเบื้องต้น และการช่วยฟื้นคืนชีพขั้นพื้นฐาน และการใช้เครื่องกระตุกหัวใจไฟฟ้าชนิดอัตโนมัติ เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2566 เนื่องในโอกาสกระทรวงคมนาคมครบรอบ 111 ปี โดยมีเจ้าหน้าที่ฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย รฟม. เป็นวิทยากรในการอบรม โดยการฝึกอบรมประกอบไปด้วย 1. การฝึกอบรมการช่วยฟื้นคืนชีพขั้นพื้นฐาน (CPR) ภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ 2. การใช้เครื่องกระตุกหัวใจไฟฟ้าชนิดอัตโนมัติ (AED) ภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ และ 3. กิจกรรมถาม - ตอบ ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยในสำนักงาน โดยเจ้าหน้าที่จากสำนักงานความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน รฟม. ทั้งนี้ โครงการฝึกอบรมดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานภายในหน่วยงาน มีความรู้ความเข้าใจบทบาทหน้าที่ของหน่วยงาน และได้รับการฝึกซ้อม การพัฒนาทักษะ เพื่ออำนวยความสะดวก และช่วยเหลือประชาชน กรณีเหตุฉุกเฉิน โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่าง ๆ และเพื่อปลูกจิตสำนึกในการทำมาตุมิ และการเป็นผู้มีจิตสาธารณะของเจ้าหน้าที่รัฐ สร้างความประทับใจ และส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีของเจ้าหน้าที่รัฐต่อประชาชน

05

### การแข่งขันกีฬารัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 45 (พ.ศ. 2566)

รฟม. ส่งนักกีฬาเข้าร่วมการแข่งขันกีฬารัฐวิสาหกิจ ครั้งที่ 45 (พ.ศ. 2566) ระหว่างวันที่ 22 กุมภาพันธ์ - 3 มีนาคม 2566 จำนวน 6 ชนิดกีฬา ได้แก่ กรีฑา บาสเกตบอล ฟุตบอล ฟุตซอล กอล์ฟ และ จักรยาน ซึ่งผลการแข่งขัน สรุปได้ดังนี้

- 1) กรีฑา ได้ 5 เหรียญเงิน และ 3 เหรียญทองแดง
- 2) บาสเกตบอล ได้อันดับที่ 8
- 3) ฟุตบอล ประเภททั่วไป และ ประเภท VIP จบการแข่งขันในรอบคัดเลือก
- 4) ฟุตซอล จบการแข่งขันในรอบคัดเลือก
- 5) กอล์ฟ ได้อันดับที่ 18
- 6) จักรยาน ได้อันดับที่ 9 จากประเภทเสือภูเขาชาย รุ่นอายุ 50 ปีขึ้นไป



06

### กิจกรรมวันสงกรานต์ รฟม.

รฟม. จัดกิจกรรมวันสงกรานต์ ประจำปี 2566 เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2566 จัดพิธีสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ภายในสำนักงาน พิธีเจริญพระพุทธมนต์ และกิจกรรมรดน้ำดำหัวผู้ว่าราชการ รฟม. เพื่อเสริมสร้างความเป็นสิริมงคล และจัดกิจกรรมประกวดร้องเพลง และการแสดงประกอบเพลงลูกทุ่ง เพื่อเป็นการสืบสานวัฒนธรรม ประเพณี และสร้างเสริมความสัมพันธ์อันดีภายในหน่วยงาน



07

### การแข่งขันกีฬาสีสปอร์ตเชื่อมสัมพันธ์รัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2566

รฟม. เข้าร่วมการแข่งขันกีฬาสีสปอร์ตเชื่อมสัมพันธ์รัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2566 ระหว่างวันที่ 23 - 26 พฤษภาคม 2566 ณ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย สำนักงานใหญ่ เพื่อเชื่อมความสัมพันธ์อันดีระหว่างหน่วยงาน และเตรียมความพร้อมในการจัดการแข่งขันกีฬารัฐวิสาหกิจในปี 2567 โดยผลการแข่งขัน รฟม. ได้รับรางวัลรองชนะเลิศอันดับ 2 ร่วมกับการประปาส่วนภูมิภาค



08

## พิธีถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน

รฟม. จัดพิธีถวายสัตย์ปฏิญาณเพื่อเป็นข้าราชการที่ดีและพลังของแผ่นดิน ประจำปี 2566 และพิธีลงนามถวายพระพร เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2566 ณ บริเวณโถงกลาง ชั้น 1 อาคาร 1 รฟม.



09

## กิจกรรมทำบุญตักบาตรเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เนื่องในโอกาสสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม 2566



รฟม. จัดกิจกรรมทำบุญตักบาตรเฉลิมพระเกียรติ สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ พระบรมราชชนนีพันปีหลวง เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2566 เนื่องในโอกาสสมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 12 สิงหาคม 2566 โดยนิมนต์พระสงฆ์จำนวน 9 รูป จากวัดพระราม ๙ กาญจนาภิเษก รับประทานข้าวสารอาหารแห้ง ณ สำนักงาน รฟม. โดยมีคณะผู้บริหาร พนักงาน และผู้ปฏิบัติงาน ภายใน รฟม. เข้าร่วมกิจกรรม

10

## กิจกรรมวันคล้ายวันก่อตั้งครบรอบ 31 ปี

รฟม. จัดกิจกรรมวันคล้ายวันก่อตั้งครบรอบ 31 ปี เมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2566 ณ บริเวณโถงกลาง ชั้น 1 อาคาร 1 รฟม. จัดพิธีสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ภายในสำนักงาน พิธีเจริญพระพุทธมนต์ และกิจกรรมเชิญชวนหน่วยงานผู้มีธุรกิจสัมพันธ์ ร่วมแสดงความยินดีแก่ รฟม. ผ่านการบริจาคให้แก่มูลนิธิโรงพยาบาลเด็ก แทนการมอบกระเช้าของขวัญ และดอกไม้ แสดงความยินดี ซึ่ง รฟม. และหน่วยงานพันธมิตร ได้มอบเงิน ให้แก่มูลนิธิโรงพยาบาลเด็ก รวมทั้งสิ้น 1,173,322 บาท





## 11

## โครงการสำนักงานสีเขียว (Green Office)

รฟม. จัดโครงการสำนักงานสีเขียว (Green Office) ประจำปี 2566 เพื่อสร้างการเรียนรู้เรื่องการใช้ทรัพยากรในองค์กร อย่างคุ้มค่า และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้แก่พนักงาน โดยจัดให้มีกิจกรรม จำนวน 5 กิจกรรม ภายใต้แนวคิด “GREEN” ได้แก่

- 1) กิจกรรม Green Office Hero คัดเลือกพนักงาน จำนวน 29 คน เป็น Green Office Hero รุ่นที่ 2 เพื่อเป็นตัวแทนในการเรียนรู้ด้านการจัดการขยะจากวิทยากรและหน่วยงานภายนอก และจัดทำโครงการทดลองด้านการจัดการขยะภายในอาคารสำนักงาน
- 2) กิจกรรม MRTA 3R รณรงค์ให้พนักงาน และผู้ปฏิบัติงานภายใน รฟม. คัดแยกขยะขวดน้ำพลาสติก ตั้งแต่เดือน พฤษภาคม - สิงหาคม 2566 ได้จำนวน 1,308.47 กิโลกรัม (ประมาณ 104,678 ขวด) คิดเป็นค่าการลดก๊าซเรือนกระจกได้ 1.349 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า เพื่อส่งมอบให้มูลนิธิกระจกเงานำไปรีไซเคิล
- 3) กิจกรรม Electric Energy Saving จัดประกวดคลิปวิดีโอสั้นประกอบเพลงในแอปพลิเคชัน Tiktok รณรงค์ด้านการประหยัดไฟฟ้าภายในอาคารสำนักงาน โดยมีพนักงานเข้าร่วมประกวด จำนวน 25 คลิป และมีผู้เข้าชมทุกคลิปรวมกว่า 20,000 ครั้ง
- 4) กิจกรรม Eco Transportations รณรงค์ให้พนักงาน และผู้ปฏิบัติงานภายใน รฟม. ใช้รถสาธารณะในการเดินทางมาทำงาน ในวัน World Car Free Day วันที่ 22 กันยายน 2566
- 5) กิจกรรม Now for the Future จัดนิทรรศการแสดงผลงานโครงการทดลองของ Green Office Hero จำนวน 5 โครงการ เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2566 ณ ห้องประชุม 2 ชั้น 9 อาคาร 1 รฟม.



## 12

## กิจกรรมบริจาคโลหิต

รฟม. ร่วมกับศูนย์บริการโลหิตแห่งชาติ สภากาชาดไทย จัดกิจกรรมบริจาคโลหิต ประจำปีงบประมาณ 2566 นำรถรับบริจาคโลหิตเคลื่อนที่มารับบริจาคโลหิตทุก ๆ 3 เดือน (จำนวน 4 ครั้งต่อปี) ณ อาคาร 1 รฟม. โดยเชิญชวนผู้บริหาร พนักงาน ผู้ปฏิบัติงานภายใน รฟม. ผู้รับจ้าง และที่ปรึกษา โครงการรถไฟฟ้า ร่วมบริจาคโลหิต รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 535 ยูนิต



## 13

## กิจกรรมทำบุญตักบาตรประจำเดือน และวันขึ้นปีใหม่

รฟม. จัดกิจกรรมทำบุญตักบาตรประจำเดือน และวันขึ้นปีใหม่ นิมนต์พระภิกษุสงฆ์จากวัดพระราม ๘ กาญจนาภิเษก มาฉันภัตตาหารเช้า และรับบิณฑบาตจากผู้บริหาร พนักงาน และผู้ปฏิบัติงานให้ รฟม. ณ อาคาร 1 รฟม. เดือนละ 1 ครั้ง เพื่อเปิดโอกาสให้บุคลากรได้ทำบุญ และเป็นการสืบสานประเพณีของชาวพุทธ



# นโยบายและแนวปฏิบัติด้านการแข่งขันที่เป็นธรรม

รฟม. ให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมภายใต้กรอบของกฎหมาย โดยคำนึงถึงหลักจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจเพื่อประโยชน์ต่อ รฟม. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรมทุกฝ่าย จึงได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการแข่งขันที่เป็นธรรม ดังนี้



**การส่งเสริม  
การแข่งขันที่เป็นธรรม**



**การเข้าถึง  
และจัดหาเงินทุน  
และการบริหารจัดการ  
ทางการเงินอย่างโปร่งใส  
และเป็นธรรม**



**การจัดซื้อจัดจ้าง  
ที่เป็นธรรม**



**การต่อต้านการทุจริต  
และรับสินบน**

## 1. การส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม

1.1 รฟม. ดำเนินธุรกิจโดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในการประกอบธุรกิจกับ รฟม. ภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม โดยไม่กำหนดเงื่อนไขการประกอบธุรกิจ หรือไม่กระทำการใด ๆ อันส่งผลให้เกิดการผูกขาด การเลือกปฏิบัติ ชัดขวาง กีดกัน หรือจำกัดการดำเนินธุรกิจและการเข้าร่วมแข่งขันทางธุรกิจของผู้ประกอบการรายอื่น

1.2 รฟม. ดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมภายใต้กรอบของกฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงหลักจริยธรรมและยึดถือกติกาของการแข่งขันที่ได้อย่างเสมอภาค ไม่ใช่อำนาจความเป็นรัฐวิสาหกิจเพื่อเอาเปรียบคู่แข่ง ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งและผู้ประกอบการรายอื่นด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม และไม่แลกเปลี่ยนข้อมูลทางธุรกิจ สมรู้ร่วมคิดหรือทำความตกลงกับคู่แข่งและผู้ประกอบการรายอื่นเพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

## 2. การเข้าถึงและจัดหาเงินทุน และการบริหารจัดการทางการเงินอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม

2.1 รฟม. มีการเข้าถึงและจัดหาเงินทุนเพื่อดำเนินธุรกิจด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรม โดยยึดถือปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ มติคณะรัฐมนตรี และกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

2.2 รฟม. มีความรับผิดชอบต่อเจ้าหนี้ โดยยึดถือปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาเงินกู้ที่ทำไว้กับเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัดทุกประการโดยไม่ผิดนัดชำระหนี้ ตลอดจนมีการประสานติดตาม ตรวจสอบกำหนดการชำระหนี้และความถูกต้องกับเจ้าหนี้อย่างสม่ำเสมอเพื่อให้เป็นไปตามเงื่อนไขสัญญาเงินกู้

2.3 รฟม. มีการจัดทำบัญชีการเงินตามมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับ โดยได้กำหนดนโยบายบัญชีและจัดทำคู่มือบัญชีให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินของไทย (Thai Financial Reporting Standards - TFRSs) โดยผ่านการตรวจสอบรับรองงบการเงินจากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน และมีการทบทวนและปรับปรุงคู่มือบัญชีให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวให้เป็นปัจจุบันในรอบปีบัญชี

2.4 รฟม. มีระบบบัญชีที่รองรับการแยกบัญชีการเงินเชิงพาณิชย์และเชิงสังคม โดยมีการจัดทำบัญชีการเงินเชิงพาณิชย์ตามมาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับตามข้อ 2.3 และมีการจัดทำบัญชีการเงินเชิงสังคมให้สอดคล้องกับมาตรา 28 และ 29 ที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 และระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2554 ข้อ 9(4)

## 3. การจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม

3.1 นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุของ รฟม. ต้องก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ รฟม. และต้องสอดคล้องกับหลักการ ดังต่อไปนี้

3.1.1 คุ่มค่า โดยพัสดุที่จัดซื้อจัดจ้างต้องมีคุณภาพหรือคุณลักษณะที่ตอบสนองวัตถุประสงค์ในการใช้งานของ รฟม. มีราคาที่เหมาะสม และมีแผนการบริหารพัสดุที่เหมาะสมและชัดเจน

3.1.2 โปร่งใส โดยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุต้องกระทำโดยเปิดเผย เปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม มีการปฏิบัติต่อผู้ประกอบการทุกรายโดยเท่าเทียมกัน มีระยะเวลาที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการยื่น

ข้อเสนอ มีหลักฐานการดำเนินงานชัดเจน และมีการเปิดเผยข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุในทุกขั้นตอน

3.1.3 มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยต้องมีการวางแผนการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุล่วงหน้า เพื่อให้การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีกำหนดเวลาที่เหมาะสม โดยมีการประเมินและเปิดเผยผลสัมฤทธิ์ของการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ

3.1.4 ตรวจสอบได้ โดยมีการเก็บข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุอย่างเป็นระบบเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ

### 3.2 แนวปฏิบัติการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม

3.2.1 มีการจัดทำแผนการจัดซื้อจัดจ้างประจำปี และประกาศแผนการจัดซื้อจัดจ้างประจำปี

3.2.2 มีการแต่งตั้งคณะกรรมการการจัดซื้อจัดจ้าง หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดคุณลักษณะ ขอบเขตงาน หลักเกณฑ์ และมีการจัดทำราคากลาง ในการพิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการ เพื่อให้มีการคัดกรองผู้ประกอบการ และเป็นการคัดเลือกผู้ประกอบการอย่างเป็นธรรม

3.2.3 มีการเผยแพร่ร่างประกาศและร่างเอกสารประกวดราคา เพื่อให้ผู้ประกอบการแสดงความคิดเห็น

3.2.4 มีการพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด และประกาศผลผู้ชนะหรือผู้ที่ได้รับการคัดเลือกโดยเปิดเผย

3.2.5 จัดทำสัญญาหรือข้อตกลงเป็นหนังสือ ตามแบบมาตรฐานของกรมบัญชีกลางกำหนดที่เหมาะสม เป็นธรรม และจ่ายค่าตอบแทนให้คู่สัญญาตรงเวลาตามเงื่อนไขของสัญญา

3.2.6 การบริหารสัญญา มีการติดตามตรวจสอบการดำเนินงานเพื่อให้มีความมั่นใจว่า มีการปฏิบัติตามสัญญาหรือข้อตกลงอย่างครบถ้วน มีระบบควบคุมภายใน ที่ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

3.2.7 จัดให้มีการประเมินผู้ประกอบการ เมื่อมีการส่งมอบงานและมีการตรวจรับมอบงานเรียบร้อยแล้ว เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดซื้อจัดจ้างในอนาคต

3.2.8 มีการเก็บข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเป็นระบบเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ

3.2.9 มีการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ

ภาครัฐ พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และประกาศที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งกำหนดราคากลางให้เป็นไปตามแนวทางการประกาศรายละเอียดข้อมูลราคากลางและการคำนวณราคากลางเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานของรัฐ

## 4. การต่อต้านการทุจริตและรับสินบน

4.1 นโยบายการต่อต้านการทุจริตและรับสินบน รฟม. ต่อต้านการทุจริตทุกรูปแบบ และถือปฏิบัติตามกฎหมาย คู่มือ หรือแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริต รวมทั้งนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริต และการให้หรือรับสินบนของ รฟม.

4.2 แนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตและรับสินบน

4.2.1 บุคลากรของ รฟม. ต้องปฏิบัติตามนโยบายนี้โดยไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องการรับหรือให้สินบน และการคอร์รัปชัน ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม

4.2.2 บุคลากรของ รฟม. จะต้องไม่เรียกร้องจัดหา หรือรับสินบนเพื่อประโยชน์ส่วนตน หรือประโยชน์ของ รฟม. หรือประโยชน์ของผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับ รฟม. หรือประโยชน์ของผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับตน ไม่ว่าจะเป็นคนในครอบครัว เพื่อน หรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในลักษณะอื่นใด

4.2.3 บุคลากรของ รฟม. จะต้องไม่เสนอว่าจะให้ สัญญาว่าจะให้ หรือมอบสินบนให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ เจ้าหน้าที่ภาคเอกชน หรือบุคคลอื่นใดโดยมีจุดประสงค์เพื่อจูงใจให้กระทำการ ไม่กระทำการ หรือประวิงการกระทำ อันมิชอบด้วยหน้าที่และกฎหมาย

4.2.4 เมื่อผู้ใดพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายเป็นการรับหรือให้สินบนและคอร์รัปชัน จะต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชา หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือตามช่องทางการแจ้งเบาะแส การรับเรื่องร้องเรียนการกระทำผิดทันที

4.2.5 รฟม. จัดให้มีการประเมินความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันการรับสินบนและการคอร์รัปชัน

4.2.6 รฟม. คำนึงถึงความเป็นธรรมและปกป้องเจ้าหน้าที่ ไม่ลดตำแหน่ง ลงโทษ หรือให้ผลทางลบต่อเจ้าหน้าที่ที่ปฏิเสธการรับหรือให้สินบน แม้ว่าการกระทำนั้นจะทำให้ รฟม. สูญเสียโอกาสทางธุรกิจ

4.2.7 สำหรับความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการจัดซื้อจัดจ้าง ห้ามมีการให้หรือรับสินบนในการดำเนินธุรกิจ และการจัดซื้อจัดจ้างทุกชนิด การดำเนินธุรกิจและการติดต่องานของ รฟม. จะต้องเป็นไปอย่างโปร่งใส ซื่อสัตย์ ตรวจสอบได้ และอยู่ภายใต้กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

## นโยบายและผลการจัดการรายการที่เกี่ยวข้องกัน

รฟม. มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีการกำกับดูแลกิจการและการบริหารจัดการที่ดีเลิศ ที่มุ่งเน้นการสร้างประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวม มีคุณธรรมในการดำเนินงาน มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ และเพื่อให้การบริหารจัดการสิทธิของหน่วยงานกำกับดูแล เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และสอดคล้องกับหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ จึงได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวปฏิบัติการบริหารสิทธิของหน่วยงานกำกับดูแลของ รฟม. เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานยึดมั่นเป็นหลักในการปฏิบัติหน้าที่ในเรื่องการป้องกันรายการเกี่ยวโยง ดังนี้



### นโยบาย

1. SWF. ให้ความสำคัญต่อการป้องกันการเกิดรายการเกี่ยวโยง ซึ่งอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
2. SWF. กำหนดให้มีการสอบทานการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน มีมาตรฐานควบคุม และสุ่มสอบทานการทำรายการจริง
3. SWF. ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน



### แนวปฏิบัติ

1. คณะกรรมการ SWF. ต้องหลีกเลี่ยงการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกับ SWF. ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
2. คณะกรรมการ SWF. ต้องเปิดเผยความสัมพันธ์กับรัฐวิสาหกิจและความเกี่ยวข้องกับฝ่ายบริหารหรือบุคคลใดก็ตามที่จะทำให้เกิดการตัดสินใจที่ไม่เป็นอิสระทุกปีในระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง
3. หน่วยงานตรวจสอบภายใน ต้องมีการสุ่มสอบทานการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน และพิจารณาดำเนินการเพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

### ผลการจัดการรายการที่เกี่ยวข้องกัน

ข้อมูลรายการที่เกี่ยวข้องกันและข้อมูลความสัมพันธ์แบบเครือญาติกับผู้บริหาร รฟม. ของคณะกรรมการ รฟม. ปรากฏตามตาราง ดังนี้

รายนามคณะกรรมการ SWF.	รายการที่เกี่ยวข้องกัน	ความสัมพันธ์แบบเครือญาติกับผู้บริหาร SWF.
1. นายสรารัฐ ทรวงศิริไล	ไม่มี	ไม่มี
2. นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	ไม่มี	ไม่มี
3. พลโท ดร.พิเชษฐ์ คงศรี	ไม่มี	ไม่มี
4. ผศ. ดร.เผ่าภาค ศิริสุข	ไม่มี	ไม่มี
5. นายพิชญะ จันทรานูวัฒน์	ไม่มี	ไม่มี
6. นายธีระพงษ์ วงศ์ศิวะวิลาส	ไม่มี	ไม่มี
7. นายมงคลชัย สมอุดร	ไม่มี	ไม่มี
8. นายปิยกร อภิบาลศรี	ไม่มี	ไม่มี
9. นางจันทิรา บุรุษพัฒน์	ไม่มี	ไม่มี
10. นายเฉลิมพล เพ็ญสูตร	ไม่มี	ไม่มี
11. นายพูนศักดิ์ ครเจริญ	ไม่มี	ไม่มี
12. นายปัญญา ชูพานิช	ไม่มี	ไม่มี
13. นายวิษณุยุทธ บุญชิต	ไม่มี	ไม่มี
14. นายพงษ์นรา เหย็นยิ่ง	ไม่มี	ไม่มี
15. นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช	ไม่มี	ไม่มี
16. นายไทวุฒิ ชันแก้ว	ไม่มี	ไม่มี
17. นายรัชชชัย นภาคักดิ์ศรี	ไม่มี	ไม่มี
18. นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ	ไม่มี	ไม่มี

หมายเหตุ : การเปิดเผยข้อมูลความสัมพันธ์แบบเครือญาติกับผู้บริหาร รฟม. ที่อาจทำให้เกิดการตัดสินใจที่ไม่เป็นอิสระ เป็นการดำเนินการตามนโยบายและแนวปฏิบัติการบริหารสิทธิของหน่วยงานกำกับดูแลของ รฟม.



## จำนวน/มูลค่าหลักทรัพย์ (หุ้น) และรายชื่อบริษัท ที่กรรมการ รฟม. ถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น)

รายนามคณะกรรมการ รฟม.		การถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น)*
1. นายสรารัฐ	ทรงศิริไโล	ไม่มี
2. นายอภิรัฐ	ไชยวงศ์น้อย	ไม่มี
3. พลโท ดร.พิเชษฐ์	คงศรี	ไม่มี
4. ผศ. ดร.เผ่าศักดิ์	ศิริสุข	ไม่มี
5. นายพิชญะ	จันทรานันต์	ไม่มี
6. นายธีระพงษ์	วงศ์ศิวิลาส	ไม่มี
7. นายมงคลชัย	สมอุดร	ไม่มี
8. นายปิยกร	อภิบาลศรี	ไม่มี
9. นางจันทิรา	บุรุษพัฒน์	ไม่มี
10. นายเฉลิมพล	เพ็ญสุดร	ไม่มี
11. นายพูนศักดิ์	ครเจริญ	ไม่มี
12. นายปัญญา	ชูพานิช	ไม่มี
13. นายวิษณุยุทธ	บุญชิต	ไม่มี
14. นายพงษ์นรา	เย็นยิ่ง	ไม่มี
15. นายพิรุณ	স্যยะสิทธิ์พานิช	ไม่มี
16. นายไทวุฒิ	ชันแก้ว	ไม่มี
17. นายธวัชชัย	นภาคัดศรี	ไม่มี
18. นายภคพงศ์	ศิริกันทรมาศ	ไม่มี

\* รายงานการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) ของคณะกรรมการ รฟม. เฉพาะที่อยู่ในธุรกิจหลักที่ รฟม. ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และที่คณะกรรมการ รฟม. ถือครองในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

### แนวทางการรวบรวมข้อมูลหลักทรัพย์จากคณะกรรมการ รฟม.

เพื่อให้ รฟม. สามารถรวบรวมข้อมูลการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการ รฟม. เพื่อใช้สำหรับเผยแพร่ต่อสาธารณะผ่านรายงานประจำปี 2566 ได้อย่างครบถ้วน ถูกต้อง ทันกาล และเชื่อถือได้ รฟม. โดยสำนักผู้ว่าการจึงกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. สำนักผู้ว่าการ โดยแผนกเลขานุการคณะกรรมการ รฟม. กองกิจกรรมคณะกรรมการ จะมีหนังสือขอความอนุเคราะห์ให้คณะกรรมการ รฟม. แจ้งข้อมูลการถือครองหลักทรัพย์ โดยครอบคลุมเนื้อหา ได้แก่ 1) จำนวนหรือมูลค่าของหลักทรัพย์ (หุ้น) และ 2) รายชื่อบริษัทที่กรรมการถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น) เฉพาะที่อยู่ในอุตสาหกรรมหลักหรือธุรกิจหลักที่ รฟม. ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และถือครองในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้นที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด ตามแบบฟอร์มที่ รฟม. กำหนด ในช่วงเดือนกันยายนของทุกปี

2. สำนักผู้ว่าการ โดยแผนกเลขานุการคณะกรรมการ รฟม. กองกิจกรรมคณะกรรมการ จะรวบรวมและประมวลผลตามข้อ 1. เพื่อจัดทำฐานข้อมูลและจัดส่งให้สำนักสื่อสารองค์กร รฟม. ในช่วงเดือนตุลาคมของทุกปี เพื่อเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวในรายงานประจำปีของ รฟม. ต่อไป

# สภาพธุรกิจ แผนงานทางธุรกิจและกลยุทธ์

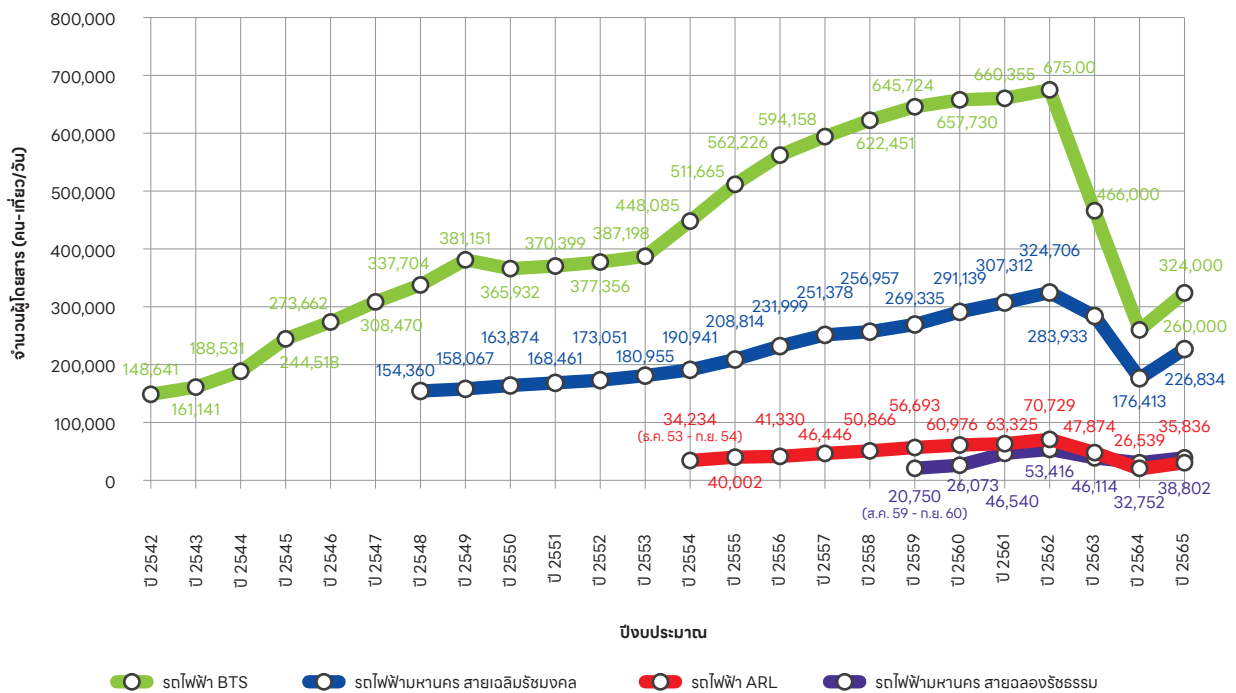
## สภาพธุรกิจ

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะแบบรางประเภทหนึ่งที่มีแผนการลงทุนต่อเนื่องเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรหนาแน่นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางนอกเหนือจากการบริการขนส่งมวลชนพื้นฐานอื่น อาทิ รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ และเรือโดยสารที่บริการในแม่น้ำ - ลำคลอง เป็นต้น จากการศึกษาข้อมูลสัดส่วนการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่าในปี 2565 รถโดยสารประจำทางมีสัดส่วนการใช้บริการมากที่สุด ร้อยละ 68.07 รองลงมาคือรถไฟฟ้า BTS สายสุขุมวิท (ช่วงคูคต - เคหะ) และสายสีลม (ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า) ร้อยละ 13.80 รถไฟฟ้า MRT สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ) ส่วนต่อขยาย (ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง - บางแค) และสายฉลองรัชธรรม (ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ) ร้อยละ 8.15 รถตู้ ร้อยละ 7.54 Airport Rail Link ร้อยละ 1.14 เรือโดยสารคลองแสนแสบ ร้อยละ 0.46 รถไฟฟ้าสายอื่น ๆ (รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ดิ่งชัน) รถไฟฟ้าสายสีทอง (ช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน)) ร้อยละ 0.44 เรือด่วนเจ้าพระยา ร้อยละ 0.22 และรถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ ร้อยละ 0.18 ทั้งนี้ จากข้อมูลสัดส่วนการเดินทางข้างต้น พบว่าสัดส่วนการใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (BTS/MRT/ARL/รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง/รถไฟฟ้าสายสีทอง) ยังมีสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับรถโดยสารประจำทาง ซึ่งอาจเนื่องมาจากโครงข่ายการเดินทางด้วยรถไฟฟ้ายังไม่ครอบคลุมเพียงพอ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันภาครัฐมีการเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชน โดยให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อระบบการขนส่งต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ซึ่งอาจส่งผลให้ในอนาคตสัดส่วนการใช้บริการรถไฟฟ้าฯ น่าจะเพิ่มสูงขึ้น

จากการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า การเดินทางโดยรถส่วนบุคคลทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อไปในอนาคต โดยจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครมีจำนวนเพิ่มขึ้นจาก 987,999 คัน ในปี 2535 เป็น 5,539,918 คัน ในปี 2565 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6.25 ต่อปี และในช่วงระยะเวลาเดียวกันจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้เพิ่มขึ้นจาก 1,006,302 คัน ในปี 2535 เป็น 4,098,759 คัน ในปี 2565 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.66 ต่อปี

ในทางตรงกันข้าม จำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางและรถตู้มีแนวโน้มที่จะลดลง โดยจำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทางและรถตู้ ได้ลดลงจาก 2,444.96 ล้านคน-เที่ยว/ปี ในปี 2560 เหลือเพียง 1,065.24 ล้านคน-เที่ยว/ปี ในปี 2565 ลดลงเฉลี่ยร้อยละ 9.89 ต่อปี

เมื่อพิจารณาถึงจำนวนผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะในส่วน of รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ โดยจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS สายสุขุมวิท (ช่วงคูคต - เคหะ) และสายสีลม (ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า) ได้เพิ่มขึ้นจาก 148,641 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2542 เป็น 675,000 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2562 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 8.10 ต่อปี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ในปี 2563 - 2565 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลงเหลือ 466,000 คน-เที่ยว/วัน 260,000 คน-เที่ยว/วัน และ 324,000 คน-เที่ยว/วัน ตามลำดับ สำหรับ ARL ได้เพิ่มขึ้นจาก 34,234 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2554 เป็น 70,729 คน-เที่ยว/วัน ในปี 2562 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 9.58 ต่อปี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ในปี 2563 - 2565 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลงเหลือ 47,874 คน-เที่ยว/วัน 26,539 คน-เที่ยว/วัน และ 35,836 คน-เที่ยว/วัน ตามลำดับ



กราฟแสดงจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเฉลี่ยต่อวัน ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2542 - 2565

ในส่วนของรถไฟฟ้าหนนคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ) ส่วนต่อขยาย (ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ) และส่วนต่อขยาย (ช่วงหัวลำโพง - บางแค) เปิดบริการในเดือนกรกฎาคม 2547 เดือนกันยายน 2562 และเดือนมีนาคม 2563 ตามลำดับ โดยในปีงบประมาณ 2548 มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าหนนคร สายเฉลิมรัชมงคล 154,360 คน-เที่ยว/วัน และเพิ่มขึ้นเป็น 324,706 คน-เที่ยว/วัน ในปีงบประมาณ 2562 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.49 ต่อปี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ในปีงบประมาณ 2563 - 2565 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลงเหลือ 283,933 คน-เที่ยว/วัน 176,413 คน-เที่ยว/วัน และ 226,834 คน-เที่ยว/วัน ตามลำดับ สำหรับรถไฟฟ้าหนนคร สายฉลองรัชธรรม เปิดบริการในเดือนสิงหาคม 2559 โดยในปีงบประมาณ 2560 มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าหนนคร สายฉลองรัชธรรม 26,073 คน-เที่ยว/วัน ต่อมาในปีงบประมาณ 2562 มีการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าหนนคร สายเฉลิมรัชมงคล ที่สถานีเตาปูน ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสาร เพิ่มขึ้นเป็น 53,416 คน-เที่ยว/วัน หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 17.47 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ในปีงบประมาณ 2563 - 2565 ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลงเหลือ 46,114 คน-เที่ยว/วัน 32,752 คน-เที่ยว/วัน และ 38,802 คน-เที่ยว/วัน ตามลำดับ

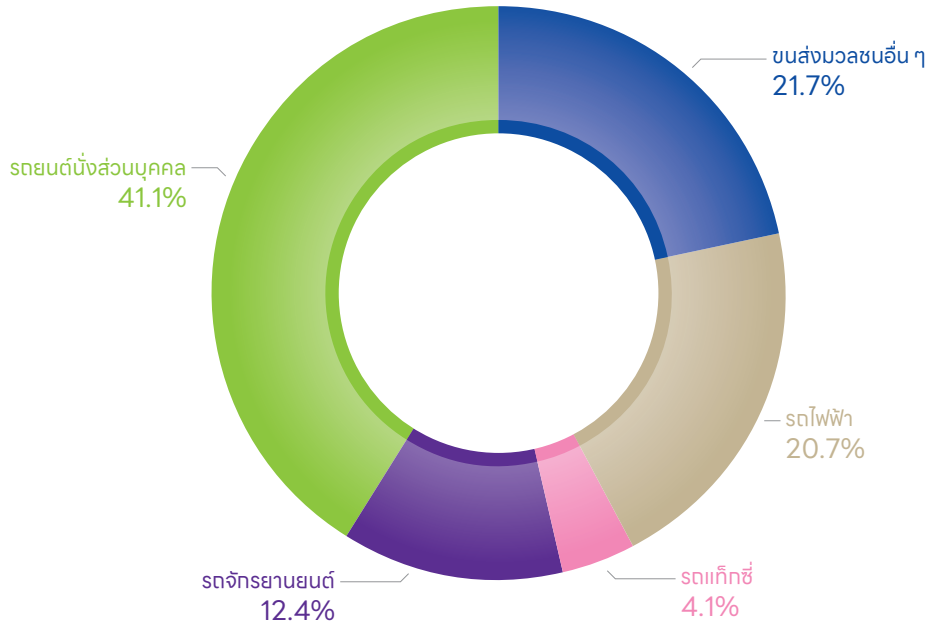
จากข้อมูลข้างต้นสรุปได้ว่า การลดลงของจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าหนนคร สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม ในปีงบประมาณ 2563 - 2565 อาจเนื่องมาจากข้อจำกัดและอุปสรรค ดังนี้

- ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ซึ่งศูนย์บริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ได้มีมติจำกัดเวลาให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะ ในพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด และประกาศจำกัดการเดินทางและห้ามออกนอกเคหสถานในบางช่วงเวลา และให้ส่วนราชการ รวมถึงภาคเอกชนปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้งให้มากที่สุด รวมทั้งใช้มาตรการเหลื่อมเวลาทำงานและการทำงานที่บ้าน (Work from Home) เพื่อลดความแออัด ลดการเดินทางของประชาชน และลดการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลให้รถไฟฟ้าหนนคร สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม ปรับลดเวลาเปิดให้บริการรถไฟฟ้าและจำนวนผู้โดยสารลดลง

- อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าหนนคร สายเฉลิมรัชมงคล ตามสัญญาสัมปทาน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 มีการใช้อัตราค่าโดยสารเริ่มต้น 17 บาท สูงสุด 42 บาท ซึ่งคาดว่าจะการปรับอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอาจจะส่งผลให้พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงไป

กรณีมีโครงการครบถ้วนตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะพบว่ารูปแบบการเดินทางหลัก (Main Mode) ในปี 2572 ยานพาหนะส่วนบุคคล (ร้อยละ 57.6) ยังคงมีสัดส่วนที่สูงกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ 42.4) โดยสัดส่วนการเดินทางด้วยการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 41.1 รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.4 และรถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 4.1 ทั้งนี้ สำหรับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าจะมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.7 ในปี 2551 เป็นร้อยละ 20.7 ในปี 2572

กราฟแสดงรูปแบบการเดินทางหลัก กรณีมีโครงการครบถ้วนตามแผนแม่บทฯ ในปี 2572





## แผนงานทางธุรกิจและกลยุทธ์

รฟม. ใช้แผนวิสาหกิจเป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานขององค์กร โดยจัดทำเป็นแผนระยะ 5 ปี ที่สอดคล้องกับแผนระดับชาติ อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2566 - 2570 เป็นต้น โดยมีการทบทวนแผนวิสาหกิจเป็นประจำทุกปี เพื่อให้การดำเนินงานของ รฟม. เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คล่องตัว และสามารถรองรับสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่อาจเปลี่ยนแปลงไป

## แผนวิสาหกิจ รฟม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570

แผนวิสาหกิจ รฟม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570 ประกอบด้วย 3 วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives) และ 8 เป้าประสงค์ (Goals) ดังนี้

### วิสัยทัศน์ (Vision)

ร่วมยกระดับเมืองด้วยโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน  
และนวัตกรรม เพื่ออนาคตที่ยั่งยืน

M

#### Modernize Inclusively

การพัฒนาองค์กรด้วยแนวคิดและเทคโนโลยีใหม่ โดยมุ่งเน้นการให้บริการ การพัฒนาธุรกิจที่ยั่งยืนและการพัฒนาพื้นที่ เพื่อรองรับผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม (Inclusivity) และลดความเหลื่อมล้ำที่อาจจะเกิดขึ้น

R

#### Reinvent Continuously

การดำเนินงานตามภารกิจของ รฟม. ด้วยรูปแบบใหม่ โดยเน้นการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพก้าวทันความเปลี่ยนแปลง ต่อยอดประสบการณ์และองค์ความรู้ต่างๆ ตลอดจนพัฒนาขึ้นเป็นนวัตกรรมให้เกิดมูลค่าเพิ่มและประโยชน์กับการดำเนินงานขององค์กร

T

#### Transform Professionally

การเปลี่ยนแปลงองค์กรให้เกิดการพัฒนาอย่างมืออาชีพทั้งในด้านการกำกับดูแลงานก่อสร้าง การเดินรถและงานบริการ รวมไปถึงการพัฒนาธุรกิจ และการพัฒนาพื้นที่ ภารกิจสนับสนุนขององค์กรทั้งในด้านเทคโนโลยีดิจิทัล การสื่อสารและพัฒนาภาพลักษณ์องค์กร การบริหารงานบุคคล และการบริหารความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับทุกภาคส่วนที่จะร่วมดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายอย่างยั่งยืน

3 SO



G1

เชื่อมโยงระบบการเดินทางและพัฒนาระบบบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างประสบการณ์การเดินทางที่ดี

G2

พัฒนาผลิตภัณฑ์และธุรกิจ เพื่อสร้างรายได้ที่ยั่งยืนให้องค์กร

G3

พัฒนาพื้นที่โครงข่ายรถไฟฟ้าควบคู่กับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ภายใต้หลักคิด TOD



G4

พัฒนาประสิทธิภาพการกำกับดูแลระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

G5

สร้างนวัตกรรมระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ต่อยอดองค์ความรู้และสร้างคุณค่าในการดำเนินงาน



G6

ยกระดับภาพลักษณ์และบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

G7

พัฒนาระบบดิจิทัล รองรับการทำงานและสนับสนุนระบบการให้บริการอย่างบูรณาการ

G8

พัฒนาการบริหารองค์กรให้พร้อมรับการขยายงาน และการเปลี่ยนแปลงอย่างมีธรรมาภิบาล

8 Goals

# ผลการดำเนินงานที่สำคัญในด้านต่าง ๆ

## ผลการดำเนินงานด้านโครงการรถไฟฟ้า

### 1. รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

#### - การให้บริการเดินรถไฟฟ้า

การให้บริการในปีงบประมาณ 2566 มีจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์ สูงสุดจำนวน 42 ขบวน ในวันเสาร์ สูงสุดจำนวน 25 ขบวน ในวันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ สูงสุดจำนวน 20 ขบวน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ข้อมูลการให้บริการตามตารางเดินรถของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ประกอบด้วย ข้อมูลจำนวนเที่ยววิ่ง จำนวนขบวนรถไฟฟ้า และความถี่ในการให้บริการ โดยวันจันทร์ - ศุกร์ ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 3:50 นาที และนอกช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 7:15 นาที

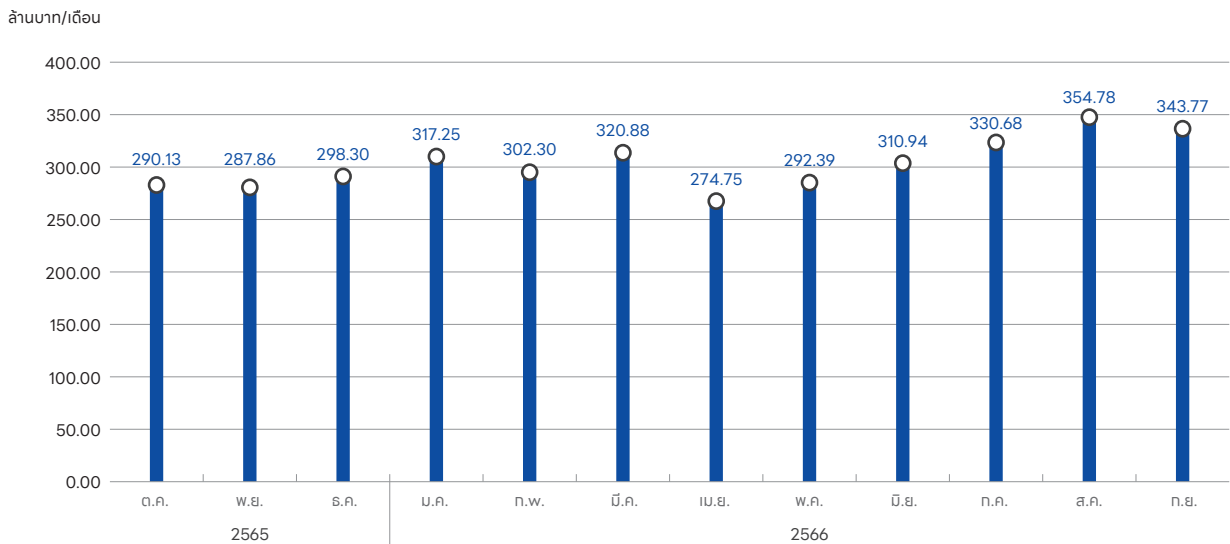
วันจันทร์ - วันศุกร์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน : 460 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
เช้า	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	05:30 น. - 07:00 น.	32 ขบวน	5:00 นาที
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	07:00 น. - 09:00 น.	40 ขบวน	3:29 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	09:00 น. - 16:30 น.	24 ขบวน	6:40 นาที
เย็น	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	16:30 น. - 17:30 น.	32 ขบวน	5:00 นาที
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	17:30 น. - 21:00 น.	42 ขบวน	3:50 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	21:00 น. - 24:00 น.	22 ขบวน	7:15 นาที
วันเสาร์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน : 294 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
06:00 น. - 16:00 น. และ 19:00 น. - 24:00 น.			20 ขบวน	8:00 นาที
16:00 น. - 19:00 น.			25 ขบวน	6:25 นาที
วันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน : 278 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
06:00 น. - 24:00 น.			20 ขบวน	8:00 นาที



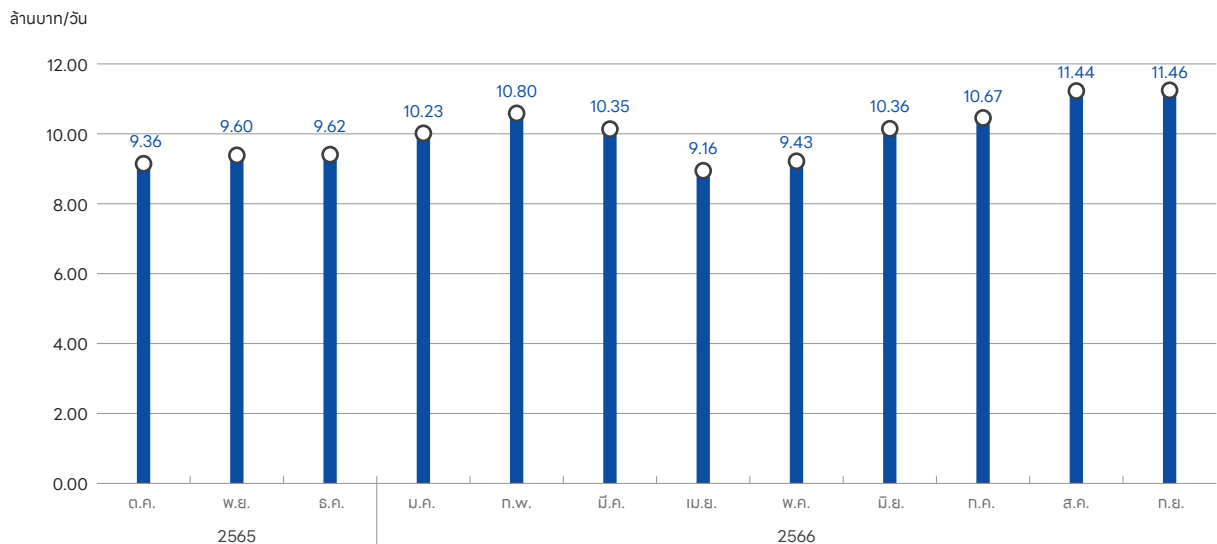
## - รายได้และเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

ในปีงบประมาณ 2566 มีรายได้จากค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 3,724.02 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 10.20 ล้านบาทต่อวัน โดย รฟม. ได้รับเงินตอบแทนจากค่าโดยสารรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทาน จำนวน 3,082.47 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ประกอบด้วย 1) เงินตอบแทนเป็นร้อยละ 15 (ส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสาร) จำนวน 409.57 ล้านบาท และ 2) เงินตอบแทนรายปีจากค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 2,672.90 ล้านบาท

### ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล



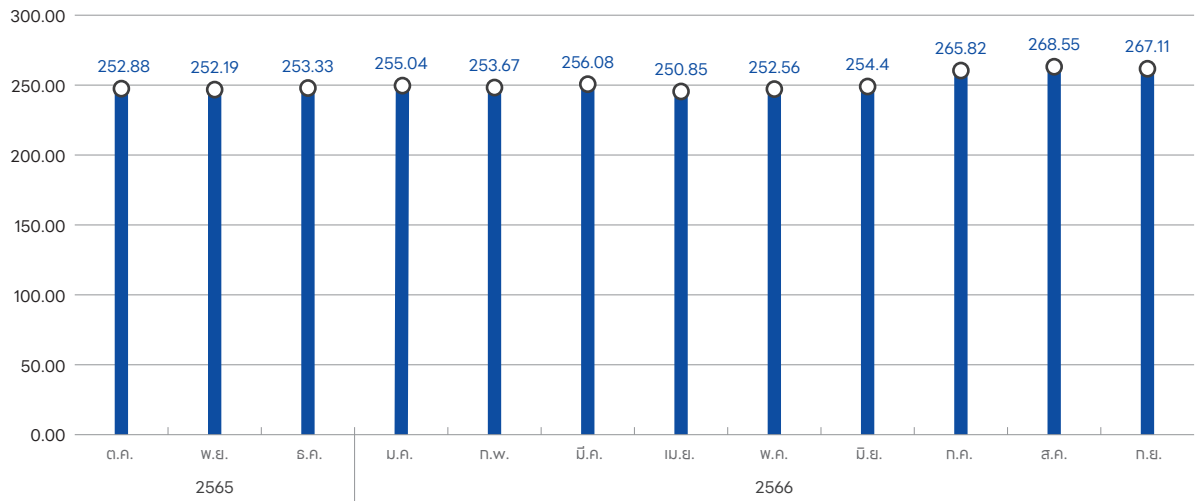
### ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เฉลี่ยต่อวัน





### เงินตอบแทนจากค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ที่ รฟม. ได้รับ (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

ล้านบาท/เดือน



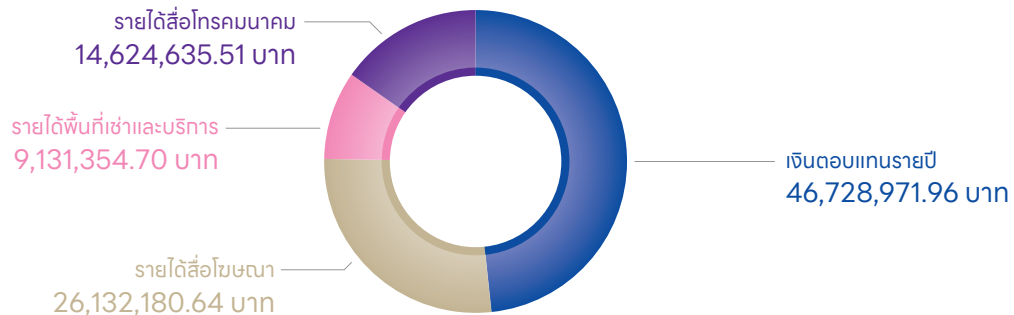
#### - การพัฒนาเชิงพาณิชย์และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ตามสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ระหว่าง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM กับ รฟม. นั้น ได้ให้สิทธิแก่ BEM ในการดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์และ BEM ตกลงแบ่งเงินรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ตลอดระยะเวลาตามสัญญา ซึ่ง BEM ได้ว่าจ้างบริษัทที่มีความชำนาญในการดำเนินธุรกิจเป็นผู้บริหารการดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ภายในสถานีรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ดังนี้

1. การพัฒนาเชิงพาณิชย์จากสื่อโฆษณา ประกอบด้วย สื่อโฆษณาภายในสถานี สื่อโฆษณาภายในขบวนรถไฟฟ้า สื่อโฆษณาพร้อมกิจกรรม การโฆษณาและประชาสัมพันธ์ผ่านระบบ Passenger Information Display (PID) Digital Media การโฆษณาบนประตูขึ้นขานชานชาลา (Platform Screen Door: PSD) และการโฆษณาและประชาสัมพันธ์บนห่วงมือจับ (Hand Grip)
2. การพัฒนาเชิงพาณิชย์พื้นที่เช่าและบริการ ประกอบด้วย เครื่องบริการถอนเงินอัตโนมัติ (ATM) ของธนาคารพาณิชย์ต่าง ๆ เครื่องให้บริการอัตโนมัติต่าง ๆ (Automatic Machine) และการให้เช่าพื้นที่ในรูปแบบของร้านค้าปลีก (Retail)
3. การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในรูปแบบการสื่อสารโทรคมนาคม
4. การพัฒนาเชิงพาณิชย์อื่น

ในปีงบประมาณ 2566 รพม. ได้รับเงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามสัญญาสัมปทาน จำนวน 96,617,142.81 บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ประกอบด้วย 1) เงินตอบแทนเป็นร้อยละ (ส่วนแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์) จำนวน 49,888,170.85 บาท และ 2) เงินตอบแทนรายปีจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 46,728,971.96 บาท รายละเอียดปรากฏ ดังนี้

### เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่ รพม. ได้รับ (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)



### - รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เฉพาะส่วนที่ รพม. ดำเนินการเองไม่รวมรายได้จากสัญญาสัมปทาน ประจำปีงบประมาณ 2566

หน่วย : ล้านบาท

แหล่งรายได้	รายได้อย่างเป็นทางการ (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)												ทั้งหมด
	ต.ค. 65	พ.ย. 65	ธ.ค. 65	ม.ค. 66	ก.พ. 66	มี.ค. 66	เม.ย. 66	พ.ค. 66	มิ.ย. 66	ก.ค. 66	ส.ค. 66	ก.ย. 66	
1. อาคารจอดรถ	4.23	4.09	4.18	4.54	4.31	4.60	3.85	4.28	4.35	4.31	4.57	4.41	51.72
2. แผงค้าสถานีท่าแพงเพชร	1.18	1.16	1.13	1.20	1.18	1.18	1.18	1.20	1.17	1.23	1.23	1.20	14.24
3. การอนุญาตให้ใช้อสังหาริมทรัพย์ ประเภทอาคารเนกประสงค์/อาคารเชื่อมต่อ/อาคารสำนักงาน	2.23	2.43	2.43	2.48	2.48	2.51	2.50	2.52	2.52	2.49	2.37	2.38	29.34
4. การอนุญาตให้ใช้อสังหาริมทรัพย์ ประเภทอาคารและลานจอดรถ	0.19	0.19	0.19	0.20	0.21	0.21	0.19	0.19	0.20	0.30	0.29	0.21	2.57
5. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง	1.43	1.46	1.46	1.49	1.52	1.56	1.57	1.67	1.67	1.67	1.67	1.68	18.85
6. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทางเข้า - ออกศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง (ช่วงศูนย์ซ่อมฯ - สถานี)	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	0.14	1.68
7. การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน/ปรับภูมิทัศน์/เปิดทางเข้า - ออก	1.20	1.20	1.20	1.11	1.12	1.12	1.12	1.14	1.12	1.13	1.13	1.14	13.70
8. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว	0.10	0.09	0.14	0.10	0.11	0.09	0.10	0.12	0.12	0.18	0.49	0.32	1.91
รายเดือน ปีงบประมาณ 2566	10.70	10.76	10.87	11.26	11.07	11.41	10.64	11.25	11.28	11.44	11.88	11.47	134.01
สะสม ปีงบประมาณ 2566	10.70	21.45	32.32	43.58	54.64	66.05	76.69	87.94	99.22	110.66	122.54	134.01	
สะสม ปีงบประมาณ 2565	5.39	11.68	20.02	29.17	37.98	46.61	54.98	64.19	73.81	83.32	94.35	104.90	

## 2. รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

### - การให้บริการเดินรถไฟฟ้า

การให้บริการในปีงบประมาณ 2566 มีจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์ สูงสุดจำนวน 15 ขบวน ในวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ สูงสุดจำนวน 8 ขบวน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลการให้บริการตามตารางเดินรถของรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ประกอบด้วย ข้อมูลจำนวนเที่ยววิ่ง จำนวนขบวนรถไฟฟ้า และความถี่ในการให้บริการ โดยวันจันทร์ - ศุกร์ ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 4:50 นาที และนอกช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 9:30 นาที

วันจันทร์ - วันศุกร์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน : 316 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
เช้า	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	05:30 น. - 06:30 น.	10 ขบวน	7:12 นาที
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	06:30 น. - 08:30 น.	15 ขบวน	4:50 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	08:30 น. - 09:30 น.	12 ขบวน	6:25 นาที
09:30 น. - 17:00 น.		9 ขบวน	8:30 นาที	
เย็น	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	17:00 น. - 20:00 น.	15 ขบวน	4:50 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	20:00 น. - 21:00 น.	12 ขบวน	6:25 นาที
		21:00 น. - 24:00 น.	8 ขบวน	9:30 นาที

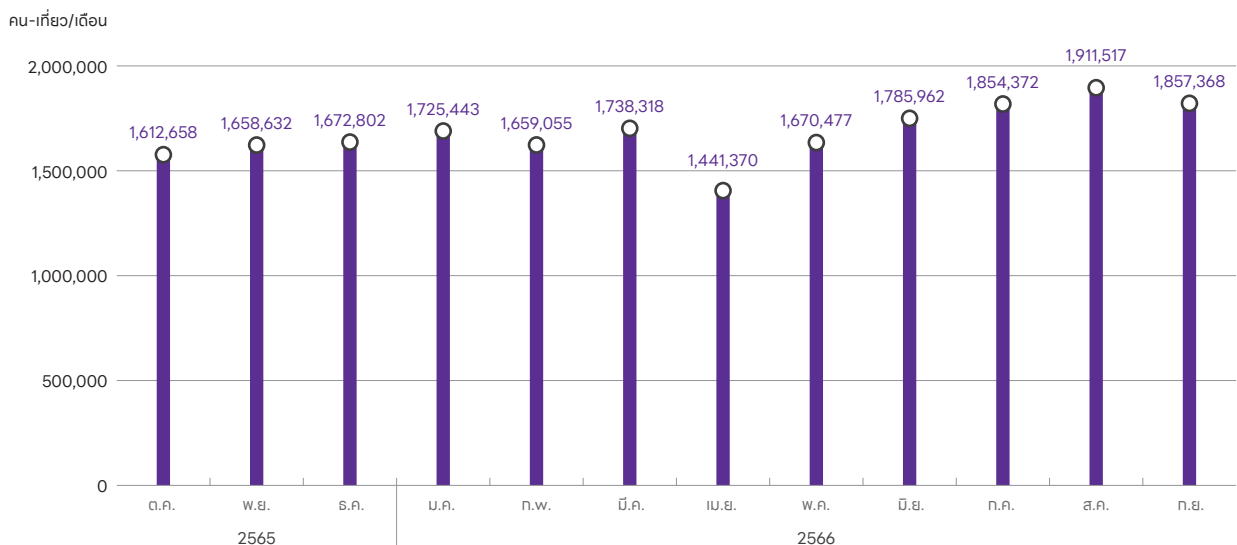
  

วันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์		รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน : 216 เที่ยว		จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
06:00 น. - 24:00 น.		8 ขบวน	9:30 นาที

### - จำนวนผู้โดยสาร

ในปีงบประมาณ 2566 รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีจำนวนผู้โดยสารรวม 20.59 ล้านคน-เที่ยว หรือเฉลี่ย 56,405 คน-เที่ยวต่อวัน

จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

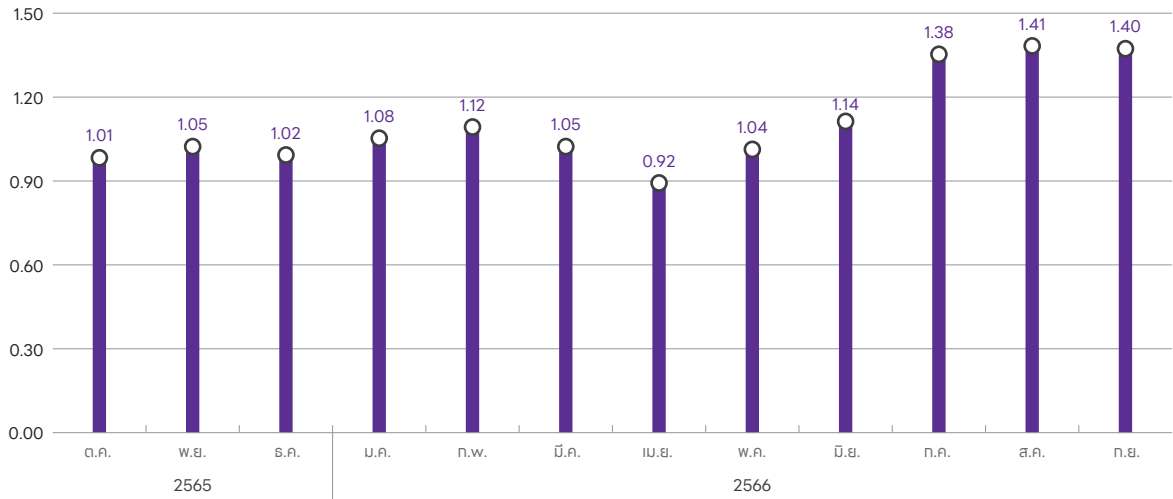






## ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เฉลี่ยต่อวัน

ล้านบาท/วัน



- รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เฉพาะส่วนที่ รฟม. ดำเนินการเองไม่รวมรายได้จากสัญญาสัมปทาน ประจำปีงบประมาณ 2566

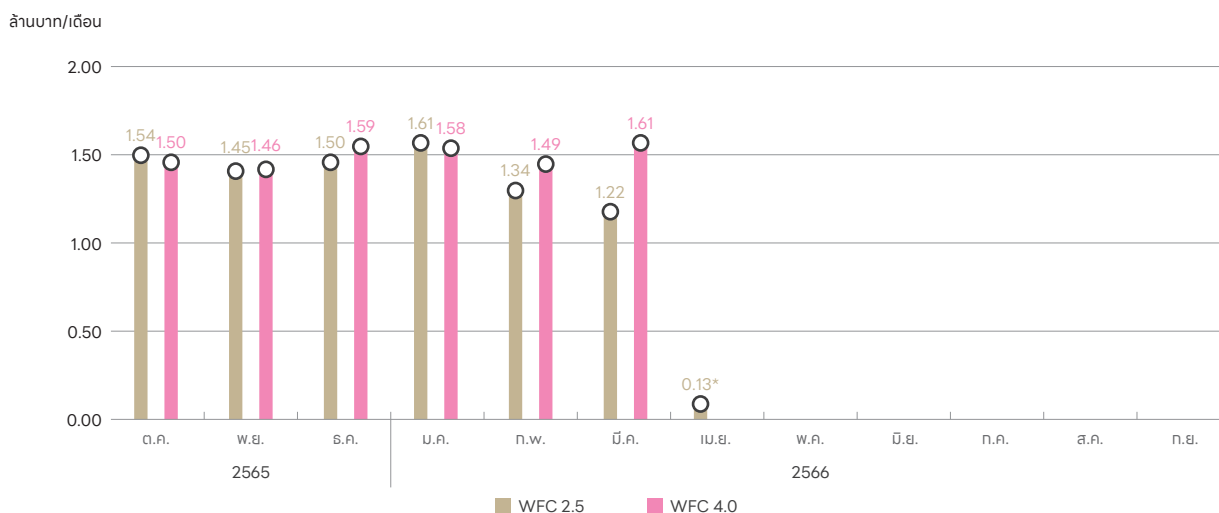
หน่วย : ล้านบาท

แหล่งรายได้	รายได้อย่างเป็นทางการ (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)												ทั้งหมด	
	ต.ค. 65	พ.ย. 65	ธ.ค. 65	ม.ค. 66	ก.พ. 66	มี.ค. 66	เม.ย. 66	พ.ค. 66	มิ.ย. 66	ก.ค. 66	ส.ค. 66	ก.ย. 66		
1. อาคารจอดรถ	1.43	1.40	1.30	1.53	1.49	1.55	1.34	1.56	1.64	1.62	1.72	1.69	18.27	
2. การอนุญาตให้ใช้ อสังหาริมทรัพย์ ประเภท อาคารเนกประสงค์/ อาคารเชื่อมต่อ/อาคารสำนักงาน	0.05	0.20	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.05	0.05	3.15
3. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง	0.21	0.22	0.22	0.23	0.24	0.25	0.25	0.26	0.23	0.23	0.23	0.23	2.80	
4. การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน/ปรับภูมิทัศน์/เปิดทางเข้า - ออก	0.77	0.78	0.77	0.78	0.78	0.78	0.78	0.78	0.78	0.78	0.79	0.81	9.38	
5. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว	0.02	0.04	0.04	0.04	0.01	0.13	0.13	0.11	0.03	0.05	0.02	0.04	0.69	
รายเดือน ปีงบประมาณ 2566	2.48	2.64	2.68	2.93	2.87	3.06	2.85	3.06	3.03	3.03	2.81	2.82	34.29	
สะสม ปีงบประมาณ 2566	2.48	5.13	7.81	10.74	13.62	16.68	19.54	22.60	25.63	28.66	31.47	34.29		
สะสม ปีงบประมาณ 2565	1.62	3.44	5.31	7.14	8.97	10.82	12.62	14.70	17.05	19.33	21.86	24.53		

### 3. รายได้ค่าโดยสารจากการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ

ในปีงบประมาณ 2566 มีรายได้ค่าโดยสารจากการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 และ 4.0 (สายฉลองรัชธรรม และสายเฉลิมรัชมงคล) โดย รฟม. ได้รับเงินโอนจากกรมบัญชีกลาง ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2565 - มีนาคม 2566 จำนวนรวมทั้งสิ้น 18.02 ล้านบาท (บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 จำนวน 8.79 ล้านบาท และเวอร์ชัน 4.0 จำนวน 9.23 ล้านบาท) หรือเฉลี่ย 9.83 หมื่นบาทต่อวัน (บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 เฉลี่ย 4.76 หมื่นบาทต่อวัน และเวอร์ชัน 4.0 เฉลี่ย 5.07 หมื่นบาทต่อวัน) ซึ่งรายได้ดังกล่าวรวมอยู่ในรายได้จากค่าโดยสารสายฉลองรัชธรรม และสายเฉลิมรัชมงคลข้างต้นแล้ว

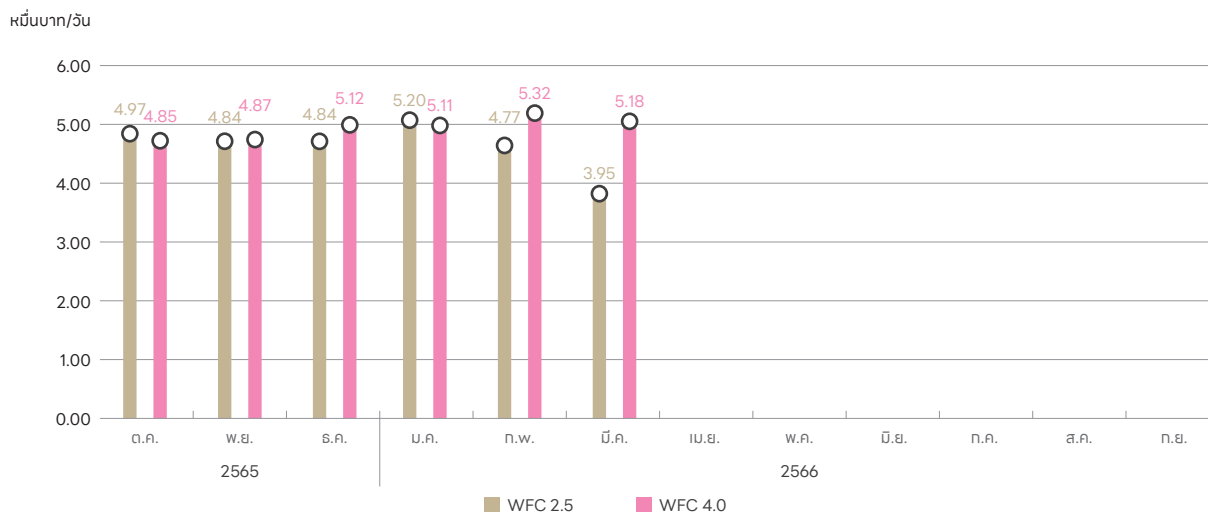
ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 และ 4.0



หมายเหตุ:

\* รายได้ค่าโดยสารจากการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 ประจำเดือนเมษายน 2566 รฟม. ได้รับจากกรมบัญชีกลาง เมื่อวันที่ 5 และ 26 เมษายน 2566 กรณี Write off, Total Amount Exceed และ Welfare Right Cancelled จำนวน 0.13 ล้านบาท จึงไม่นำมาคำนวณเป็นรายได้เฉลี่ยต่อวัน

ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 และ 4.0 เฉลี่ยต่อวัน



หมายเหตุ:

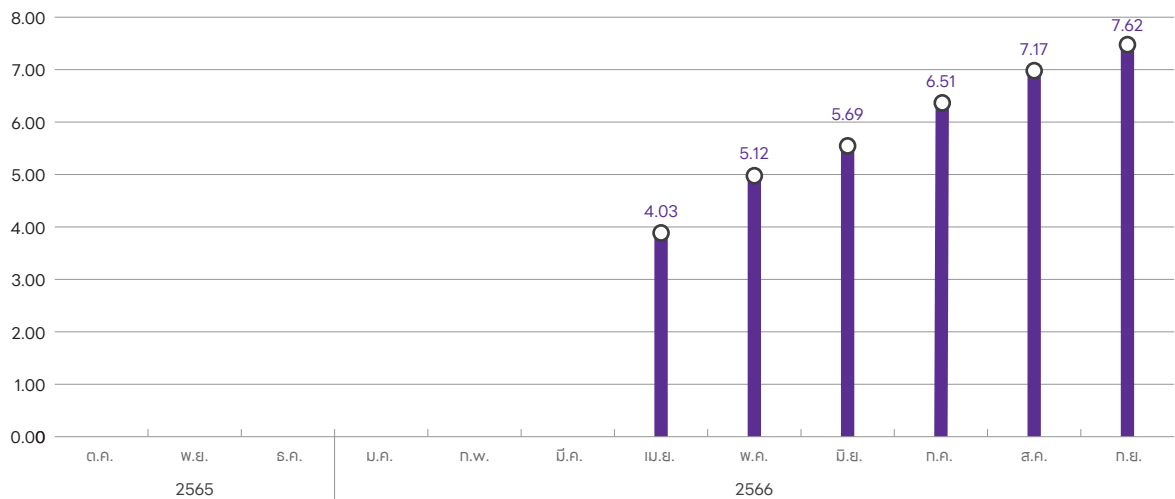
- บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 เป็นบัตรที่ออกโดย รฟม. และเวอร์ชัน 4.0 เป็นบัตรที่ออกโดยกระทรวงการคลัง
- บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 2.5 เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 20 กรกฎาคม 2561 และเวอร์ชัน 4.0 เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 และสิ้นสุดวันที่ 31 มีนาคม 2566
- ข้อมูลรายได้ค่าโดยสารจากการใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เวอร์ชัน 4.0 รฟม. ได้รับจาก บริษัท ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน)

## - รายได้ค่าโดยสารจากการใช้สิทธิสวัสดิการแห่งรัฐ (บัตรประชาชน)

ในปีงบประมาณ 2566 มีรายได้ค่าโดยสารจากการใช้สิทธิสวัสดิการแห่งรัฐ (บัตรประชาชน) (สายฉลองรัชธรรม และ สายเฉลิมรัชมงคล) โดย รฟม. ได้รับเงินโอนจากกรมบัญชีกลาง ตั้งแต่เดือนเมษายน 2566 เป็นต้นไป จำนวนรวมทั้งสิ้น 36.14 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 0.2 ล้านบาทต่อวัน ซึ่งรายได้ดังกล่าวรวมอยู่ในรายได้จากค่าโดยสารสายฉลองรัชธรรม และสายเฉลิมรัชมงคลข้างต้นแล้ว

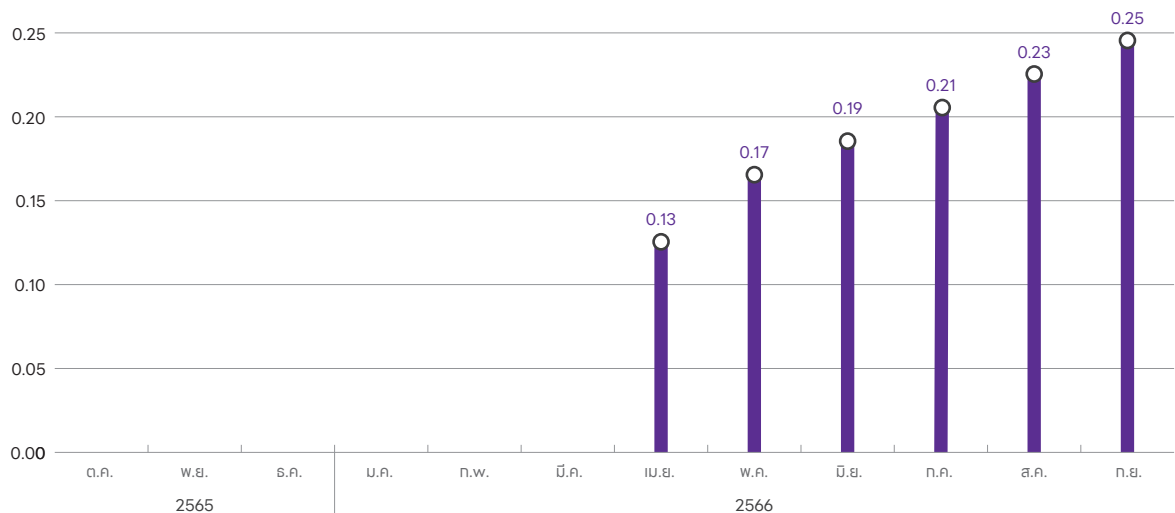
### ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ (บัตรประชาชน)

ล้านบาท/เดือน



### ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ (บัตรประชาชน) เฉลี่ยต่อวัน

ล้านบาท/วัน



#### หมายเหตุ:

1. โครงการลงทะเบียนเพื่อสวัสดิการแห่งรัฐ ปี 2565 (บัตรประชาชน) เริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2566
2. โครงการลงทะเบียนเพื่อสวัสดิการแห่งรัฐ ปี 2565 (บัตรประชาชน) เป็นการแลกซื้อเหรียญผ่านระบบเครื่อง EDC ของบริษัท ธนาकारกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ณ สถานีรถไฟฟ้า ไม่สามารถแบ่งรายได้ของแต่ละสายได้ เนื่องจากถูกแบ่งเงินตามระบบร่วมกับเหรียญปกติ

## 4. รถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง

### - งานในระยะที่ 1

รฟม. ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับ บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 มูลค่าสัญญา 43,104 ล้านบาท โดยเริ่มงานก่อสร้างงานโยธา ผลิต และติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า (งานในระยะที่ 1) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ปัจจุบันผู้รับสัมปทานได้ดำเนินงานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา สิ่งอำนวยความสะดวก ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดแล้วจร รวมทั้งอาคารต่าง ๆ การรื้อย้ายและ/หรือก่อสร้างใหม่ของงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องกับโครงการตามที่ระบุในสัญญา ผลิต จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบเครื่องกลและไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้ารางเดี่ยว และระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการบริหารจัดการทั้งหมด พร้อมทั้งการทดสอบแต่ละระบบ (Individual Testing) การทดสอบระบบโดยรวม (Integrated Systems Testing) และการทดลองเดินรถ (Trial Run) รวมถึงการฝึกอบรมและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ซึ่งได้ผ่านการตรวจสอบความแล้วเสร็จของการออกแบบและก่อสร้างในส่วนที่เป็นสาระสำคัญของงานในระยะที่ 1 แล้ว และระบบทั้งหมดรวมทั้งการทดลองการเดินรถ (Trial Run) ได้ผ่านการตรวจสอบและยืนยันจากวิศวกรอิสระแล้ว เห็นว่าปลอดภัย และสามารถเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญได้ตามสัญญา โดยให้ผู้รับสัมปทานเริ่มให้บริการเดินรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2566 และให้ถือวันดังกล่าวเป็นการเริ่มนับเวลางานในระยะที่ 2 ทั้งนี้ มีระยะเวลาเปิดให้ประชาชนเข้าร่วมทดลองใช้บริการโดยไม่มีการเก็บค่าโดยสาร ตั้งแต่วันที่ 3 มิถุนายน 2566 ถึงวันที่ 2 กรกฎาคม 2566 โดยเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2566 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ให้เกียรติเข้าร่วมทดลองใช้บริการ จากนั้น รฟม. ได้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ในวันที่ 3 กรกฎาคม 2566 โดยมีขบวนรถไฟฟ้าให้บริการทั้งสิ้นจำนวน 30 ขบวน

### - งานในระยะที่ 2

การให้บริการในปีงบประมาณ 2566 มีจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์ สูงสุดจำนวน 21 ขบวน ในวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ สูงสุดจำนวน 11 ขบวน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลการให้บริการตามตารางเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ประกอบด้วยข้อมูลจำนวนเที่ยววิ่ง จำนวนขบวนรถไฟฟ้า และความถี่ในการให้บริการ โดยวันจันทร์ - ศุกร์ ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 5:00 นาที และนอกช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 10:00 นาที

วันจันทร์ - วันศุกร์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน : 276 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
เช้า	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	06:00 น. - 07:00 น.	11 ขบวน	10:00 นาที
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	07:00 น. - 09:00 น.	21 ขบวน	5:00 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	09:00 น. - 17:00 น.	11 ขบวน	10:00 นาที
เย็น	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	17:00 น. - 20:00 น.	21 ขบวน	5:00 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	20:00 น. - 24:00 น.	11 ขบวน	10:00 นาที
วันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน : 216 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
06:00 น. - 24:00 น.			11 ขบวน	10:00 นาที

## 5. รถไฟฟ้าหานคร สายสีชมพู

รฟม. ได้ลงนามสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี กับ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ต่อมาได้มีหนังสือแจ้งให้ NBM เริ่มงานในระยษะที่ 1 (งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า) ตั้งแต่วันที่ 29 มิถุนายน 2561 เป็นต้นไป ปัจจุบัน การดำเนินงานระยะที่ 1 ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 98.37 โดยมีความก้าวหน้าในงานก่อสร้างโยธา ร้อยละ 98.03

สำหรับงานผลิตและติดตั้งระบบรถไฟฟ้านั้น ปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนของการผลิต ติดตั้ง และทดสอบอุปกรณ์ของงานระบบรถไฟฟ้า โดยมีความก้าวหน้างานระบบรถไฟฟ้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ร้อยละ 98.70 แบ่งเป็นความก้าวหน้าของงานแต่ละระบบ ดังนี้

01

**ขบวนรถไฟฟ้า**  
(Rolling Stock)  
มีความก้าวหน้าร้อยละ 99.48

02

**ระบบอาณัติสัญญาณ**  
(Signaling System)  
มีความก้าวหน้าร้อยละ 97.50

03

**ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้า**  
(Power Supply System)  
มีความก้าวหน้าร้อยละ 99.44

04

**ระบบสื่อสารโทรคมนาคม**  
(Communication System)  
มีความก้าวหน้าร้อยละ 93.63

05

**อุปกรณ์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า**  
(Depot and Workshop Equipment)  
มีความก้าวหน้าร้อยละ 97.77

06

**รางจ่ายกระแสไฟฟ้า**  
(Conductor Rail)  
มีความก้าวหน้าร้อยละ 99.34

07

**ระบบประตูกั้นชานชาลา**  
(Platform Screen Doors)  
มีความก้าวหน้าร้อยละ 95.53

08

**ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ**  
(Automatic Fare Collection System)  
มีความก้าวหน้าร้อยละ 91.58

09

**ระบบควบคุมกำกับดูแลและจัดเก็บข้อมูล**  
(SCADA)  
มีความก้าวหน้าร้อยละ 98.91

10

**ประแจสับราง**  
(Track Switches)  
มีความก้าวหน้าร้อยละ 99.58

11

**คานทางวิ่งสำหรับรถไฟฟ้า**  
(Guideway Structure)  
มีความก้าวหน้าร้อยละ 100.00

ทั้งนี้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการทดสอบการเดินทางเสมือนจริง (Trial Run) ตั้งแต่สถานีศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ (PK12) ถึงสถานีมีนบุรี (PK30) และจะขยายการทดสอบไปถึงสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี (PK01) ในลำดับถัดไป โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบเชิงพาณิชย์ได้ภายในเดือนมิถุนายน 2567



## 6. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม แห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

### - งานก่อสร้างงานโยธา

ความก้าวหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ โดยภาพรวม (สัญญาที่ 1 - 6) ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 100.00 จากแผนงานร้อยละ 100.00 โดยมีผลการดำเนินงานแต่ละสัญญา ดังนี้

#### สัญญาที่ 1 งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วง ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - रामคําแหง 12

กิจการร่วมค้า CKST ได้ดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จในสาระสำคัญของงาน (Substantial Completion) เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2565 และได้ตรวจรับงานตามขั้นตอนแล้ว โดยที่ปรึกษา PMSC1 ได้ออกหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงานอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญ (Certificate of Completion: COC) ให้แก่กิจการร่วมค้า CKST และเริ่มระยะเวลารับประกันผลงาน (MDLP) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป

#### สัญญาที่ 2 งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วง रामคําแหง 12 - หัวหมาก

กิจการร่วมค้า CKST ได้ดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จในสาระสำคัญของงาน (Substantial Completion) เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2565 และได้ตรวจรับงานตามขั้นตอนแล้ว โดยที่ปรึกษา PMSC2 ได้ออกหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงานอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญ (Certificate of Completion: COC) ให้แก่กิจการร่วมค้า CKST และเริ่มระยะเวลารับประกันผลงาน (MDLP) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป

#### สัญญาที่ 3 งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วง หัวหมาก - คลองบ้านม้า

บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จในสาระสำคัญของงาน (Substantial Completion) เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2565 และ

ได้ตรวจรับงานตามขั้นตอนแล้ว โดยที่ปรึกษา PMSC2 ได้ออกหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงานอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญ (Certificate of Completion: COC) ให้แก่ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) และเริ่มระยะเวลารับประกันผลงาน (MDLP) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป

#### สัญญาที่ 4 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงคลองบ้านม้า - สุวินทวงศ์

บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้างาน ณ เดือนมิถุนายน 2566 เท่ากับร้อยละ 100.00 จากแผนงานร้อยละ 100.00 และได้แจ้งการแล้วเสร็จของงานในสาระสำคัญของงาน (Substantial Completion) เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2566 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการตรวจรับงานตามขั้นตอนที่ระบุในสัญญา

#### สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาและอาคารจอดแล้วจร

กิจการร่วมค้า CKST ได้ดำเนินงานก่อสร้างแล้วเสร็จในสาระสำคัญของงาน (Substantial Completion) เมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2565 และได้ตรวจรับงานตามขั้นตอนแล้ว โดยที่ปรึกษา PMSC1 ได้ออกหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงานอย่างเป็นทางการเป็นสาระสำคัญ (Taking - Over Certificate: TOC) ให้แก่กิจการร่วมค้า CKST และเริ่มระยะเวลารับประกันผลงาน (MDLP) ตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2565 เป็นต้นไป

#### สัญญาที่ 6 งานก่อสร้างระบบราง ช่วง ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้างาน ณ เดือนเมษายน 2566 เท่ากับร้อยละ 100.00 จากแผนงานร้อยละ 100.00 และได้แจ้งดำเนินการแล้วเสร็จในสาระสำคัญของงาน (Substantial Completion of the Works) เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2566 ปัจจุบันอยู่ระหว่างการตรวจรับงานตามขั้นตอนที่ระบุในสัญญา

## 7. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

### - งานก่อสร้างงานโยธา

รฟม. ได้ลงนามว่าจ้างผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ สัญญาที่ 1 - 6 เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2565 โดยเริ่มงานเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2565 และมีความก้าวหน้าภาพรวม (สัญญาที่ 1 - 6) ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ร้อยละ 18.68 จากแผนงานร้อยละ 10.25 เร็วกว่าแผนร้อยละ 8.43 โดยมีผลการดำเนินงานแต่ละสัญญา ดังนี้

#### สัญญาที่ 1 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงเตาปูน - หอสมุดแห่งชาติ

กิจกรรมร่วมค้า CKST-PL ได้ดำเนินงานก่อสร้างโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ร้อยละ 23.75 จากแผนงานร้อยละ 12.65 เร็วกว่าแผนร้อยละ 11.10 โดยมีการดำเนินการและงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานปิดเบียงจราจร งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค (สายไฟฟ้า สายสื่อสาร เสาไฟฟ้า ท่อประปา และท่อระบายน้ำเสีย) งานก่อสร้างกำแพงนำร่อง (Guide Wall) งานก่อสร้างกำแพงกันดิน (Diaphragm Wall) และเสาเข็ม (Barrette Pile) บริเวณ Cut & Cover บริเวณสถานีรัฐสภา บริเวณปล่องระบายอากาศที่ 1 บริเวณสถานีศรียาน และบริเวณสถานีวิทยุพยาบาล งานก่อสร้างอาคารในพื้นที่หน่วยงานของกองทัพบกที่ ตำบลหนองสาหร่าย อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา เพื่อดำเนินการก่อสร้างสิ่งก่อสร้างทดแทนที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างงานสัญญาที่ 1 งานประชาสัมพันธ์และชุมชนสัมพันธ์ งานออกแบบโครงสร้างสถานีและทางขึ้น - ลง รวมถึงงานตรวจวัดด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และงานประสานหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

#### สัญญาที่ 2 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงหอสมุดแห่งชาติ - ผ่านฟ้า

กิจกรรมร่วมค้า CKST-PL ได้ดำเนินงานก่อสร้างโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ร้อยละ 22.74 จากแผนงานร้อยละ 11.00 เร็วกว่าแผนร้อยละ 11.74 โดยมีการดำเนินการและงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ การลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่าง รฟม. กับ ธนาคารแห่งประเทศไทย เรื่อง การใช้ที่ดินของธนาคารแห่งประเทศไทย เพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ งานก่อสร้างอาคารสำนักงานสนาม งานประสานข้อมูลกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่เพื่อประกอบการขออนุญาตรับมอบพื้นที่ก่อสร้าง งานขุดเจาะสำรวจชั้นดิน งานขุดค้นทางโบราณคดี งานออกแบบรายละเอียดและแบบอ้างอิงการก่อสร้าง งานประสานข้อมูลและรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง งานประสานข้อมูล

แผนและงานปิดเบียงจราจรกับตำรวจจราจรและหน่วยงานในพื้นที่ งานก่อสร้างกำแพงนำร่อง (Guide Wall) และงานก่อสร้างกำแพงกันดิน (Diaphragm Wall) บริเวณสถานีและอาคารปล่องระบายอากาศ งานผลิตชิ้นส่วนหัวเจาะอุโมงค์ งานจัดเตรียมโรงงานและพื้นที่ผลิตชิ้นส่วน (Segment) ของงานอุโมงค์ งานตรวจสอบและปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อมและป้องกันด้านความปลอดภัย งานประชาสัมพันธ์และชุมชนสัมพันธ์ และงาน QA/QC เป็นต้น

#### สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า - สะพานพุทธ

กิจกรรมร่วมค้า ITD-NWR MRT ได้ดำเนินงานก่อสร้างโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ร้อยละ 17.28 จากแผนงานร้อยละ 12.07 เร็วกว่าแผนร้อยละ 5.21 โดยมีการดำเนินการและงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานรื้อย้ายสาธารณูปโภค งานจัดการจราจร งานขุดสำรวจทางโบราณคดี งานป้องกันกำแพงเมืองโบราณ งานตรวจสอบสิ่งแวดล้อม งานออกแบบกรอบรายละเอียดโครงสร้างสถานี ปล่องระบายอากาศและอุโมงค์ทางวิ่งรถไฟฟ้ งานก่อสร้างกำแพงนำร่อง (Guide Wall) งานก่อสร้างกำแพงกันดิน (Diaphragm Wall) และเสาเข็ม (Barrette Pile) บริเวณสถานีและปล่องระบายอากาศ และงานจัดเตรียมหัวเจาะสำหรับงานอุโมงค์ เป็นต้น

#### สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ - ดาวคะนอง

บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานก่อสร้างโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ร้อยละ 19.05 จากแผนงานร้อยละ 6.85 เร็วกว่าแผนร้อยละ 12.20 โดยมีการดำเนินการและงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ การลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) ระหว่าง รฟม. กับ กองทัพอากาศ (โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า) เรื่องการใช้ที่ดินของกระทรวงการคลัง ซึ่งกองทัพเรือครอบครองหรือใช้ประโยชน์ เพื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ งานออกแบบรายละเอียดและแบบอ้างอิงการก่อสร้าง งานประสานข้อมูลและรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง งานประสานข้อมูลแผนและงานปิดเบียงจราจรกับตำรวจจราจรและหน่วยงานในพื้นที่ งานก่อสร้างกำแพงนำร่อง (Guide Wall) งานก่อสร้างกำแพงกันดิน (Diaphragm Wall) บริเวณสถานีและปล่องระบายอากาศ งานผลิตแผ่นพื้นคอนกรีตสำหรับงานถนน งานผลิตเหล็กสำหรับค้ำยันการก่อสร้างสถานี งานผลิตชิ้นส่วนหัวเจาะอุโมงค์ งานจัดเตรียมโรงงานและพื้นที่ผลิต Segment ของงานอุโมงค์ งานตรวจสอบและปฏิบัติด้านสิ่งแวดล้อมและป้องกันด้านความปลอดภัย งานประชาสัมพันธ์และชุมชนสัมพันธ์ และงาน QA/QC เป็นต้น

### สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงดาวคะนอง - ศรีใน อาคารจอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard) และอาคารจอดแล้วจร (Park & Ride)

บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานก่อสร้างโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ร้อยละ 9.54 จากแผนงานร้อยละ 9.18 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.36 โดยมีการดำเนินการและงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ งานก่อสร้างเสาเข็ม ฐานราก และเสาโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า งานก่อสร้างเสาเข็มสถานี งานร้อยย้ายระบบสาธารณูปโภค งานตรวจวัดด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม งานด้านการจัดการจราจร และงานด้านประชาสัมพันธ์และชุมชนสัมพันธ์ เป็นต้น

### สัญญาที่ 6 งานออกแบบและก่อสร้างระบบรางตลอดแนวเส้นทางโครงการ

บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานก่อสร้างโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 ร้อยละ 8.96 จากแผนงานร้อยละ 4.34 เร็วกว่าแผนร้อยละ 4.62 โดยมีการดำเนินการและงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่ การออกแบบงานระบบราง การสำรวจสิ่งกีดขวางงานก่อสร้าง บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม คลองบางไผ่ การเตรียมงานจัดซื้อจัดจ้างวัสดุงานระบบราง และการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น รวมทั้งดำเนินงานตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้าง และมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม

#### - การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

รฟม. ได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงฯ ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในท้องที่เขตบางซื่อ เขตดุสิต เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ เขตธนบุรี เขตคลองสาน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร และอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2563 และพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่เขตบางซื่อ เขตดุสิต เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ เขตธนบุรี เขตคลองสาน เขตจอมทอง เขตราชบุรีบูรณะ เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร และอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2563 ซึ่งมีปริมาณงานประกอบด้วยที่ดินจำนวนประมาณ 539 แปลง และสิ่งปลูกสร้างจำนวนประมาณ 652 หลัง/รายการ ซึ่งได้สำรวจจอสงหาริมทรัพย์ตามแนวสายทางโครงการฯ ที่ได้รับการอนุมัติทั้งหมดเรียบร้อยแล้ว โดยคณะกรรมการเพื่อทำ

หน้าที่กำหนดราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทน ได้กำหนดราคาฯ ให้แก่ผู้มีสิทธิรับเงินแล้ว เป็นอสังหาริมทรัพย์จำนวน 1,000 แปลง/หลัง/รายการ และ รฟม. ได้ทำความตกลงกับเจ้าของทรัพย์สินและเบิกจ่ายเงินค่าทดแทนแล้วเป็นอสังหาริมทรัพย์จำนวน 739 แปลง/หลัง/รายการ พร้อมรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างและส่งมอบพื้นที่แล้วเป็นอสังหาริมทรัพย์จำนวน 566 แปลง/หลัง/รายการ ทั้งนี้ มีผลการดำเนินงานสะสมคิดเป็นร้อยละ 74.11 เร็วกว่าแผนงานที่กำหนดไว้ ร้อยละ 1.68

### 8. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2564 ได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (สัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ) กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี (โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ทั้งนี้ รฟม. ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ ฉบับแก้ไข กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ กับผู้รับสัมปทาน บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 ประกอบกับพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในท้องที่ตำบลบางตลาด ตำบลคลองเกลือ และตำบลบ้านใหม่ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2565 และพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน ในท้องที่ตำบลบางตลาด ตำบลคลองเกลือ และตำบลบ้านใหม่ อำเภอปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2565 (โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ) ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2565 และมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายตั้งแต่วันที่ 24 พฤษภาคม 2565 แล้ว

#### - งานก่อสร้างงานโยธา

รฟม. ได้มีหนังสือแจ้งให้ NBM เริ่มงานในระยะที่ 1 (งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า) ตั้งแต่วันที่ 20 มิถุนายน 2565 เป็นต้นไป ปัจจุบัน การดำเนินงานระยะที่ 1 ณ สิ้นเดือนกันยายน 2566 มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 32.85 โดยมีความก้าวหน้าในงานก่อสร้างโยธาร้อยละ 38.85 และความก้าวหน้าในระบบรถไฟฟ้าร้อยละ 21.00

## 9. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)

รฟม. ได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนและปรับปรุงรายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ จัดเตรียมเอกสารประกวดราคาและ/หรือเอกสารประกวดข้อเสนอ และจัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) และทำหน้าที่ที่ปรึกษาตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2565 และได้มีหนังสือแจ้งให้ที่ปรึกษา เริ่มปฏิบัติงาน ช่วงที่ 1 ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2565 เป็นต้นไป โดยที่ปรึกษา ได้ดำเนินการศึกษาทบทวนและปรับปรุงรายละเอียดความเหมาะสมฯ ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสีน้ำตาล ตามสัญญาจ้างช่วงที่ 1 แล้วเสร็จ เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565

ต่อมา คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 5/2566 เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2566 ได้มีมติเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสีน้ำตาลฯ พร้อมอนุมัติให้ รฟม. เสนอกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องต่อไป

ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ 9 มิถุนายน 2566 เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาเห็นชอบหลักการของโครงการร่วมลงทุนและรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสีน้ำตาลฯ แล้ว อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมได้มีข้อสั่งการเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2566 ให้ รฟม. เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาขอความเห็นชอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสีน้ำตาลฯ อีกครั้ง เมื่อมีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ คณะรัฐมนตรีชุดใหม่ โดยราชกิจจานุเบกษาได้มีการเผยแพร่พระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งรัฐมนตรี ประกาศ ณ วันที่ 1 กันยายน 2566 และ รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ 14 กันยายน 2566 เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาขอความเห็นชอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาสีน้ำตาลฯ อีกครั้งแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงคมนาคมตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562

## 10. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2563 ได้มีมติโดยสรุปอนุมัติการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ตามที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการนโยบาย PPP) เสนอ และให้กระทรวงคมนาคม (รฟม.) คณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รับความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป พร้อมให้กระทรวงคมนาคม (รฟม.) เร่งรัดการดำเนินการจัดทำร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย และการดำเนินกระบวนการคัดเลือกเอกชนที่จะเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยในการดำเนินการใด ๆ ในทุกขั้นตอนดังกล่าวข้างต้น ให้ถือปฏิบัติให้ถูกต้องตามข้อกำหนด ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรี ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด

รฟม. และคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ได้ดำเนินการคัดเลือกเอกชนแล้วเสร็จ ทั้งนี้ ในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2566 ได้มีมติเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมถอนเรื่อง ผลการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มฯ ออกไป โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างรอการพิจารณาคดีของศาลปกครองที่เกี่ยวข้องก่อนที่ รฟม. จะเสนอผลการคัดเลือกเอกชนต่อกระทรวงคมนาคมอีกครั้ง

## 11. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2561 ได้พิจารณาผลการศึกษาความเหมาะสมเชิงหลักการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน (โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยายฯ) เพื่อต่อขยายการเดินทางจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ) ระยะทางประมาณ 2.6 กิโลเมตร จำนวน 2 สถานี แล้ว มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2561 มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

รฟม. และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) ผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ได้เจรจาเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธากิจการ จัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ (สัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ) กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยายฯ ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2562 มาเป็นลำดับ โดยยังคงค้างในประเด็นการให้ EBM รับภาระชดเชยกรณีหากในอนาคตพิสูจน์ได้ว่าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยายฯ ส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินฯ ทั้งนี้ สัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ได้ระบุไว้ว่าภายในกำหนดเวลาของงานในระยะที่ 1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ รฟม. และ EBM จะต้องดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยายฯ ให้ถูกต้องตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน

ปัจจุบัน รฟม. ได้ออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินทางรถไฟฟ้าในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ให้ EBM โดยเริ่มให้บริการเดินทางในวันที่ 3 กรกฎาคม 2566 ทั้งนี้ EBM จะต้องดำเนินการในส่วนที่เหลือซึ่งยังไม่แล้วเสร็จตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงร่วมกัน รฟม. จึงจะออกหนังสือรับรองการเริ่มให้บริการเดินทางทั้งระบบให้ EBM โดยจะถือเป็นการสิ้นสุดการดำเนินงานในระยะที่ 1 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ

## 12. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2561 มีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4 กระทรวงคมนาคมเห็นควรให้ชะลอการดำเนินโครงการออกไปก่อน เนื่องจากเป็นโครงการที่มีระยะทางสั้น โดยเป็นส่วนต่อขยายจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างรอบคอบ เห็นควรให้ รฟม. ดำเนินการสอบถามความสนใจและความพร้อมของเอกชนในการลงทุน ทั้งในส่วนของงานโยธาและงานระบบ รวมทั้งให้นำผลการดำเนินงานโครงการฯ ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ มาประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เหมาะสมเพื่อนำเสนอโครงการฯ อีกครั้ง ปัจจุบัน อยู่ระหว่างพิจารณาดำเนินการตามความเห็นดังกล่าวก่อนนำเสนอโครงการตามขั้นตอนต่อไป

## 13. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 มีมติให้กระทรวงคมนาคมไปหารือร่วมกับกรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ได้ข้อยุติโดยเร็วเกี่ยวกับผู้รับผิดชอบการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา โดย รฟม. อยู่ระหว่างปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันเพื่อเตรียมดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป



#### 14. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระยะที่ 1) ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแยกถลอง

รฟม. ได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบ โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระยะที่ 1) ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแยกถลอง และส่วนต่อขยายไปท่าฉัตรไชย เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2565 และอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมของโครงการ ทั้งนี้ ในการดำเนินงานที่ผ่านมา รฟม. ได้ร่วมกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณารูปแบบการดำเนินโครงการที่เหมาะสมมาเป็นลำดับ โดยกระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ รฟม. ทบทวนรายละเอียดโครงการพร้อมทั้งเปรียบเทียบระบบรถไฟฟ้าที่เหมาะสม ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการตามข้อสั่งการดังกล่าวเพื่อให้ได้ข้อสรุปก่อนเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป

#### 15. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ (สายสีแดง) ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี

รฟม. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมของสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ (สายสีแดง) ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2565 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมสำหรับดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ (สายสีแดง) และ รฟม. ได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานฯ ดังกล่าว เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2565

รฟม. ได้นำเสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมฯ ต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา ก่อนดำเนินงานในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องต่อไป

#### 16. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (สายสีเขียว) ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครอง และพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์

รฟม. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมของสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (สายสีเขียว) ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครอง และพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2565 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมสำหรับดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (สายสีเขียว) และ รฟม. ได้จัดให้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานฯ ดังกล่าว เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2565 รฟม. ได้นำเสนอผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสม และผลการประชุมรับฟังความคิดเห็นฯ ต่อกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณา ก่อนดำเนินงานในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องต่อไป

#### 17. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก (สายสีแดง) ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก

พระราชกฤษฎีกากำหนดจังหวัดให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้า (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2563 ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2563 และมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 24 มิถุนายน 2563 โดยกำหนดอำนาจให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในจังหวัดพิษณุโลก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจัยที่มีผลอย่างมีนัยสำคัญต่อความคุ้มค่าของโครงการฯ คือ การพัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายเหนือ ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก โดย รฟม. ได้ประสานหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำผลการศึกษาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯ ดังกล่าวมาพิจารณาปรับปรุงข้อกำหนดและขอบเขตงานสำหรับจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก (สายสีแดง) ทั้งนี้ ในปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างการดำเนินงานคัดเลือกที่ปรึกษาฯ

## ผลการดำเนินงานด้านการจัดการสิ่งแวดล้อม

รฟม. มีความห่วงใยในคุณภาพชีวิตของประชาชน และสิ่งแวดล้อม อีกทั้งยังเล็งเห็นถึงความสำคัญในการมีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ รฟม. จึงได้กำหนดนโยบายในการควบคุมกำกับการทำงานของผู้รับสัมปทานและผู้รับจ้างก่อสร้างให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (รายงาน EIA) โดย รฟม. ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงานและคณะกรรมการด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อดำเนินงานซึ่งประกอบด้วย ผู้แทนของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งภายนอกและภายใน รฟม. อาทิ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ผู้แทนกรุงเทพมหานคร ผู้แทนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้แทนสภาวิศวกรแห่งประเทศไทย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมขนส่งมวลชน และผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น เพื่อพิจารณาผลการดำเนินงานตามแผนการติดตามตรวจสอบการทำงานของของผู้รับจ้างก่อสร้างในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อม ทั้งในส่วนของผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงาน EIA ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ และผลการแก้ไขเรื่องร้องเรียนที่ได้รับจากประชาชนในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ตลอดจนการสุ่มตรวจพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งในช่วงเวลากลางวันและเวลากลางคืนเป็นประจำทุกเดือน และนำผลการตรวจสอบรายงานในการประชุมคณะทำงาน/คณะกรรมการต่อไป โดยในปีงบประมาณ 2566 ได้มีการประชุมคณะทำงานและคณะกรรมการ ดังนี้

1. คณะทำงานควบคุม กำกับ และดูแลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล มีการประชุม 1 ครั้ง
2. คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) มีการประชุม 1 ครั้ง
3. คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี มีการประชุม 1 ครั้ง
4. คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง มีการประชุม 1 ครั้ง

5. คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) มีการประชุม 2 ครั้ง

ผลการดำเนินงานตามแผนการติดตามตรวจสอบการทำงานของของผู้รับจ้างก่อสร้างในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อม ซึ่งสรุปกิจกรรมได้ ดังนี้

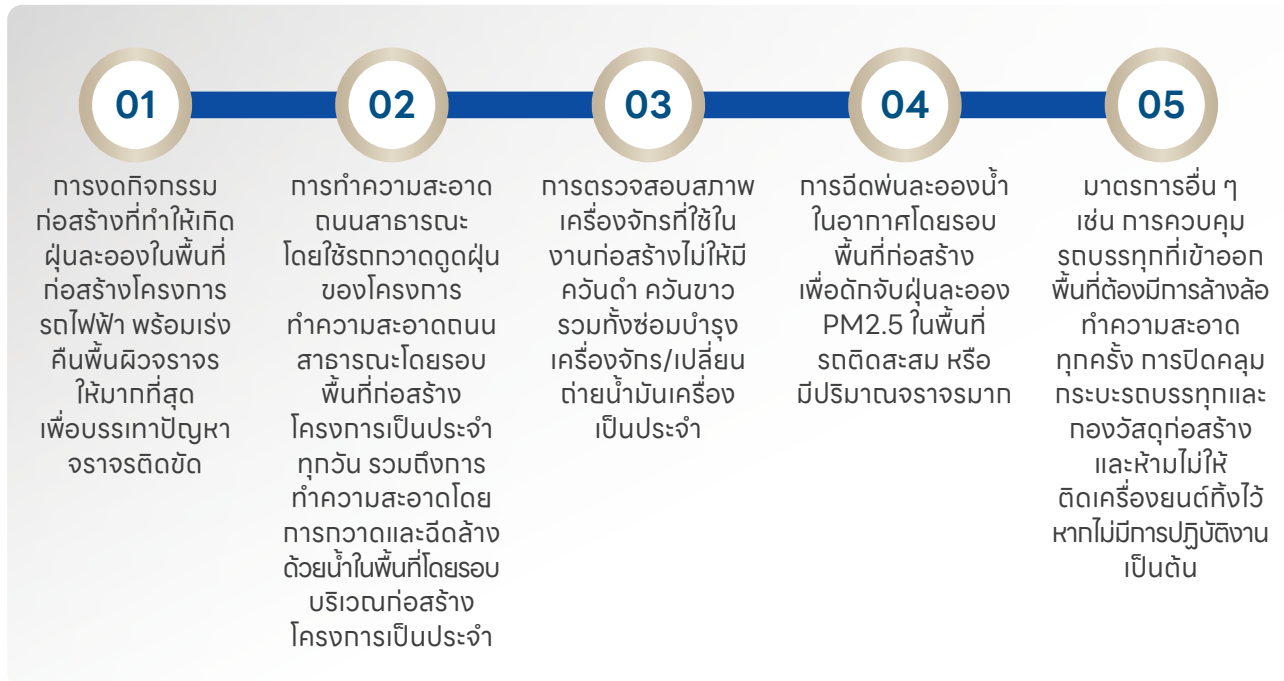
1. การติดตามตรวจสอบประจำเดือน โดยผู้แทนคณะกรรมการได้ตรวจสอบการปฏิบัติงานของผู้รับจ้างก่อสร้างและผู้รับสัมปทานโครงการตามแบบฟอร์มการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม และหลังจากการตรวจสอบผู้แทนคณะกรรมการจะทำรายงานผลการตรวจสอบพร้อมทั้งประเด็นที่ต้องแก้ไขให้คณะกรรมการพิจารณา โดยในกรณีที่ผู้รับจ้างก่อสร้างและผู้รับสัมปทานมิได้ปรับปรุงแก้ไขประเด็นที่คณะกรรมการสั่งการตามที่กำหนด รฟม. จะมีบทลงโทษผู้รับจ้างก่อสร้าง และผู้รับสัมปทานโดยการให้ย้ายเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบพื้นที่ก่อสร้างนั้น ออก หรือไม่เบิกจ่ายเงินค่าจ้างในส่วนของคุณค่าใช้จ่ายรวมด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการใหม่ที่ รฟม. ได้กำหนดเพิ่มเติมจากการดำเนินการในอดีต

2. การสุ่มตรวจเวลากลางคืน โดยผู้แทนคณะกรรมการจะดำเนินการตรวจสอบทุกเดือน โดยจะเน้นบริเวณก่อสร้างที่มีกิจกรรมขนย้ายดิน และงานรื้อย้ายสาธารณูปโภคเป็นหลัก ทั้งนี้เนื่องจากกิจกรรมดังกล่าวส่วนใหญ่เกิดขึ้นในเวลากลางคืน โดยในการตรวจสอบได้มีการตรวจไฟส่องสว่างรอบพื้นที่โครงการ ความสะอาดเรียบร้อยของพื้นที่ขนถ่ายดิน ความเรียบร้อยของรถบรรทุกดิน การฉีดล้างล้อ การใช้ผ้าใบคลุมกระบะรถ การตกหล่นของดินระหว่างขนส่ง รวมทั้งเสียงดังรบกวนจากกิจกรรมในเวลากลางคืน

ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานตามแผนการติดตามตรวจสอบการทำงานของของผู้รับจ้างก่อสร้างในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดการสิ่งแวดล้อม รฟม. จะรายงานผลการตรวจสอบในการประชุมคณะกรรมการเพื่อพิจารณา นอกจากนี้ ยังมีมาตรการสนับสนุนส่งเสริม สร้างกำลังใจให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้าง และผู้รับสัมปทาน โดยการประกาศเกียรติคุณ และมอบรางวัลดีเด่นและรางวัลชมเชยให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้าง และผู้รับสัมปทานที่มีผลการปฏิบัติงานด้านสิ่งแวดล้อมครบถ้วน

## ผลการดำเนินงานเพื่อลดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5)

นอกจากการดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งได้ปฏิบัติการอย่างเคร่งครัดสม่ำเสมอแล้ว รฟม. ยังได้กำหนดมาตรการเพื่อร่วมบรรเทาสถานการณ์ค่าฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM2.5) เกินมาตรฐานในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่



## ผลการดำเนินงานด้านนวัตกรรมและความร่วมมือเชิงวิชาการ

### 1. การดำเนินงานโครงการพัฒนานวัตกรรมต้นแบบ (MRTA Academy and MRTA Innovator)

รฟม. ได้ร่วมมือกับมหาวิทยาลัยนเรศวร จัดกิจกรรม Hackathon เพื่อคัดเลือกกลุ่มนวัตกรรมเข้าร่วมอบรมในหลักสูตรการพัฒนานวัตกรรม รฟม. (MRTA Boot Camp) โดยกลุ่มนวัตกรรมได้ร่วมกันพัฒนาผลงานนวัตกรรมนำร่องที่จะนำมาใช้เพื่อปรับปรุงหรือเสริมประสิทธิภาพการทำงานภายใน รฟม. (Process Improvement Innovation) และได้นำเสนอผลงานดังกล่าวในงาน Final Pitching Day โดยในปีงบประมาณ 2566 รฟม. ได้พัฒนาผลงานนวัตกรรมนำร่องรวมจำนวน 5 ผลงาน ซึ่ง รฟม. จะนำไปพัฒนาต่อยอดเพื่อให้เกิดผลนวัตกรรมที่สามารถสร้างประโยชน์ให้กับ รฟม. ได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

### 2. การดำเนินงานสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับสถาบันทางวิชาการของรัฐ

รฟม. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการร่วมกับ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล เพื่อพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2566 และต่อมา รฟม. ได้จัดงานสัมมนาแลกเปลี่ยนเรียนรู้การพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะ ไทย - เยอรมนี ด้วยความร่วมมือกับคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล และ The Institute of Transportation and Urban Engineering, The Braunschweig University of Technology สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี โดยมีการบรรยายและเสวนาทางวิชาการโดยผู้เชี่ยวชาญ รวมถึงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ประสบการณ์ในการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองของไทยจากมุมมองของผู้ใช้บริการชาวต่างชาติ เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2566 ณ อาคารสำนักงานใหญ่ และศูนย์การเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รฟม. (MRTA Learning Center)

### 3. การดำเนินงานวิจัยเพื่อพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

รฟม. ได้จัดกิจกรรมการนำเสนอผลการวิจัยและผลการดำเนินโครงการความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกในการวิจัยเพื่อพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ปีงบประมาณ 2566 ในหัวข้อ “การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเกิดอุบัติเหตุภายในสถานีรถไฟฟ้า” และ “การวิจัยแผนยุทธศาสตร์อาชญากรรมในเขตรบบรถไฟฟ้าของ รฟม.” ซึ่งเป็นความร่วมมือทางวิชาการกับมหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 21 กันยายน 2566 ณ อาคาร 1 รฟม. โดยผลงานวิจัยและพัฒนาได้มีการสร้างนวัตกรรมต้นแบบที่เป็นไปได้ (Prototype) เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุภายใน สถานีรถไฟฟ้าของ รฟม. ที่ผ่านการออกแบบให้สอดคล้องกับสาเหตุและปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงพฤติกรรมและความต้องการของ ผู้ใช้บริการ โดยนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการดำเนินงาน

พร้อมกันนี้ ผลการวิจัยได้นำเสนอแนวทางการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและความมั่นคง ที่สามารถช่วยเตรียมความพร้อม ในการป้องกันการเกิดเหตุอาชญากรรม และช่วยลดช่องว่างในการกำกับดูแลในเขตรบบรถไฟฟ้ามหานครที่เหมาะสมกับ รฟม. อาทิ การกำหนดพื้นที่เสี่ยงการเกิดอาชญากรรม (Hot Spot) และการปรับปรุงการออกแบบสภาพแวดล้อมเขตรบบรถไฟฟ้า มหานครทั้งสถานีและพื้นที่โดยรอบ เพื่อป้องกันเหตุอาชญากรรมผ่านทฤษฎีเชิงประจักษ์ Crime Prevention Through Environmental Design (CPTED) เป็นต้น ทั้งนี้ ผลงานวิจัยและพัฒนาดังกล่าวนี้ ถือเป็นผลงานที่มุ่งเน้นการพัฒนาองค์ความรู้ และนวัตกรรมด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของ รฟม. ซึ่งจะถูกนำไปพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานในเขตรบบรถไฟฟ้ามหานคร ของ รฟม. ให้มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืนมากยิ่งขึ้นและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ให้บริการ

## ผลการดำเนินงานด้านอัตราค่าโดยสารและธุรกิจบัตรโดยสาร

### 1. การจัดทำบัตรร่วมธุรกิจ (Co-brand Card)

รฟม. ร่วมกับธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) จัดทำบัตรร่วม ธุรกิจ ต่อเนื่องเพิ่มเติมจากปีงบประมาณ 2565 โดยสามารถใช้เป็นบัตรเดบิต สำหรับการทำธุรกรรมในภาคธนาคารและเป็นบัตรโดยสารรถไฟฟ้า ของ รฟม. รวมไปถึงระบบขนส่งสาธารณะอื่นที่รองรับบัตร EMV Contactless ได้ในใบเดียวกัน ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกในการ ใช้บริการรถไฟฟ้าให้แก่ลูกค้า/ผู้ถือบัตร ตอบสนองความต้องการและ สอดคล้องกับรูปแบบการใช้ชีวิตของคนเมือง ตลอดจนเป็นการส่งเสริม และกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น



**MRT ขยายเวลาจำหน่าย**  
**โปรโมชันสุดคุ้ม**  
**MRT เกี่ยวโดยสาร 30 วัน**  
ประเภทบุคคลทั่วไป

**ถึง 31 กรกฎาคม 2565**  
Until 31<sup>st</sup> July 2022

ประเภทบัตร	ราคาบัตร	เงินคงเหลือ
PL Adult Pass		
• 15 วัน	810	200
• 20 วัน	730	280
• 40 วัน	1,040	160
• 50 วัน	1,130	220
• 60 วัน	1,230	200
BL Adult Pass		
• 15 วัน	850	300
• 20 วัน	700	280
• 40 วัน	1,040	260
• 50 วัน	1,250	250
ML Adult Pass		
• 15 วัน	810	54
• 20 วัน	1,300	50
• 40 วัน	2,000	50
• 50 วัน	2,250	45

**เงื่อนไข**

- สามารถใช้บัตรขึ้นรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายสีชมพู สายสีส้ม และสายสีเหลือง
- สามารถใช้บัตรขึ้นรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายสีชมพู สายสีส้ม และสายสีเหลือง
- สามารถใช้บัตรขึ้นรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายสีชมพู สายสีส้ม และสายสีเหลือง

### 2. การออกผลิตภัณฑ์เกี่ยวโดยสาร (Pass)

รฟม. ร่วมกับ BEM ขยายเวลาจำหน่ายผลิตภัณฑ์เกี่ยวโดยสาร แบบจำกัด เที่ยว สายฉลองรัชธรรม (Purple Line Pass: PL Pass) สายเฉลิมรัชมงคล (Blue Line Pass: BL Pass) และเกี่ยวโดยสารร่วม (Multiline Pass: ML Pass) ในราคาจำหน่ายเดิม จนถึงวันที่ 31 กรกฎาคม 2567 เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทาง ให้ประชาชนที่เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้ามหานคร รวมทั้งตอบสนองความต้องการ ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์และความพึงพอใจต่อ รฟม. และกระทรวงคมนาคม อีกทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการบรรเทา ความเดือดร้อนและลดภาระค่าครองชีพของประชาชน



### 3. การส่งเสริมการตลาดร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจด้านบัตรโดยสาร

รฟม. ร่วมกับพันธมิตรธุรกิจด้านบัตรโดยสารเพื่อมอบสิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า โดยมอบส่วนลดการเติมเงินหรือเติมเที่ยวโดยสาร ณ ห้องออกบัตรโดยสาร สถานีรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม โดยสมาชิก AIS Points สามารถรับสิทธิ์ได้ทุกวันศุกร์ - วันอาทิตย์ และสมาชิกบัตรเครดิต KTC สามารถรับสิทธิ์ได้ทุกวัน โดยมีเงื่อนไขเป็นไปตามที่พันธมิตรกำหนด



### 4. การยกเว้นค่าธรรมเนียมการออกบัตร MRT Plus และส่วนลดค่าบัตรโดยสารที่ระลึก

รฟม. มอบของขวัญส่งความสุขเนื่องในเทศกาลปีใหม่ 2566 ให้แก่ประชาชน ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม ด้วยการยกเว้นค่าธรรมเนียมการออกบัตรโดยสาร MRT Plus และการให้ส่วนลดบัตรโดยสาร MRT Plus ที่ระลึกเนื่องในโอกาสเปิดให้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม โดยสามารถซื้อบัตรได้ที่สถานีรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง ทุกสถานี ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2565 - 31 มกราคม 2566



### 5. การให้บริการเติมเงินออนไลน์ (Online Top Up)

รฟม. ร่วมกับ BEM ให้บริการเติมเงินออนไลน์ (Online Top Up) ผ่าน Application ของ TrueMoney Wallet Krungthai NEXT และ ShopeePay ซึ่งช่วยลดการสัมผัสเงินสดและความเสี่ยงจากการติดเชื้อไวรัส COVID-19 อีกทั้งยังอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารสามารถทำรายการเติมเงินได้จากทุกที่ ซึ่งเป็นการตอบสนองความต้องการและสอดคล้องกับรูปแบบการใช้ชีวิตของคนเมืองได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ หากผู้โดยสารไม่นำบัตรโดยสารมาแตะที่เครื่องปรับมูลค่าบัตร (Activate Value Machine: AVM) ภายใน 7 วันนับจากทำรายการ ระบบจะคืนเงินให้กับผู้โดยสารโดยอัตโนมัติ



## 6. การเปิดให้บริการรับชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าด้วยบัตร EMV

รฟม. และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) ได้ร่วมมือกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ในการพัฒนาระบบตัวร่วม EMV Contactless สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง โดยได้เปิดให้บริการรับชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิต/บัตรเดบิต EMV Contactless ในระยะแรกที่ประตูพิเศษ (Swing Gate) ตั้งแต่วันที่ 3 กรกฎาคม 2566 เป็นต้นไป

การดำเนินการดังกล่าวสอดคล้องกับนโยบายของรัฐในการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะด้วยระบบตัวร่วมสนับสนุนสังคมไร้เงินสด โดยประชาชนสามารถใช้บัตรเครดิต/บัตรเดบิต เป็นสื่อกลางในการชำระค่าโดยสารแทนบัตรโดยสารที่ออกโดยผู้ประกอบการรถไฟฟ้า ทำให้ไม่ต้องพกบัตรหลายใบในการเดินทาง ช่วยลดเวลาในการซื้อตั๋ว และช่วยลดต้นทุนในการบริหารจัดการระบบตัวของผู้ให้บริการ



## ผลการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยและกักกัน

รฟม. ได้จัดตั้งฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกักกัน (ฝรภ.) โดยมีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับงานศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล วางแผน จัดทำมาตรการ และงานอื่น ๆ เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยแก่ระบบรถไฟฟ้า ผู้โดยสารและบุคคลอื่นที่อยู่ในเขตระบบรถไฟฟ้า งานดับเพลิง งานกักกันและรักษาเขตทาง งานแก้ไขและบริหารจัดการเหตุฉุกเฉินภายในเขตระบบรถไฟฟ้า งานตรวจสอบการได้รับอนุญาตก่อสร้างในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า งานให้บริการองค์ความรู้เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย การดับเพลิง การกักกันและรักษาเขตทาง งานอื่นที่เกี่ยวข้อง และปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย โดยจัดกำลังพนักงานเจ้าหน้าที่ ประกอบด้วย พนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานกักกัน พนักงานพิสูจน์ทราบ พนักงานผู้บังคับบัญชา พนักงานสื่อสาร และพนักงานรักษาเขตทาง เป็นผู้ปฏิบัติงานในการดูแลรักษาความปลอดภัย ความสงบและความเรียบร้อยเรียบร้อยในเขตระบบรถไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

### 1. การดำเนินงานรักษาความปลอดภัยและการกักกันในรอบปีงบประมาณ 2566

ฝรภ. ได้จัดวางกำลังพนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานกักกัน พนักงานพิสูจน์ทราบ พนักงานผู้บังคับบัญชา พนักงานสื่อสาร และพนักงานรักษาเขตทาง เพื่อเฝ้าระวัง ตรวจสอบ รักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า ตลอดระยะเวลาของการให้บริการรถไฟฟ้า ตั้งแต่การเปิดให้บริการ เวลา 06:00 น. จนปิดให้บริการ เวลา 24:00 น. โดยมีบุคลากรปฏิบัติงาน ดังนี้

1. พนักงานรักษาความปลอดภัย เพื่อดูแลความปลอดภัย ความสงบเรียบร้อย ป้องปรามและป้องกันอาชญากรรมในเขตระบบรถไฟฟ้า
2. พนักงานกักกัน ทำหน้าที่ตอบโต้เหตุฉุกเฉิน ทั้งด้านการดับเพลิง กักกัน กู้ชีพ สารเคมีและวัตถุอันตราย และให้การช่วยเหลือผู้โดยสาร หรือประชาชนในเขตระบบรถไฟฟ้า
3. พนักงานพิสูจน์ทราบ (EOD) ตรวจสอบ ตรวจสอบและพิสูจน์ทราบวัตถุต้องสงสัย เหตุพบวัตถุระเบิด เหตุขู่วางระเบิดหรือเหตุระเบิดในเขตระบบรถไฟฟ้า

4. พนักงานผู้บังคับสุนัขตรวจค้นพัสดุภัณฑ์ระเบิด (K-9) ทำงานร่วมกับพนักงานพิสูจน์ทราบ (EOD) ในการใช้สุนัขเข้าตรวจสอบตรวจค้นกรณีเหตุวัตถุต้องสงสัย เหตุพบวัตถุระเบิด ฯลฯ ในเขตรบบรถไฟฟ้ายาง

5. พนักงานรักษาเขตทาง มีหน้าที่ดูแลรักษาและป้องกันการบุกรุกเขตรบบรถไฟฟ้ายางหรือดำเนินกิจกรรมใด ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของรถไฟฟ้ายางโดยมิได้รับอนุญาต

6. พนักงานสื่อสาร ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหน่วยงานภายในและภายนอกเพื่อรับและแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือทั้งในกรณีปกติและกรณีมีเหตุฉุกเฉิน รวมถึงเฝ้าสังเกตเหตุการณ์จากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อป้องกันเหตุอาชญากรรมในเขตรบบรถไฟฟ้ายาง ตลอด 24 ชั่วโมง

## 2. เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัย เช่น ปืนพกปืนไฟฟ้า สเปรย์พริกไทย ดาบ ทุบแกมมือ ไฟฉาย วิทยุสื่อสาร เป็นต้น

2. เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยด้านวัตถุระเบิด เช่น เครื่องเอกซเรย์วงจรปิดแบบเคลื่อนที่ได้ ผ้าห่มคลุมระเบิด (Bomb Blanket) ชุดนิรภัยวัตถุระเบิด (Bomb Suit) อุปกรณ์เชือกและตะขอ (Hook & Line) เป็นต้น

3. เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการกู้ภัย เช่น อุปกรณ์ตรวจวัดสารเคมีและวัตถุอันตราย อุปกรณ์ตัดถ่างไฟฟ้า รถยนต์กู้ภัย รถยนต์บรรทุกน้ำดับเพลิง รถกู้ภัยสำหรับเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย ชุดหมอนลมยกน้ำหนัก กล้องตรวจจับความร้อน อุปกรณ์ปฐมพยาบาลและกู้ชีพ เครื่องกระตุ้นหัวใจไฟฟ้า ชนิดอัตโนมัติ (AED) อุปกรณ์เคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย เป็นต้น

4. สุนัขตรวจค้นพัสดุภัณฑ์ระเบิด

## 3. การติดตั้งอุปกรณ์หลักในการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

1. ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณประตูทางเข้า - ออก และชั้นออกบัตรโดยสาร (Concourse) รวมทั้งภายในตัวอาคารสถานีรถไฟฟ้ายางและบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ายางทุกสถานี

2. ติดตั้งเครื่องตรวจโลหะ (Walkthrough Metal Detector) ทุกทางเข้า - ออก ตรวจสอบสัมภาระของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ายางก่อนเข้าสู่ระบบ เพื่อเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจตราเฝ้าระวัง และอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ายาง อาคารและลานจอดรถ

3. ติดตั้งระบบความปลอดภัยด้านอัคคีภัย เช่น ระบบตรวจจับความร้อนและควัน ระบบดับเพลิง ระบบระบายอากาศ เป็นต้น

4. ติดตั้งเครื่องกระตุ้นหัวใจไฟฟ้าชนิดอัตโนมัติ (AED) บริเวณสถานีรถไฟฟ้ายาง อาคารและลานจอดรถ

## 4. มาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

1. ตรวจสอบตราสภาพแวดล้อมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ายาง ทางเข้า - ออก ชั้นออกบัตรโดยสาร (Concourse) และพื้นที่ภายในสถานีรถไฟฟ้ายางด้วยระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และมีพนักงาน รปภ. ประจำสถานี ตรวจสอบตราพื้นที่ต่าง ๆ ตลอดเวลา

2. ตรวจสอบสัมภาระของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ายางก่อนเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้ายางด้วยเครื่องตรวจโลหะ (Walkthrough Metal Detector) และมีการสุ่มตรวจกระเป๋าผู้โดยสาร

3. กำหนดจุดให้พนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชนของ BEM ยืนบริเวณเครื่องตรวจโลหะ ใกล้เคียงชั้น - ลงสถานี

4. ติดตั้งป้ายประกาศ (ชั่วคราว) ขอความร่วมมือกรณีผู้ใช้บริการที่พบวัตถุต้องสงสัย ให้แจ้งพนักงานประจำสถานีหรือพนักงานรักษาความปลอดภัย

5. เข้มงวดในการตรวจสอบการเข้าทำงานของคนงานที่เข้าปฏิบัติงานบริเวณชั้นร้านค้า โดยจะมีการตรวจบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เข้าปฏิบัติงาน หากไม่ตรงกับที่แจ้งรายชื่อไว้ จะไม่อนุญาตให้เข้าปฏิบัติงาน

6. กรณีผู้ใช้บริการลืมทรัพย์สินหรือสิ่งของในบริเวณสถานีรถไฟฟ้ายาง BEM จะรวบรวมทรัพย์สินและสิ่งของดังกล่าวเพื่อตรวจสอบหาเจ้าของ ในกรณีที่ทรัพย์สินหรือสิ่งของเป็นวัตถุต้องสงสัย BEM จะรายงานตามขั้นตอนและส่งมอบให้ รฟม. เข้าทำการตรวจสอบและพิสูจน์ทราบ

7. มีการฝึกซ้อมการเผชิญเหตุร่วมกับ BEM และหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัย ดับเพลิง - กู้ภัย

8. กรณีผู้โดยสารประสบอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยในสถานี ชุดปฏิบัติการกู้ภัย พร้อมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและกู้ชีพ จะให้การช่วยเหลือเบื้องต้น จนกว่าหน่วยบริการทางการแพทย์เดินทางมารับช่วงต่อ

9. ศูนย์วิทยุสื่อสาร (ศูนย์วิทยุพสุธา) เป็นศูนย์ติดต่อประสานความร่วมมือด้านการข่าวกับหน่วยงานความมั่นคงและผู้บังคับบัญชาเพื่อทราบแนวโน้มสถานการณ์ปัจจุบัน และนำไปเป็นแนวทางในการจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยให้รัดกุมยิ่งขึ้น ซึ่งปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง หมายเลขโทรศัพท์ 0 2938 3666 และ 0 2716 4000 ต่อ 6302

10. มีการจัดตั้งสถาบันการรักษาความปลอดภัยและดับเพลิง - กู้ภัย เพื่อดำเนินการฝึกอบรมเพิ่มทักษะและขีดความสามารถให้กับพนักงานของ ฝรภ. พนักงานของ รฟม. ตลอดจนบุคคลภายนอก เช่น ผู้รับสัมปทานของ รฟม. เป็นต้น

11. มีการจัดส่งพนักงานเข้ารับการฝึกอบรมร่วมกับหน่วยงานความมั่นคง ในด้านการป้องกันการก่อการร้าย การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย การเจรจาต่อรองและการบริหารวิกฤติเกี่ยวกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในระบบรถไฟฟ้า

12. มีช่องทางในการแจ้งปัญหา และขอแนะนำให้ประชาชนที่อยู่ตามแนวสายทางได้สื่อสารกับ รฟม. โดยตั้งเป็นกลุ่ม Official Line ของรักษาเขตทาง ดำเนินการแก้ไขปัญหาในเบื้องต้นเพื่อลดข้อร้องเรียนมาที่ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน รฟม.

13. สถาบันการรักษาความปลอดภัยและดับเพลิง - กู้ภัย ขึ้นทะเบียนเป็นหน่วยงานฝึกอบรมด้านดับเพลิง - กู้ภัย ซึ่งสามารถรองรับการฝึกอบรมของบุคคลภายนอกได้

14. มีการดำเนินการทำเรื่องสายตรวจ QR Code ติดตามสถานีรถไฟฟ้า เพื่อให้พนักงานรักษาความปลอดภัยตรวจความปลอดภัย เพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

15. ภายในปีงบประมาณ 2567 จะมีการจัดทำ QR Code รับแจ้งเหตุสำหรับประชาชนและผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า พร้อมทั้งเพิ่มเบอร์โทรแจ้งเหตุ 4 ตัว

## 5. การนำระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 มาใช้ในงานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

รฟม. ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลความปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อย และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ จึงกำหนดให้งานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยเข้าสู่ระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งมอบการให้บริการรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ เนื่องจากระบบบริหารคุณภาพดังกล่าว มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ตรวจสอบได้ สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการที่แท้จริงของผู้ใช้บริการ ทำให้ รฟม. มีการปรับปรุงขั้นตอนและระเบียบปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้มากที่สุด การดำเนินงานระบบบริหารคุณภาพเป็นการกำหนด

ขั้นตอนการปฏิบัติงานของพนักงานรักษาความปลอดภัยและพนักงานกู้ภัย ตามระเบียบการปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 ที่ครอบคลุมภารกิจของ ฝรภ. ซึ่งระเบียบปฏิบัติงานดังกล่าวจะกำหนดกระบวนการปฏิบัติงานเพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน และสามารถทวนสอบการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ ระเบียบปฏิบัติงานการปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยเขตระบบรถไฟฟ้าตามนครในภาวะปกติ ระเบียบปฏิบัติงานการปฏิบัติงานของพนักงานกู้ภัยในภาวะปกติ และระเบียบปฏิบัติงานการตอบโต้เหตุฉุกเฉิน ระเบียบปฏิบัติงานดังกล่าวข้างต้นสะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของ รฟม. ที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ความมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงการให้บริการด้านความปลอดภัยที่พึงพอใจตามความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อส่งมอบบริการรถไฟฟ้าที่รวดเร็วและปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง

ผลการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย ฝรภ. สามารถดำเนินการป้องกันและลดความเสี่ยงความปลอดภัย ความสงบและความเป็นระเบียบเรียบร้อยได้ผลตามแผนและตัวชี้วัด ตามบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ประจำปีบัญชี 2566

## 6. การสร้างสรรค์นวัตกรรมในงานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

การดำเนินการสร้างนวัตกรรมของ ฝรภ. นั้น ได้ดำเนินการปรับปรุงและจัดทำคู่มือวิธีปฏิบัติในการขออนุมัติและเบิกจ่ายค่าทำงานในวันหยุดและค่าล่วงเวลาพนักงานปฏิบัติงานกะ ดังนี้ วิธีปฏิบัติในการขออนุมัติและเบิกจ่ายค่าทำงานในวันหยุดและค่าล่วงเวลาพนักงานปฏิบัติงานกะ (พนักงานสื่อสาร พนักงานผู้บังคับสุนัข) ของ รฟม. และ วิธีปฏิบัติในการขออนุมัติและเบิกจ่ายค่าทำงานในวันหยุดและค่าล่วงเวลาพนักงานปฏิบัติงานกะ (พนักงานกู้ภัย พนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานพิสูจน์ทราบ) ของ รฟม. ทั้งนี้ นอกจากเป็นไปเพื่อความเรียบร้อยในการเบิกจ่ายค่าทำงานในวันหยุดและค่าล่วงเวลาพนักงานปฏิบัติงานกะ ยังสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนอัตราค่าจ้างและประมาณการค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการเกี่ยวกับการทำงานล่วงเวลาของพนักงาน ฝรภ. ได้อีกด้วย

## 7. การดูแลรักษาความปลอดภัยผู้โดยสารภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19

1. จัดให้มีจุดคัดกรองวัดอุณหภูมิของผู้โดยสารทุกคน ก่อนใช้บริการรถไฟฟ้าในทุกสถานี ตลอดระยะเวลาการให้บริการ
2. จัดให้มีชุดปฏิบัติการรักษาความปลอดภัย กู้ภัย และพิสูจน์ทราบ (EOD/K-9) เป็นชุดปฏิบัติการหลัก เสริมการทำงานของ BEM เพื่อตอบโต้เหตุฉุกเฉิน ในฐานะพนักงานเจ้าหน้าที่
3. ผู้โดยสารทุกคนต้องใส่หน้ากากอนามัย หรือหน้ากากผ้าในการใช้บริการรถไฟฟ้า

## ผลการดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล

รฟม. ได้ให้ความสำคัญต่อบุคลากร โดยถือว่าบุคลากรเป็นทรัพยากรที่สำคัญที่สุดที่จะนำองค์กรไปสู่ความสำเร็จที่ยั่งยืน รฟม. จึงได้กำหนดกลยุทธ์ Enhance HR Management โดยการพัฒนาประสิทธิภาพและผลิตภาพการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลที่มีความเหมาะสม สามารถดึงดูดบุคลากรใหม่ และรักษาบุคลากรเดิมที่มีศักยภาพให้ร่วมงานได้ในระยะยาว พัฒนาให้มีลักษณะที่พึงประสงค์ มีสมรรถนะสูง และมีพฤติกรรมสอดคล้องกับค่านิยมองค์กร มีความเติบโตในสายงานอย่างเหมาะสม และสร้างความภาคภูมิใจในการเป็นส่วนหนึ่งของ รฟม. ภายใต้ยุทธศาสตร์การดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2566 - 2570 ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปฏิรูปองค์กรให้ก้าวทันการเปลี่ยนแปลงอย่างมั่นคง และมีธรรมาภิบาล ซึ่งมีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์คือ “T : Transform Professionally การปรับเปลี่ยนองค์กรให้เกิดการพัฒนาอย่างมืออาชีพ” การบริหารทรัพยากรบุคคล จึงมุ่งเน้นการบริหารจัดการคนให้เป็นคนดี คนเก่ง มีความสุขและผูกพันกับองค์กร มีพฤติกรรมการทำงานตามค่านิยมร่วมขององค์กร ซึ่งมีผลการดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลที่สำคัญ ดังนี้

### 1. การส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กร

ปีงบประมาณ 2566 รฟม. ได้ใช้แผนวิสาหกิจฉบับใหม่ (2566 - 2570) เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน การกำหนดเป้าหมาย และนโยบายการบริหารงาน และได้กำหนดค่านิยมร่วมของ รฟม. ขึ้นใหม่บนพื้นฐานค่านิยมที่มีอยู่เดิม เพื่อให้สอดคล้องกับทิศทางองค์กร และแผนวิสาหกิจฉบับใหม่ โดยได้กำหนดเป็นค่านิยมร่วม “RAPID”



ในปี 2566 รฟม. ได้ดำเนินกิจกรรมตามแผนสื่อสารค่านิยมใหม่ “RAPID” ประจำปีงบประมาณ 2566 เพื่อสร้างความตระหนัก รับรู้ เข้าใจ และส่งเสริมพฤติกรรมที่พึงประสงค์ภายใต้ค่านิยม RAPID ตามแนวทางการจัดการการเปลี่ยนแปลง และสามารถปฏิบัติงานกลายเป็นวัฒนธรรมองค์กรที่เข้มแข็งจำนวน 5 กิจกรรม ดังนี้

- 01 กิจกรรม “RAPID” รฟม.
- 02 กิจกรรม “RAPID” is Everywhere
- 03 กิจกรรม Director is “RAPID” Director
- 04 กิจกรรม HR CO Together
- 05 กิจกรรม “RAPID” Challenge

ภายหลังดำเนินงานตามแผนสื่อสารค่านิยม RAPID ประจำปีงบประมาณ 2566 แล้วเสร็จ รฟม. ได้สำรวจการรับรู้ค่านิยม RAPID ของพนักงาน รฟม. เพื่อเป็นการประเมินประสิทธิผลของการดำเนินงาน โดยผลสำรวจปรากฏว่าในภาพรวมพนักงาน รฟม. มีการรับรู้ค่านิยม RAPID อยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 81.60 สามารถบรรลุเป้าหมายปีงบประมาณ 2566 ที่กำหนดไว้ (ร้อยละ 50)

พนักงาน swm. มีการ  
รับรู้ค่านิยม RAPID  
อยู่ในระดับมาก

คิดเป็น  
ร้อยละ **81.60**

## 2. การส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร

เพื่อให้พนักงานทำงานร่วมกันอย่างมีความสุข มุ่งมั่นทุ่มเทในการทำงาน และมีความต้องการคงอยู่กับ รฟม. ตลอดไป รฟม. จึงได้ส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กรมาอย่างต่อเนื่อง โดยผู้ว่าการ รฟม. ได้มอบนโยบายการสร้าง ความผูกพัน การให้รางวัล และยกย่องบุคลากรประจำปีงบประมาณ 2565 - 2567 ดังนี้

1. ส่งเสริมให้บุคลากรมีการแสดงออกถึงความผูกพันต่อองค์กร โดยการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่บุคลากรในแต่ละช่วงชีวิตการทำงาน ให้ความสำคัญกับการพัฒนาพนักงาน (Development) และการรักษาพนักงาน (Retention) การกำหนดเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของบุคลากรทุกระดับ (Career Path)

2. ส่งเสริมให้บุคลากรมีความคิดสร้างสรรค์ สร้างนวัตกรรม และใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

3. สร้างองค์กรแห่งความสุข (Happy Workplace) ส่งเสริมบรรยากาศการทำงานที่ดีภายในองค์กร สนับสนุนให้ผู้บริหารเป็นแบบอย่างและสร้างแรงบันดาลใจที่ดีในการทำงานให้แก่พนักงาน ให้ความสำคัญกับการสื่อสารแบบสองทิศทาง สนับสนุนการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของบุคลากรทุกระดับ

4. ส่งเสริมให้บุคลากรใช้ชีวิตการทำงานและชีวิตส่วนตัวอย่างสมดุล มีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่แข็งแรงตามหลัก Work-Life Balance

โดยในปีงบประมาณ 2566 ได้ดำเนินกิจกรรมเพื่อส่งเสริมความผูกพันตามแผนดำเนินงานส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร ประจำปีงบประมาณ 2566 จำนวน 12 กิจกรรม ดังนี้

- 01 กิจกรรมแอโรบิคเพื่อสุขภาพ
- 02 กิจกรรม New Wave First Step
- 03 กิจกรรม Happy Birthday to You
- 04 กิจกรรม HR CO Together
- 05 กิจกรรม Fit & Fun
- 06 กิจกรรม MRTA Way

- 07 กิจกรรมเติมความภูมิใจให้ครอบครัว รฟม.
- 08 กิจกรรม Happy Me, Happy MRTA
- 09 กิจกรรมเตรียมพร้อมรับวัยเกษียณ
- 10 กิจกรรมยกย่องชมเชย
- 11 สื่อสารเพื่อเสริมสร้างความผูกพัน
- 12 แผนดำเนินงานปรับปรุงสวัสดิการและสิทธิประโยชน์

ทั้งนี้ ผลสำรวจความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร ประจำปีงบประมาณ 2566 ปรากฏว่า ในภาพรวมบุคลากร รฟม. มีค่าเฉลี่ยความผูกพันต่อองค์กรเท่ากับ 4.28 ซึ่งอยู่ในระดับมากที่สุด สามารถบรรลุเป้าหมายปีงบประมาณ 2566 ที่กำหนดไว้ (มากกว่า 4.25)

นอกจากนี้ รฟม. ได้จัดให้มีกิจกรรมคัดเลือกพนักงานดีเด่น ซึ่งเป็นกิจกรรมตามนโยบายการสร้าง ความผูกพัน การให้รางวัล และยกย่องบุคลากรของ รฟม. โดยในปีงบประมาณ 2566 มีพนักงานได้รับคัดเลือกให้เป็นพนักงานดีเด่น จำนวน 2 ราย ได้แก่



**นายศักดิ์สิทธิ์ สุขบำรุง**

วิศวกร ระดับ 7 แผนกวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า  
กองระบบรถไฟฟ้า ฝ่ายระบบรถไฟฟ้า  
ได้รับรางวัลพนักงานดีเด่น ด้านการพัฒนาองค์กร



**ว่าที่ร้อยเอกเกษชัย แสพท**

หัวหน้าแผนกบริหารงานรับ – ส่งเอกสาร  
กองสารบรรณ สำนักผู้ว่าการ  
ได้รับรางวัลชมเชย ด้านการปรับปรุงหรือพัฒนา  
กระบวนการทำงาน



### 3. การเรียนรู้และการพัฒนาทรัพยากรบุคคล

รฟม. ได้ให้ความสำคัญและส่งเสริมการเรียนรู้ โดยมีเป้าหมายในการเตรียมความพร้อมบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ เทคโนโลยีดิจิทัล และสภาพการณ์แข่งขัน (New-skill/Up-skill/Re-skill) ที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยมีผลการดำเนินงานด้านการเรียนรู้และการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในการพัฒนาตนเอง ด้วยวิธีการจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) รูปแบบการพัฒนาแบบ 70 : 20 : 10 (Learning Model) ที่นอกเหนือจากการพัฒนาโดยไม่ใช้วิธีการฝึกอบรม (Non-Training) ดังนี้

ลำดับ	เครื่องมือ Non-Training		จำนวนชั่วโมงการเรียนรู้	ร้อยละ
1.	On-the-Job Training	OTJ	8,465	57.26
2.	Self-Learning	SL	2,832	19.16
3.	Coaching	C	1,417	9.59
4.	การเรียนรู้จากประสบการณ์จริง	EW	1,205	8.15
5.	Job Assignment	JA	720	4.87
6.	Job Shadowing	JS	96	0.65
7.	Project Assignment	PA	48	0.32
8.	Site Visit	SV	-	0
รวม			14,783	100.00

ในปี 2566 รฟม. ยังคงจัดให้มีโครงการคนเก่ง (Talent) สรรค์สร้างนวัตกรรมระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent Management) สู่อุปกรณ์นวัตกรรม เพื่อร่วมกันคิดสร้างสรรค์ผลงานด้านนวัตกรรมไปพัฒนาองค์กรผ่านโครงการพิเศษ (Show Your Idea) จำนวนทั้งสิ้น 8 โครงการ และจัดให้มีการประกวดนำเสนอผลงาน ซึ่งโครงการที่ได้รับรางวัลชนะเลิศ ได้แก่ โครงการยกระดับ Digital Transformation ด้วยสถาปัตยกรรมองค์กร ซึ่งจะช่วยให้พนักงานได้เรียนรู้และเพิ่มพูนประสบการณ์จากการมอบหมายโครงการ (Project Assignment) โดยได้เข้าร่วมนำเสนอผลงาน (Pitching Day) กับโครงการพัฒนานวัตกรรม เพื่อบูรณาการเชื่อมโยงสู่นวัตกรรมที่จะเป็นประโยชน์กับการพัฒนาองค์กรต่อไป



## 4. การจัดการความรู้

รฟม. ได้กำหนดวิสัยทัศน์ด้านการจัดการความรู้ ประจำปีงบประมาณ 2566 - 2570 ได้แก่ “ดำเนินการบริหารจัดการความรู้ ในการสนับสนุนภารกิจ รฟม. เพื่อสร้างวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้ มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน” และมีนโยบาย เป้าหมาย ทิศทางด้านการจัดการความรู้ เชื่อมโยงกับกระบวนการจัดการความรู้ รฟม. (KM MRTA Model)

โดยในปีงบประมาณ 2566 มีผลการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

1. พัฒนาทีมนักจัดการความรู้ (KM Facilitator) ครอบคลุมสายงาน ให้มีความรู้ ความสามารถตามสมรรถนะหลักด้านการจัดการความรู้ (KM Competency) การใช้เครื่องมือการจัดการความรู้ ฝึกทักษะและลงมือปฏิบัติจริง และมี การส่งเสริม โดยจัดเวทีนำเสนอผลงานด้านการจัดการความรู้ของทีมนักจัดการความรู้ และเผยแพร่ให้บุคลากรทราบ
2. ส่งเสริมและกระตุ้นให้บุคลากรมีความตระหนัก ความเข้าใจ การมีส่วนร่วมและการสร้างแรงจูงใจด้านการจัดการความรู้ รวมทั้งส่งเสริมวัฒนธรรมให้บุคลากรมีพฤติกรรมที่พึงประสงค์ ผ่านกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อสร้างวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้อย่างยั่งยืน เช่น กิจกรรมพัฒนาบุคลากรโดยใช้เครื่องมือการจัดการความรู้ มาพัฒนาในกระบวนการทำงานในสายงานของตนเอง กิจกรรมวิเคราะห์ความเสี่ยงขององค์กรกับการจัดการความรู้ เป็นต้น ซึ่งผลลัพธ์การดำเนินงานสามารถนำไปปฏิบัติ และต่อยอดการจัดการความรู้ภายในองค์กร
3. นำเทคโนโลยีมาสนับสนุนการจัดการความรู้ เช่น เว็บไซต์ศูนย์กลางองค์ความรู้ รฟม. (KM Website) ระบบ Cloud MRTA พร้อมทั้งมีกระบวนการวัดประสิทธิผลด้านการจัดการความรู้ เพื่อนำผลลัพธ์ที่ได้มาทบทวน ปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงานด้านการจัดการความรู้ต่อไป

## บุคคลต้นแบบ

### 1. รางวัล “คนต้นแบบคมนาคม” ประจำปี 2566

นายศักดิ์สิทธิ์ สุขบำรุง วิศวกร ระดับ 7 แผนกวิศวกรรมระบบรถไฟฟ้า กองระบบรถไฟฟ้า ฝ่ายระบบรถไฟฟ้า ได้รับรางวัล “คนต้นแบบคมนาคม” ประจำปี 2566 ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะมอบให้แก่บุคลากรในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ประพฤติปฏิบัติตนเป็นแบบอย่างที่ดี มีความซื่อสัตย์สุจริต โปร่งใส และมีคุณธรรม โดยได้รับเกียรติจาก นายชยธรรมพรหมศร ปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นผู้มอบรางวัล



### 2. รางวัลเชิดชูเกียรติ “เพชรพัสตุ” ประจำปี 2566

นางพัชนี แสนภักดี พนักงานบริหารพัสตุ ระดับ 7 แผนกจัดหาพัสตุโครงการ กองจัดหาพัสตุโครงการ ฝ่ายจัดซื้อและบริการ ได้รับรางวัลผู้ปฏิบัติงานด้านการพัสตุดีเด่น “เพชรพัสตุ” ประจำปี 2566 จากสมาคมนักบริหารพัสตุแห่งประเทศไทย โดยได้รับเกียรติจาก นางสาวกุลยา ตันติเตมิท อธิบดีกรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง เป็นผู้มอบรางวัล เพื่อเป็นการยกย่องเชิดชูเกียรติ และเพิ่มพูนขวัญกำลังใจของผู้ปฏิบัติงานด้านการพัสตุ ที่ปฏิบัติดี ปฏิบัติชอบ ให้เป็นแบบอย่างที่ดีของหน่วยงานภาครัฐและสังคมสืบไป



## ผลการดำเนินงานด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม

### 1. โครงการปรับปรุงอาคารที่พักพนักงานเป็นศูนย์รับเลี้ยงเด็กที่เป็นบุตรของพนักงานภายใน รฟม.

รฟม. มีความห่วงใยเรื่องบุตรของพนักงาน จึงได้ดำเนินการประกวดราคางานจ้างปรับปรุงอาคารที่พักพนักงานเป็นศูนย์รับเลี้ยงบุตรของพนักงานภายใน รฟม. ซึ่ง รฟม. ได้จัดทำแบบรูปรายการก่อสร้าง ร่างขอบเขตของงาน หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ และกำหนดราคากลางงานจ้างปรับปรุงอาคารที่พักพนักงานเป็นศูนย์รับเลี้ยงบุตรของพนักงานภายใน รฟม. ตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 เรียบร้อยแล้วอยู่ระหว่างการดำเนินการประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์

### 2. อาคารจอดรถดับเพลิง สถานีคลองบางไผ่

รฟม. มีความประสงค์จะดำเนินการก่อสร้างอาคารจอดรถดับเพลิง สถานีคลองบางไผ่ เป็นการดำเนินการเพื่อสนับสนุนการบริการของรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เพื่อป้องกันเหตุการณ์ฉุกเฉินและอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการ รวมถึงให้การสนับสนุนหน่วยงานท้องถิ่นในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว โดยจะประกอบไปด้วย อาคารสำนักงาน 2 ชั้น ความสูงอาคารประมาณ 8 เมตร ซึ่งรองรับรถดับเพลิงได้ 4 คัน ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำแบบรูปและประเมินราคาโดยคาดว่าจะสามารถดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างได้ภายในปีงบประมาณ 2567



### 3. การมีส่วนร่วมในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

รฟม. ส่งผู้แทนเป็นคณะทำงานเข้าร่วมการประชุมคณะทำงานปรับปรุงกฎกระทรวงกำหนดลักษณะหรือการจัดให้มี

อุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะและบริการขนส่งเพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556 ของกระทรวงคมนาคมตามที่ ปลัดกระทรวงคมนาคม ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานปรับปรุงกฎกระทรวงฯ วัตถุประสงค์ของคณะทำงานฯ เพื่อให้การดำเนินการปรับปรุงกฎกระทรวงฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการเข้าถึงการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะของคนพิการหรือทุพพลภาพ และคนชรา ปัจจุบันอยู่ระหว่างปรับปรุงร่างกฎกระทรวงฯ ดังกล่าว ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคม ให้ความเห็นชอบตามขั้นตอนต่อไป

### 4. งานจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดโครงการอาคารศูนย์บริหารและควบคุมการเดินรถไฟฟ้า รฟม.

ตามวิสัยทัศน์ขององค์กร “ร่วมยกระดับเมืองด้วยโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและนวัตกรรม เพื่ออนาคตที่ยั่งยืน” รฟม. จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการจัดทำโครงการอาคารศูนย์กลางการบริหารจัดการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ครอบคลุมโครงข่ายความรับผิดชอบทุกเส้นทางตามภารกิจหลักขององค์กร เพื่อเป็นศูนย์กลางในการบริหาร ติดตามและควบคุมการเดินรถไฟฟ้า ปฏิบัติงานและกำกับดูแลกิจการการก่อสร้างในความรับผิดชอบทั้งหมดของ รฟม. และเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของพนักงาน อำนาจประโยชน์ให้แก่ผู้รับบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ แสดงภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กรต่อประชาชน รวมถึงการใช้พลังงานอย่างประหยัด มีประสิทธิภาพ และใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า

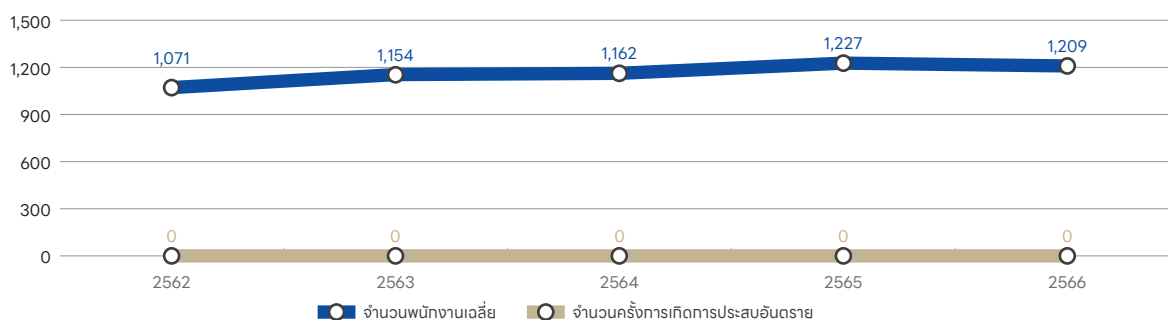
โดยออกแบบภายใต้แนวคิดสถาปัตยกรรมยั่งยืน (Sustainable Architecture) โดยมุ่งเน้นการใช้พลังงานอย่างคุ้มค่า ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร การสร้างโครงข่ายพื้นที่สีเขียวคุณภาพสูง (Green Infrastructure) จัดการพื้นที่ให้ก่อประโยชน์ด้านระบบนิเวศทั้งต่อโครงการและต่อประชาชน โดยรอบด้วย Green Linkage โครงการฯ ทำหน้าที่เชื่อมโยงให้ประชาชนเข้าใช้พื้นที่สีเขียว MRTA PARK จากการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะผ่านสถานี MRT เข้าสู่พื้นที่อาคารศูนย์บริหารฯ ไปยังพื้นที่ MRTA PARK เพื่อเป็นต้นแบบของโครงการภาครัฐที่มุ่งเน้นการเชื่อมต่อการเดินทางและคุณภาพชีวิตวิถีใหม่อย่างยั่งยืน ทั้งนี้ สถานะการดำเนินงานปัจจุบันอยู่ระหว่างการออกแบบรายละเอียด คาดว่าจะเสร็จสิ้นกระบวนการออกแบบในเดือนธันวาคม 2566

## ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

การบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของ รพม. ดำเนินการตามกฎหมายและมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง อาทิ การประกาศนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน การกำหนดโครงสร้างหน่วยงานและบุคลากรด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานประจำปี การจัดทำมาตรฐานและมาตรการที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานที่ครอบคลุมทุกกิจกรรมขององค์กร เพื่อแสดงเจตนารมณ์ในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่ปลอดภัยและเสริมสร้างคุณภาพชีวิตในการทำงานที่ดีของบุคลากร สอดคล้องตามนโยบายภาครัฐ “แรงงานปลอดภัยและสุขอนามัยดี” และโครงการความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของประเทศไทย (Safety Thailand)

ในปีงบประมาณ 2566 รพม. ได้ดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่สอดคล้องตามกฎหมาย อาทิ การจัดประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ประจำเดือน การตรวจวัดและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการทำงาน การสัมมนาแผนปฏิบัติการระงับเหตุฉุกเฉินและการฝึกซ้อมอพยพหนีไฟประจำปี การจัดกิจกรรมวันอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Safety Day) การฝึกอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า การจัดบรรยายให้ความรู้ด้านสุขภาพพรายไตรมาส การรณรงค์ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงาน ตามมาตรการ 4 หยุด (หยุดตน หยุดทำ หยุดใช้ หยุดเพื่อน) โดยมีเป้าหมายให้สถิติการประสบอันตรายในปีงบประมาณ 2566 ของพนักงาน รพม. และผู้ที่ปฏิบัติงานให้ รพม. ต้องเป็นศูนย์ (ไม่พบการประสบอันตราย) รวมถึงได้มุ่งเน้นเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาด้านยาเสพติดที่อาจส่งผลกระทบต่อสังคม เศรษฐกิจ และสวัสดิภาพของพนักงาน รพม. และผู้ที่ปฏิบัติงานให้ รพม. ดังนั้น จึงได้มีการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดอย่างชัดเจนและดำเนินการตามมาตรการเพื่อการป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติดอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง โดยดำเนินการสุ่มตรวจสารเสพติดกับพนักงาน รพม. และผู้ที่ปฏิบัติงานให้ รพม. ตลอดจนมีการเฝ้าระวัง สอดส่อง ดูแล พนักงาน รพม. และผู้ที่ปฏิบัติงานให้ รพม.

กราฟแสดงจำนวนพนักงานเฉลี่ยและจำนวนการเกิดการประสบอันตรายของพนักงาน รพม. ประจำปีงบประมาณ 2566



นอกจากนี้ ยังได้มีส่วนร่วมในการจัดกิจกรรมภายนอกองค์กร โดยได้จัดกิจกรรมให้ความรู้ และแนวทางการป้องกันการแพร่ระบาดของยาเสพติด และพิษภัยของบุหรี่แก่เด็กและเยาวชน ณ โรงเรียนพระราม ๙ กาญจนาภิเษก ภายใต้ชื่อกิจกรรม “ชาว รพม. พาน้องไกลยาเสพติด และบุหรี่” อีกด้วย





นอกจากนี้ รฟม. ได้ดำเนินโครงการส่งเสริมภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในการดำเนินงานของ รฟม. ตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2566 ซึ่งโครงการดังกล่าว ได้มีการประเมินภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าและภายในสำนักงาน รฟม. เพื่อวัดผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินโครงการ โดยสามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

1. อัตราการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติการณ์ อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและกิจกรรมภายในสำนักงาน รฟม. มีค่าดัชนีชี้วัด (Safe-T-Score) เท่ากับ 0.96 ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน (เกณฑ์มาตรฐาน Safe-T-Score อยู่ระหว่าง -2 ถึง 2)

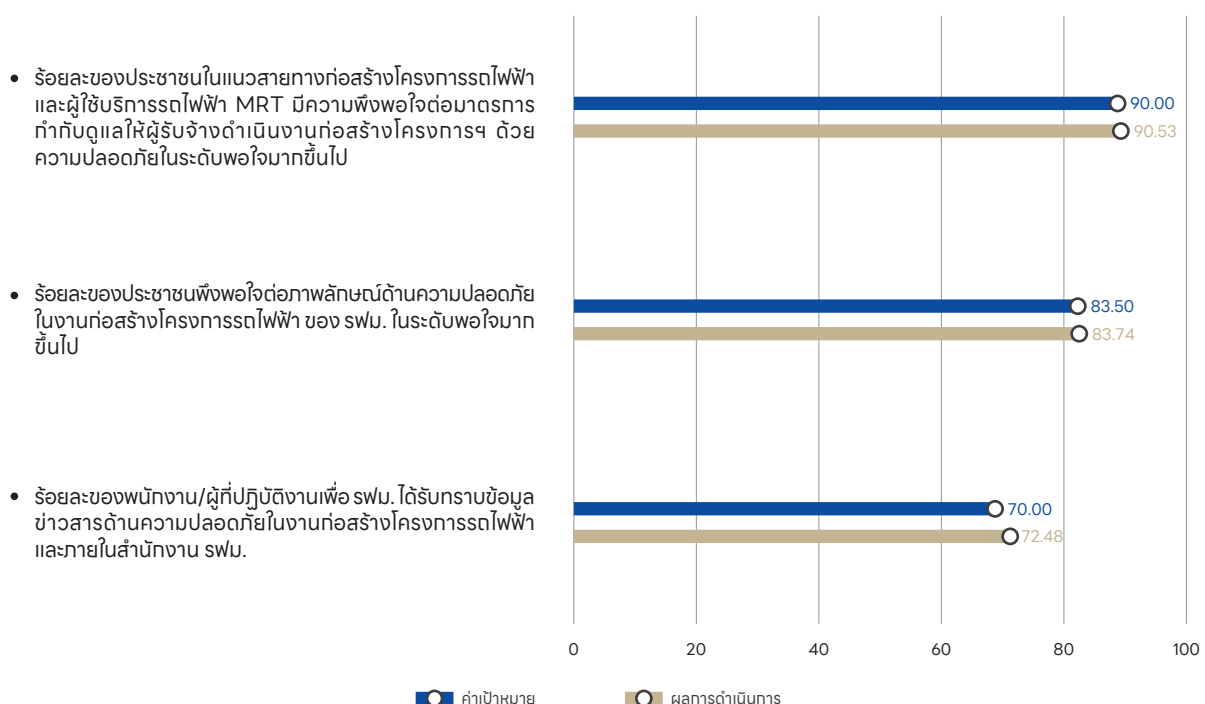
2. พนักงาน/ผู้ที่ปฏิบัติงานเพื่อ รฟม. ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารด้านความปลอดภัยในงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าและภายในสำนักงาน รฟม. ร้อยละ 72.48 (ค่าเป้าหมายผลการดำเนินงานร้อยละ 70.00)

3. ประชาชนพึงพอใจต่อภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยในงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ในระดับพอใจมากขึ้นไป ร้อยละ 83.74 (ค่าเป้าหมายผลการดำเนินงานร้อยละ 83.50)

4. ประชาชนในแนวสายทางก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าและผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT มีความพึงพอใจต่อมาตรการกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ด้วยความปลอดภัยในระดับพอใจมากขึ้นไป ร้อยละ 90.53 (ค่าเป้าหมายผลการดำเนินงานร้อยละ 90.00)

ในมิติการกำกับดูแลผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม. ได้มีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานสอดคล้องตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยลงในสัญญาจ้าง และกำกับดูแลผู้รับจ้าง/ผู้รับสัมปทานให้ดำเนินการตามสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA Safety Declaration: Zero Fatal Accident) โดยมีเป้าหมาย “การเกิดอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตต้องเป็นศูนย์” เพื่อแสดงออกถึงความมุ่งมั่นและความรับผิดชอบต่อความปลอดภัย การเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์และลดผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการต่อบุคลากร ประชาชนและสิ่งแวดล้อม การตรวจภาคสนามด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าช่วงเวลากลางวัน (Day Audit) และช่วงเวลากลางคืน (Night Audit) ตามแผนการตรวจเยี่ยมด้านความปลอดภัยโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน อีกทั้ง รฟม. ได้มีการประเมินผลการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้างตามวงรอบ (ทุก 6 เดือน) เพื่อยกระดับและรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานให้มีประสิทธิภาพอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

กราฟแสดงตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ของโครงการส่งเสริมภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย ในการดำเนินงานของ รฟม.





## ผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

รฟม. ใช้การบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน ในการบริหารจัดการองค์กรเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายการดำเนินงาน สร้างมูลค่าเพิ่ม และความมั่นคงเพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

### 1. ด้านการบริหารความเสี่ยง

ในปีงบประมาณ 2566 รฟม. ได้มีการกำหนดเป้าหมายการบริหารความเสี่ยง (Risk Appetite) และช่วงเบี่ยงเบนที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance) ทั้งในระดับเป้าหมายองค์กร และรายปัจจัยเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการความเสี่ยงมีประสิทธิภาพ รวมถึงได้จัดทำแผนภาพแสดงระดับความเสี่ยง (Risk Profile) เพื่อช่วยในการติดตามผลการบริหารความเสี่ยงในแต่ละช่วงเวลา และมีการบูรณาการการบริหารความเสี่ยงกับการติดตามรายงานผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการ การปรับเปลี่ยนแผนปฏิบัติการ และการคาดการณ์ผลการดำเนินงาน เพื่อช่วยในการคาดการณ์ความสามารถในการบรรลุเป้าหมายตามตัวชี้วัด และเพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงสามารถมองเห็นภาพรวมของการทำงานได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น สามารถ Detect ความไม่เข้ากันของการทำงานในมิติที่แตกต่างกันได้ โดยปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร ประจำปีงบประมาณ 2566 ส่งผลกระทบต่อตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กร ได้แก่ 1) จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า 2) ความสำเร็จของการเชื่อมโยงระบบการเดินทาง 3) รายได้จากธุรกิจต่อเนื่อง 4) โครงการที่สำเร็จตามแผนดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าและการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ และ 5) ความสำเร็จของการเชื่อมโยงระบบกับหน่วยงานภายนอก ซึ่ง รฟม. ได้กำหนดวิธีการจัดการความเสี่ยงเพื่อควบคุมและลดระดับความเสี่ยง โดย ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2566 มีผลการคาดการณ์ภายหลังการจัดการความเสี่ยงว่า ณ สิ้นปีงบประมาณ 2566 จะบรรลุตาม Risk Appetite และ Risk Tolerance ขององค์กร

### 2. ด้านการควบคุมภายใน

รฟม. ได้ดำเนินงานด้านการควบคุมภายในตาม พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 และหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 โดยในปีงบประมาณ 2566 กระบวนการดำเนินงานด้านการควบคุมภายในระดับ

กระบวนการทำงานที่สำคัญของ รฟม. ได้กำหนดให้ทุกส่วนงานปรับปรุงและทบทวนระบบควบคุมภายในของส่วนงานทุกไตรมาส และกำหนดให้รายงานในสายรองบังคับบัญชาของตัวเองผ่านการประชุมสื่อสารเพื่อถ่ายทอดข้อมูลสำคัญและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของสายรองบังคับบัญชา รวมทั้งกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมภายในมีการประชุมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อถ่วงถ่วงการประเมินความเหมาะสมของกิจกรรมควบคุมจัดทำรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในระดับหน่วยงานรัฐก่อนเสนอผู้ว่าการ รฟม. รับรองความเพียงพอของการควบคุมภายใน และพิจารณาให้ข้อสังเกตต่อการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการควบคุมภายในของสายรองต่อการพัฒนาปรับปรุงกิจกรรมควบคุม

รฟม. ได้กำหนดตัวชี้วัด (KPIs) ของการดำเนินงานด้านการควบคุมภายในเพื่อให้สะท้อนถึงประสิทธิภาพของการดำเนินงานโดยกำหนดกิจกรรมที่จะต้องจัดทำประกอบด้วย 1) การจัดทำมีกระบวนการปฏิบัติงาน (Service Blue Print + SIPOC Model) ที่ระบุตัวชี้วัดในกระบวนการ (in-process KPIs) และ 2) การจัดทำมีกระบวนการติดตามการดำเนินงานที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ในปีงบประมาณ 2566 ได้กำหนดให้มีค่าเป้าหมายร้อยละ 90 ของกระบวนการทำงานสำคัญที่ต้องจัดให้มีระบบควบคุมภายใน ที่มีกิจกรรมควบคุม 2 กิจกรรมตามข้างต้น

รฟม. ได้กำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ นโยบายและกระบวนการปฏิบัติงานที่ได้วางไว้โดยได้กำหนดให้มีการแจ้งข้อมูลและประเมินการปฏิบัติงานตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับงานที่รับผิดชอบ ปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนพฤษภาคม - เดือนมิถุนายน ซึ่งทุกส่วนงานได้แจ้งและประเมินการปฏิบัติงานตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน โดยไม่พบการกระทำที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้อง และไม่พบส่วนงานที่ถูกร้องเรียนหรือถูกฟ้องร้องจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย นอกจากนี้ รฟม. มีการสร้างบรรยากาศเพื่อส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติตามกฎหมายและจริยธรรม มีการกำหนดมาตรการป้องกันความเสียหายและประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้อง และมีการทบทวนปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างเหมาะสม

### 3. ด้านการบริหารระบบบริหารงานคุณภาพ

รฟม. ได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 มาตั้งแต่ปี 2549 จากสถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ (สรอ.) จำนวน 4 งาน ได้แก่ งานรักษาความปลอดภัย งานกู้ภัย งานบริหารที่จอดรถ และงานกำกับดูแลการเดินทางรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง - สถานีบางซื่อ) และได้รับการขยายขอบข่ายการรับรองสำหรับงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในปี 2558

ด้วยความมุ่งมั่นในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนตามมาตรฐานที่กำหนด สร้างความสมดุลระหว่างกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและพัฒนากิจกรรมในระบบบริหารคุณภาพอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความพึงพอใจและได้รับบริการที่ดีตามมาตรฐานสากล ในปีงบประมาณ 2561 รฟม. ได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015 จากสรอ. ในงานรักษาความปลอดภัย งานกู้ภัย งานบริหารที่จอดรถ และงานกำกับดูแลการเดินทางรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง - สถานีบางซื่อ) และสายฉลองรัชธรรม และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับโครงการรถไฟฟ้าทุกโครงการ

ต่อมาในปี 2566 สรอ. ได้ดำเนินการตรวจติดตามผลการรักษาระบบบริหารงานคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015 ในงานรักษาความปลอดภัย งานกู้ภัย งานบริหารที่จอดรถ และงานกำกับดูแลการเดินทางรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับโครงการรถไฟฟ้าทุกโครงการของ รฟม. ซึ่งผลการตรวจประเมินไม่พบข้อบกพร่อง โดยใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 มีผลถึงวันที่ 26 มกราคม 2567

### ผลการดำเนินงานด้านการประเมินผลการดำเนินงานขององค์กร

รฟม. เข้าสู่ระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ มาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2540 โดยตั้งแต่ปีงบประมาณ 2563 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจได้กำหนดให้ทุกรัฐวิสาหกิจเข้าสู่ระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจตามระบบ State Enterprise Assessment Model (SE-AM) ซึ่งในปีงบประมาณ 2566 มีกรอบการประเมินผลการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. ผลการดำเนินงาน (Key Performance Area) (น้ำหนักร้อยละ 60) ได้แก่

- การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ เช่น ยุทธศาสตร์ชาตินโยบาย แผนยุทธศาสตร์ของรัฐวิสาหกิจ ฯลฯ

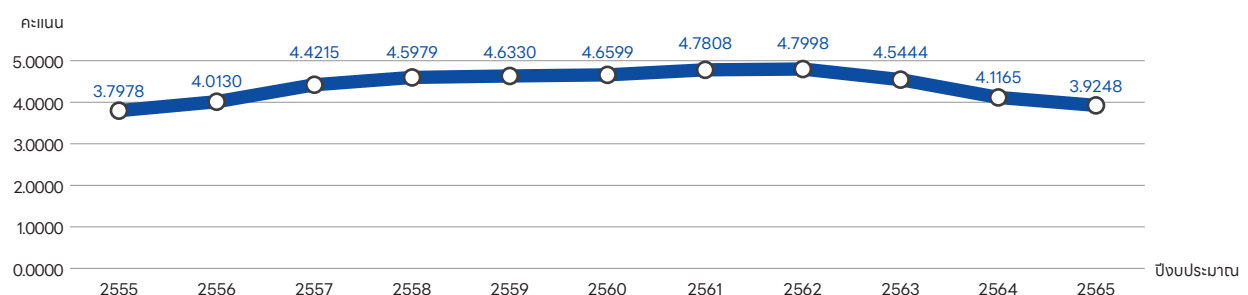
- ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (Key Result) เช่น ผลการดำเนินงานตามภารกิจที่สำคัญ แผนงานโครงการที่สำคัญที่สะท้อนประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลสัมฤทธิ์ ฯลฯ โดยเป็นการพิจารณากำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของคณะกรรมการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ รายสาขา (SubPAC)

2. Core Business Enablers (น้ำหนักร้อยละ 40) ประกอบด้วยการประเมินผล 8 ด้าน ได้แก่

- ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร
- ด้านการวางแผนเชิงกลยุทธ์
- ด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน
- ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า
- ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล
- ด้านการบริหารทุนมนุษย์
- ด้านการจัดการความรู้และนวัตกรรม
- ด้านการตรวจสอบภายใน

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2565 รฟม. มีคะแนนประเมินผลโดยรวมเท่ากับ 3.9248 คะแนน จากคะแนนเต็ม 5.0000 คะแนน ซึ่งสูงเป็นอันดับ 2 ในรัฐวิสาหกิจ สาขาขนส่ง 9 แห่ง โดยมีผลการประเมินการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ได้ 4.1667 คะแนน ผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจได้ 4.0747 คะแนน และ Core Business Enablers ได้ 3.6585 คะแนน

กราฟแสดงผลการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2555 - 2565 ของ รฟม.



## ผลการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ในปีงบประมาณ 2566 รฟม. โดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (ฟทท.) ได้มุ่งเน้นในการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาสนับสนุนการปฏิบัติงานของ รฟม. อย่างต่อเนื่อง เพื่อช่วยในการบริหารจัดการข้อมูลและปรับปรุงกระบวนการทำงานขององค์กรให้สอดคล้องกับยุคดิจิทัลในปัจจุบัน อีกทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาลที่เน้นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรม รวมถึงส่งเสริมการดำเนินงานแบบความปกติใหม่ (New Normal) และดำเนินการเพื่อตอบวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ T: Transform Professionally โดยมีหลักคิดที่เกี่ยวข้องกับการปรับเปลี่ยนองค์กรให้เกิดการพัฒนาอย่างมืออาชีพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภารกิจสนับสนุนด้านเทคโนโลยีดิจิทัล การสื่อสารและพัฒนาภาพลักษณ์องค์กร การบริหารงานบุคคล และการบริหารความร่วมมือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เป็นภารกิจสนับสนุนที่เป็นรากฐานสำคัญขององค์กรที่จะสามารถผลักดันการขับเคลื่อนการดำเนินงานให้เกิดความคล่องตัว มีประสิทธิภาพสูง มีธรรมาภิบาล เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับทุกภาคส่วนที่จะร่วมดำเนินงานให้บรรลุตามเป้าหมายอย่างยั่งยืน โดยรายละเอียดสามารถสรุปได้ ดังนี้

### 1. การดำเนินงานโครงการตามแผนวิสาหกิจของ รฟม. และแผนปฏิบัติการ ฉบับปีงบประมาณ 2566

1.1 โครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน 1 โครงการ ได้แก่ โครงการพัฒนาระบบ Enterprise Resource Management โดยมีรายละเอียดและภาพรวมของโครงการ ดังนี้

- โครงการพัฒนาระบบ Enterprise Resource Management (โครงการระบบบริหารทรัพยากรองค์กร (ERP)) เป็นโครงการส่งเสริมการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้สนับสนุนการปฏิบัติงานภายในองค์กร เพื่อช่วยในการดำเนินงานของฝ่าย/สำนักที่เกี่ยวข้อง เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานด้านงบประมาณ บัญชี ภาษี การเงิน ตรวจจับเงินกู้และระบบจัดซื้อจัดจ้างของ รฟม. ให้มีความรวดเร็วถูกต้องแม่นยำ เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันได้อย่างรวดเร็ว สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์และตอบสนองต่อการดำเนินงานได้อย่างทันท่วงที

1.2 โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ โครงการนำข้อมูลผู้ใช้บริการมาวิเคราะห์เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์และรูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ (Data Analytics) และโครงการแผนงานการออกแบบความเชื่อมโยงและการทำงานร่วมกัน โดยมีรายละเอียดและภาพรวมของแต่ละโครงการ ดังนี้

1.2.1 โครงการนำข้อมูลผู้ใช้บริการมาวิเคราะห์เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์และรูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ (Data Analytics) (โครงการ Big Data เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารระดับสูงและพัฒนาผลิตภัณฑ์/รูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ) เป็นโครงการที่จัดทำเพื่อรวมศูนย์และจัดเตรียมข้อมูลประเภทฐานข้อมูลเชิงสัมพันธ์ (Structured Data) หรือข้อมูลที่ไม่มีโครงสร้าง (Unstructured Data) ของระบบงานสารสนเทศต่าง ๆ ที่ รฟม. ใช้งานอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งมีความหลากหลายของภาษาที่ใช้ในการพัฒนาฐานข้อมูล และข้อมูลที่สามารถส่งต่อไปยังระบบอื่น ๆ ภายในองค์กรให้มีรูปแบบเป็นมาตรฐานกลาง และสามารถเชื่อมโยงการส่งต่อข้อมูลด้วยกันอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้ผู้บริหารของ รฟม. มีเครื่องมือและข้อมูลสารสนเทศที่เหมาะสมในการบริหารผลการปฏิบัติงานตามภารกิจที่ได้รับมอบหมายและประเมินภาพรวมผลการดำเนินงานระดับองค์กร ตลอดจนการวิเคราะห์คุณลักษณะและพฤติกรรมเชิงลึก (Insight) โดยอาศัยเครื่องมือและระบบช่วยวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึกที่พัฒนาขึ้นมา รวมทั้งสามารถสร้างต้นแบบ Big Data เป็นโครงการนำร่องเพื่อใช้ในการแก้ปัญหาหรือพยากรณ์ เพื่อนำไปสู่ผลลัพธ์ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานด้านการพัฒนากลยุทธ์ หรือประกอบการวางแผนการตัดสินใจได้อย่างถูกต้อง ทันสถานการณ์ และเป็นไปในทิศทางเดียวกับเป้าประสงค์ขององค์กร

1.2.2 โครงการแผนงานการออกแบบความเชื่อมโยงและการทำงานร่วมกัน เป็นโครงการสำหรับเตรียมการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน โดยมีการจัดทำแผนดำเนินงานจัดทำมาตรฐานชุดข้อมูล แผนดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูล/เปิดเผยข้อมูลเปิด เพื่อให้มีระบบสารสนเทศ/ชุดข้อมูลที่ใช้ทำงานร่วมกัน สำหรับแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศภายในและภายนอก และเพื่อการบริหารจัดการข้อมูลและสนับสนุนการปฏิบัติงานภายในได้อย่างมีประสิทธิภาพ

## 2. แผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570

คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570 เรียบร้อยแล้ว โดยได้มีการสัมภาษณ์ผู้บริหารและสำรวจความต้องการทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของแต่ละส่วนงาน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการปฏิบัติงาน ประกอบกับสนับสนุนให้การพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ รฟม. เป็นไปอย่างต่อเนื่องตามนโยบายของรัฐบาลภายใต้วิสัยทัศน์ “พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแล และประสบการณ์บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอย่างยั่งยืน” ทั้งนี้ได้แจ้งให้ส่วนงานภายใน รฟม. รับทราบและนำแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ ไปใช้เป็นกรอบและแนวทางในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงนำไปบูรณาการร่วมกันกับแผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว

## 3. การดำเนินงานโครงการตามแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ประจำปีงบประมาณ 2566 จำนวน 20 โครงการ ได้แก่

3.1 โครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน 7 โครงการ ได้แก่

- โครงการเช่าระบบงานพิมพ์พร้อมหมึกพิมพ์ ประจำปีงบประมาณ 2566
- โครงการจัดหาช่องทางสื่อสารข้อมูลอินเทอร์เน็ตผ่านเครือข่ายระยะไกล (WAN) สำหรับให้บริการสำนักงานย่อย การจัดเก็บข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ และพื้นที่ศูนย์คอมพิวเตอร์สำรอง ประจำปีงบประมาณ 2566
- โครงการพัฒนาระบบ Enterprise Resource Management
- โครงการจัดหาบริการโดรนสำหรับเก็บข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศเพื่อตรวจสอบผู้บุกรุก และสำหรับเป็นข้อมูลอ้างอิงทางด้านพื้นที่ สำหรับงานกรรมสิทธิ์ที่ดินและงานก่อสร้าง

- โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและจัดทำมาตรฐานข้อมูลของ รฟม.

- โครงการพัฒนาระบบลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature)

- โครงการพัฒนาสมรรถนะและทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลแก่บุคลากรภายใน รฟม.

3.2 โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 13 โครงการ ได้แก่

- โครงการระบบบริหารห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ e-Library MRTA

- โครงการระบบบริหารทรัพยากรบุคคล (HR)

- โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริหารจัดการความเสี่ยงและควบคุมภายใน

- โครงการพัฒนาระบบบริหารโครงการและรายงานความคืบหน้า

- โครงการระบบจัดการยานพาหนะ และอาคารสถานที่

- โครงการปรับปรุงระบบสารสนเทศเชิงภูมิศาสตร์ (GIS)

- โครงการระบบสารสนเทศสำหรับการขอข้อมูลข่าวสารของ รฟม. ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

- โครงการพัฒนาระบบตรวจสอบภายใน

- โครงการบริหารธุรกิจบัตรโดยสาร

- โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานกับระบบสารสนเทศ สำหรับผู้บริหารระดับสูง (สายสัมพันธ์ช่วงเหนือ บางใหญ่ - บางซื่อ)

- โครงการนำข้อมูลผู้ใช้บริการมาวิเคราะห์เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์และรูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ (Data Analytics)

- โครงการแผนงานการออกแบบความเชื่อมโยงและการทำงานร่วมกัน

- โครงการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ประจำปีงบประมาณ 2566

## 4. การสนับสนุนการปฏิบัติงานภายในองค์กร และพัฒนาศักยภาพของการดำเนินงานด้านต่าง ๆ

### 4.1 ด้านการสนับสนุนการปฏิบัติงานภายในองค์กร

4.1.1 การให้คำปรึกษาและแก้ไขปัญหาการใช้งานระบบสารสนเทศ ระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล

- การให้บริการระบบสารสนเทศของ รพม. โดยให้คำปรึกษา แก้ไขปัญหา และปรับปรุงระบบสารสนเทศ รพม. เพื่อให้ระบบสารสนเทศที่ใช้สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งถูกต้องและตรงตามความต้องการของผู้ใช้งาน โดยผู้ใช้งานมีความพึงพอใจต่อการให้บริการด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ 2566 คิดเป็นร้อยละ 96.95

- การให้บริการระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล เช่น การให้บริการซ่อมแซมและแก้ไขปัญหาเครื่องคอมพิวเตอร์ (PC/Notebook) เครื่องพิมพ์ และเครื่องสแกนทั้งหมดภายในองค์กร การให้บริการพื้นที่จัดเก็บข้อมูลส่วนกลาง (File Server) ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Email) การให้บริการระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) การให้บริการ Internet เครื่องข่ายภายในองค์กร Wi-Fi VDO Conference และเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างอาคาร เป็นต้น โดยผู้ใช้งานมีความพึงพอใจต่อการให้บริการด้านระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล ประจำปีงบประมาณ 2566 คิดเป็นร้อยละ 97.26

4.1.2 การบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ รพม. ได้กำหนดแผนการจัดซื้อจัดจ้าง และเก็บสำรวจข้อมูลความต้องการของผู้ใช้งาน ศึกษา วิเคราะห์ พร้อมทั้งจัดทำข้อกำหนดและขอบเขตของงานการจ้างบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ รพม. สำหรับปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบสารสนเทศของ รพม. เพื่อให้สามารถใช้งานระบบสารสนเทศฯ ได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปีงบประมาณ 2566 มีการจ้างบำรุงรักษาระบบสารสนเทศของ รพม. ทั้งหมดจำนวน 16 ระบบ รวมถึงการบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล ระบบรักษาความปลอดภัยทางคอมพิวเตอร์ และศูนย์คอมพิวเตอร์หลัก รพม. ประจำปีงบประมาณ 2566 ด้วย

### 4.2 ด้านพัฒนาศักยภาพของการดำเนินงาน

4.2.1 การฝึกซ้อมกู้คืนระบบและปฏิบัติงานในภาวะวิกฤตหรือเหตุการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ ได้ดำเนินการตามแผนการฝึกซ้อมกู้คืนระบบสารสนเทศ รพม. ประจำปีงบประมาณ 2566

เพื่อให้ระบบพร้อมใช้งานตามระยะเวลา (RTO) ที่กำหนด ได้แก่ 1) ระบบ Active Directory 2) ระบบ File Sharing 3) เว็บไซต์การตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Website) 4) ระบบการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ (Back Office) 5) ระบบบริหารงานพัฒนาธุรกิจ (BDS) และ 6) Application ให้ข้อมูลบริการรถไฟฟ้า MRT เพื่อตรวจสอบความถูกต้อง ครบถ้วน และความพร้อมใช้งานของระบบ เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถนำไปใช้งานได้ทันเวลาตรงตามวัตถุประสงค์ และมีความพึงพอใจต่อการให้บริการในระดับพึงพอใจมากที่สุด

4.2.2 การตรวจสอบช่องโหว่ (Vulnerability Assessment) และทดสอบเจาะระบบ (Penetration Test) เพื่อให้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รพม. มีความมั่นคงปลอดภัยตามมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 โดยระบบสารสนเทศที่ได้รับการตรวจสอบช่องโหว่ (Vulnerability Assessment) และทดสอบเจาะระบบ (Penetration Test) ประจำปีงบประมาณ 2566 ได้แก่ 1) เว็บไซต์ศูนย์กลางองค์ความรู้ รพม. (KM Website) 2) ระบบบริหารโครงการและรายงานความคืบหน้า (PMS) 3) ระบบจัดการข้อมูลเอกสารและสื่อ Digital โครงการรถไฟฟ้า (DMS) 4) Application ให้ข้อมูลบริการรถไฟฟ้า MRT 5) เว็บไซต์การตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ (CRM Website) 6) ระบบการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ (CRM System & Social Listening) 7) ระบบบริหารงานพัฒนาธุรกิจ (BDS) 8) ระบบบริหารทรัพยากรองค์กร (ERP) และ 9) ระบบบริการออนไลน์ของ รพม. (e-Services)

4.2.3 การตรวจสอบสิทธิ์ในการเข้าถึงระบบสารสนเทศบนระบบ Active Directory ของ รพม. (Access Control Permission) โดยตรวจสอบความถูกต้องของสถานะของผู้ใช้งาน ได้แก่ ทำงานอยู่ในปัจจุบัน (Online) ลาออกจาก รพม. ไม่เกิน 3 เดือน (Disable) และลาออกจาก รพม. เกิน 3 เดือน (Deleted) ตามนโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ รพม. เพื่อให้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมีความมั่นคงปลอดภัยอย่างครบถ้วน โดยปีงบประมาณ 2566 ผลการสอบทานสิทธิ์การเข้าถึงระบบและการกำหนดสิทธิ์ตามบทบาท ได้แก่ 1) ระบบอินทราเน็ต (MITS) 2) ระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ 3) เว็บไซต์ รพม. 4) เว็บไซต์พัฒนาบุคลากร (HRD Website) และ 5) ระบบองค์ความรู้สำหรับ IT (IT KM) คิดเป็นร้อยละ 99.23 ผลการสอบทานสิทธิ์ในการเข้าถึงระบบสารสนเทศที่มีการเชื่อมต่อกับระบบ Active Directory มีความถูกต้องครบถ้วนร้อยละ 100 และการเข้าถึงระบบงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานมีความถูกต้องครบถ้วนร้อยละ 100



4.2.4 การดำเนินงานด้านมาตรฐานข้อมูลของ รฟม. เพื่อให้ รฟม. มีชุดข้อมูลที่ใช้ร่วมกันสำหรับแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศภายในและภายนอก จึงได้จัดทำโครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและจัดทำมาตรฐานข้อมูลของ รฟม. โดยได้มีการจัดอบรมบุคลากร 2 หลักสูตร คือ 1) หลักสูตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยข้อมูลส่วนบุคคล ISO/IEC 27701:2013 และ 2) หลักสูตรเทคโนโลยีการเชื่อมโยงข้อมูล รวมถึงการจัดทำแนวทางและมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบงานและการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลที่เหมาะสม จัดทำมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลต่าง ๆ เช่น ข้อมูลที่จอดรถว่าง ข้อมูลโครงการรถไฟฟ้าและสถานีรถไฟฟ้า ข้อมูลประเภทบัตรโดยสารรถไฟฟ้า ข้อมูลอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า ข้อมูลจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า ข้อมูลอาคารจอดรถและลานจอดรถ ข้อมูลอัตราค่าบริการที่จอดรถ ข้อมูลเหตุการณ์ไม่ปกติ และข้อมูลอาชญากรรมบริเวณโครงการรถไฟฟ้า เป็นต้น พร้อมทั้งจัดทำมาตรฐานการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศทั้งภายในและภายนอก รฟม.

## 5. การดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565

รฟม. มีการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติการปฏิบัติราชการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2565 ซึ่งประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2565 โดยหน่วยงานของรัฐต้องปฏิบัติตามเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก สามารถยื่นคำขอหรือติดต่อราชการ รวมทั้งติดต่อราชการระหว่างหน่วยงานของรัฐหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามช่องทางต่าง ๆ ที่หน่วยงานของรัฐกำหนด โดย รฟม. ได้จัดทำคำสั่ง รฟม. ที่ 6/2566 ลงวันที่ 10 มกราคม 2566 เรื่อง ระบบสำหรับการปฏิบัติหน้าที่โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้เจ้าหน้าที่ของ รฟม. ทราบ ช่องทางสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการประชาชน และได้มีประกาศ รฟม. เรื่อง ช่องทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับติดต่อ รฟม. พ.ศ. 2566 เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ รวมถึงการเปิดใช้งานระบบบริการออนไลน์ของ รฟม. (MRTA e-Service) บนเว็บไซต์ของ รฟม. ทั้งนี้ ระบบดังกล่าวได้มีการทดสอบเจาะระบบ (Penetration Test) เพื่อให้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รฟม. มีความมั่นคงปลอดภัยตามมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013

## ผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน

รฟม. ได้จัดตั้งสำนักตรวจสอบ (สตส.) เพื่อปฏิบัติงานเกี่ยวกับการให้ความเชื่อมั่นและการให้คำปรึกษาอย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรม เพื่อเพิ่มคุณค่าและปรับปรุงการดำเนินงานขององค์กรให้บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ ด้วยการประเมินและปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการกำกับดูแลอย่างเป็นระบบและเป็นระเบียบ ซึ่งเป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 หลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุงปี 2555 และมาตรฐานสากลการปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายในของสถาบันผู้ตรวจสอบภายใน (The Institute of Internal Auditors: IIA)

สตส. เป็นหน่วยงานขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. มีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบที่มีสถานภาพเทียบเท่ากับผู้บริหารใน รฟม. ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน และเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบโดยตำแหน่ง ทั้งนี้ การรายงานผลการตรวจสอบจะรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. สำหรับการบริหารงานทั่วไป สตส. จะรายงานขึ้นตรงต่อผู้ว่าการ รฟม.

การดำเนินงานในปีงบประมาณ 2566 สตส. ได้ทบทวนและจัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ ประจำปีงบประมาณ 2566 - 2570 และแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ 2566 โดยได้รวบรวมปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และแผนวิสาหกิจ ฉบับปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 - 2570 แผนปฏิบัติการของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 รวมถึงปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร มาวิเคราะห์และประเมินระดับความเสี่ยงและจัดลำดับความเสี่ยงเพื่อกำหนดกิจกรรมตรวจสอบให้สอดคล้องกับแผนวิสาหกิจฯ และเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การดำเนินงานและเป้าหมายขององค์กร เพื่อให้กิจกรรมการตรวจสอบสนับสนุนการขับเคลื่อนภารกิจขององค์กรตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยแผนการตรวจสอบดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากผู้ว่าการ รฟม. และได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. และนำเสนอให้คณะกรรมการ รฟม. รับทราบก่อนเริ่มดำเนินการตรวจสอบ โดยมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

1. การดำเนินงานตรวจสอบเพื่อให้ความเชื่อมั่นตามภารกิจการดำเนินงานของหน่วยรับตรวจ จำนวน 23 หัวข้อการตรวจสอบ ซึ่งครอบคลุมการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ขององค์กร และครอบคลุมการดำเนินงานตามเกณฑ์ Enablers ทั้ง 7 ด้าน
2. การสอบทานรายงานทางการเงินของ รฟม.
3. การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี
4. การสอบทานกระบวนการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2562
5. การให้บริการให้คำปรึกษา

## ผลการดำเนินงานด้านการรับเรื่องร้องเรียนและการให้บริการข้อมูลข่าวสาร

### 1. การรับเรื่องร้องเรียน

รฟม. มีช่องทางในการตอบข้อซักถามและการรับเรื่องร้องเรียน จำนวน 9 ช่องทาง ได้แก่

- ติดต่อด้วยตนเองที่ สำนักงาน รฟม.
  - ไปรษณีย์
  - Call Center หมายเลข 0 2716 4044
  - โทรสารหมายเลข 0 2716 4019
  - ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ที่ saraban@mrta.co.th
  - เว็บไซต์ รฟม. (www.mrta.co.th) ที่เมนู e-Service
- บริการรับเรื่องร้องเรียน
- เว็บไซต์ รฟม. (www.mrta.co.th) ที่เมนู Live Chat
  - Facebook การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
  - LINE Application @mrtacontactcenter

โดยสรุปผลการตอบข้อซักถาม และการรับเรื่องร้องเรียน ประจำปีงบประมาณ 2566 ดังนี้

1. การชี้แจงข้อมูลแก่ประชาชน จำนวนทั้งสิ้น 4,301 ครั้ง แบ่งเป็น
  - การสอบถามเกี่ยวกับการให้บริการรถไฟฟ้า มหานคร ได้แก่ การเดินทางเชื่อมต่อเส้นทางและอัตราค่าโดยสาร การให้บริการรถไฟฟ้าขบวนแรกและขบวนสุดท้าย ข้อมูลอาคารจอดแล้วจรและอัตราค่าบริการจอดรถ การเช่าพื้นที่ขายสินค้า ภายในสถานีรถไฟฟ้า และข้อมูลการให้บริการผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร

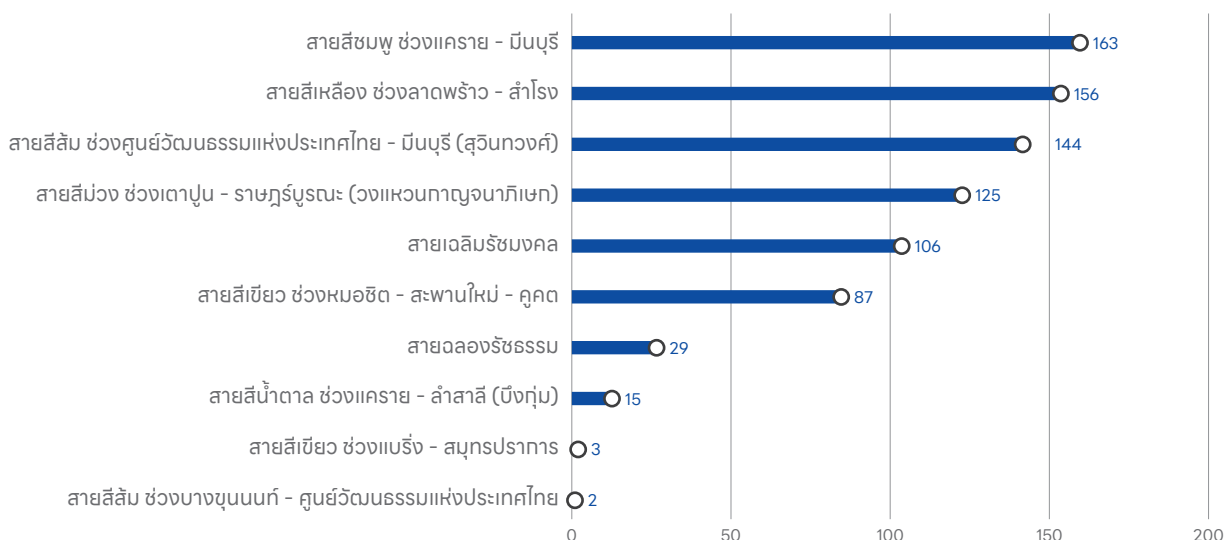
- การสอบถามเกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า ได้แก่ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการและการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าในเส้นทางต่าง ๆ รายละเอียดการประกวดราคาก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ข้อมูลการจัดรับฟังความคิดเห็นโครงการรถไฟฟ้าในภูมิภาคต่าง ๆ ตำแหน่งสถานีและทางขึ้น - ลง สถานี และการขออนุญาตเปิดทางเข้า - ออกสู่สาธารณะ

2. การรับเรื่องร้องเรียน จำนวนทั้งสิ้น 830 เรื่อง แบ่งเป็น

- การร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถไฟฟ้า มหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม การให้บริการอาคารจอดแล้วจรของโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม. รวมถึงการให้ข้อเสนอแนะและข้อคิดเห็นในการให้บริการรถไฟฟ้า

- การร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบจากการก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บีงกุ่ม) และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

จำนวนเรื่องร้องเรียนปีงบประมาณ 2566



## จำนวนครั้งการสอบถามข้อมูล (แยกตามช่องทางต่าง ๆ)

ช่องทาง	ต.ค. 65	พ.ย. 65	ธ.ค. 65	ม.ค. 66	ก.พ. 66	มี.ค. 66	เม.ย. 66	พ.ค. 66	มิ.ย. 66	ก.ค. 66	ส.ค. 66	ก.ย. 66
Call Center	244	170	113	206	204	109	109	245	244	166	121	232
Live Chat	60	46	12	19	34	7	11	29	18	5	106	103
Line@	20	18	5	19	14	3	15	171	79	39	554	33
Facebook	49	30	39	26	26	27	30	52	117	91	81	82
Website	8	-	2	2	8	2	-	-	3	6	-	-
Email	-	2	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-
Walk in	11	4	-	1	3	5	-	-	2	5	-	1
รวมการสอบถาม ข้อมูล (ครั้ง)	392	270	171	276	289	153	165	497	463	312	862	451
	4,301											

## สรุปช่องทางสอบถาม



## Call Center

จำนวน **2,163** ครั้ง

## Website

จำนวน **31** ครั้ง

## Live Chat

จำนวน **450** ครั้ง

## Email

จำนวน **5** ครั้ง

## Line@

จำนวน **970** ครั้ง

## Walk in

จำนวน **32** ครั้ง

## Facebook

จำนวน **650** ครั้ง

## 2. การให้บริการข้อมูลข่าวสาร

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการ รฟม. ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการใช้สิทธิรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ซึ่งในปีงบประมาณ 2566 มีการพิจารณาคำขอข้อมูลข่าวสารฯ ตามมาตรา 11 แล้วเสร็จ จำนวนทั้งสิ้น 155 ราย โดยเป็นการขอข้อมูลที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าและข้อมูลอื่น ๆ เช่น รายงานประเมินราคาค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง แบบแปลนการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า แบบแนวเขตการเวนคืน และรายงานการประชุมคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาซื้อขายทรัพย์สินและเงินค่าทดแทนการเวนคืน เป็นต้น

จำนวนคำขอข้อมูลข่าวสารของ รฟม. ตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 (แยกตามโครงการรถไฟฟ้า)







## ผลการดำเนินงานด้านการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์

ปี 2566 รฟม. ได้จัดกิจกรรมทางการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถไฟฟ้าและการใช้บัตรโดยสาร สร้างความสัมพันธ์ที่ดีและสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยมีรายละเอียด ดังนี้

### 1. กิจกรรมส่งเสริมการตลาดร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจ

รฟม. ได้มีความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อมอบสิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ได้แก่ การมอบเครดิตเงินคืนให้แก่ผู้ถือบัตรเครดิตยูโอบี บัตรเครดิตซีที บัตรเครดิตกรุงศรี บัตรเครดิตทีทีบี และบัตรเดบิตยูโอบี ที่ใช้บัตรในการชำระเงินที่ห้องออกบัตรโดยสารหรือแตะจ่ายชำระค่าโดยสารที่ประตูอัตโนมัติ รวมทั้งมอบส่วนลดให้แก่ลูกค้าเอไอเอสและบัตรเครดิตเคทีซี ที่ซื้อหรือเติมเงินในบัตรโดยสาร นอกจากนี้ รฟม. ได้มีความร่วมมือกับ บริษัท เมเจอร์ ซินีเพล็กซ์ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน) และบริษัท โมโน สตรีมมิ่ง จำกัด ในการจัดกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รวมทั้งได้มีความร่วมมือกับกระทรวงสาธารณสุข จัดกิจกรรมและเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ ความรู้เกี่ยวกับการดูแลสุขภาพ ร่วมมือกับสภาอากาศไทย เผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการบริจาคโลหิต ผ่านจอประชาสัมพันธ์ (PID) รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

### 2. กิจกรรมส่งเสริมการใช้ช่องทางสื่อสารออนไลน์ของ รฟม. และกิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

รฟม. ได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการใช้ช่องทางสื่อสารออนไลน์ของ รฟม. ซึ่งได้แก่ แอปพลิเคชัน MRTA Thailand แอปพลิเคชัน MRTA Parking แอปพลิเคชันไลน์ @mrtacontactcenter และไลน์ @MRTA เพื่อส่งเสริมให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าและประชาชนใช้ช่องทางสื่อสารออนไลน์ของ รฟม. เป็นเครื่องมืออำนวยความสะดวกในการใช้บริการและเข้าถึงข้อมูลข่าวสารสิทธิประโยชน์ ธุรกิจและบริการต่าง ๆ ของ รฟม. ได้อย่างสะดวกมากขึ้น โดยมีการจัดกิจกรรมออกบูธประชาสัมพันธ์ บริเวณสถานีรถไฟฟ้าและอาคารจอดแล้วจร ของ รฟม.

นอกจากนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรมแจกฟรีกระดาษโน้ตเพื่อมอบเป็นของขวัญปีใหม่ 2566 และได้มีการจัดกิจกรรมผ่านสื่อสังคมออนไลน์ Facebook MRT Purple Line Twitter @mrt\_purpleline และ Line Official Account @MRTA เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครและการใช้บัตรโดยสาร โดยจัดกิจกรรมเล่นเกมออนไลน์ต่าง ๆ เช่น ตอบคำถามเกี่ยวกับรถไฟฟ้า โดยแจกของรางวัล ของที่ระลึก บัตรโดยสารให้แก่ผู้ร่วมกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกเดือน

### 3. กิจกรรม “จอดปุ๊บรับปั๊บ” มอบสิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการจอดรถรายเดือน

รฟม. ได้จัดกิจกรรม “จอดปุ๊บรับปั๊บ” มอบ Top up Voucher มูลค่า 200 บาท ให้แก่ผู้ใช้บริการที่สมัคร และ/หรือต่ออายุการใช้บริการที่จอดรถแบบรายเดือน อาคารจอดรถสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ทั้ง 4 แห่ง ผ่านแอปพลิเคชัน MRTA Parking ระหว่างวันที่ 1 - 30 เมษายน 2566 ผู้ใช้บริการสามารถนำ Top up Voucher ไปใช้ในการซื้อบัตรโดยสารหรือเติมเงิน เติมเที่ยวในบัตรโดยสาร โดยมีผู้ใช้บริการที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากกิจกรรม จำนวน 670 คน

### 4. กิจกรรม “ฉลองครบรอบ 7 ปี MRT สายสีม่วง”

รฟม. ได้จัดกิจกรรม “ตามหาเลข 7 ที่ซ่อนในสถานีเตาปูนรวม 7 จุด” ระหว่างวันที่ 20 - 25 สิงหาคม 2566 โดยมอบรางวัลเป็นบัตรโดยสาร MRT Plus ประเภทบุคคลทั่วไป จำนวน 1,000 ใบ มูลค่าเดินทางใบละ 300 บาท ฟรี พร้อมของรางวัลอื่น ๆ รวมกว่า 1,000 ชิ้น ให้แก่ผู้ใช้โชคดีที่ร่วมกิจกรรมและทำถูกกติกา โดยได้จัดบูธกิจกรรมที่สถานีเตาปูน เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 2566

นอกจากนี้ รฟม. ได้ร่วมมือกับ Art Story ซึ่งเป็นธุรกิจเชิงสังคมของกลุ่มเด็กและบุคคลออทิสติก ออกแบบลายหน้าบัตรโดยสารที่ระลึกเนื่องในโอกาสฉลองครบรอบ 7 ปี MRT สายสีม่วง รุ่น Limited Edition ราคาใบละ 199 บาท โดยจำหน่ายที่ห้องออกบัตรโดยสาร MRT สายสีม่วง ทั้ง 16 สถานี

## 5. กิจกรรม “MRTA Surprise Day” ในช่วงเทศกาลวันคริสต์มาส 2022

รฟม. ได้จัดกิจกรรม “MRTA Surprise Day” เพื่อมอบความสุขในช่วงเทศกาลวันคริสต์มาส 2022 โดยมีบูธกิจกรรมให้ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT และประชาชนทั่วไปได้ร่วมสนุกกับกิจกรรมสอยดาวฟรี พร้อมลุ้นรับบัตรโดยสาร MRT PLUS และของรางวัลอื่น ๆ อีกมากมาย รวมกว่า 300 ชิ้น นอกจากนี้ รฟม. ยังได้มอบชุดเจลแอลกอฮอล์ให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT และประชาชนทั่วไป เพื่อแสดงความขอบคุณ ห่วงใย และใส่ใจลูกค้าของ รฟม. ณ บริเวณทางเข้า - ออก 4 MRT LINK สถานีพหลโยธิน

## 6. กิจกรรม “MRTA Love Station เทศกาลวันแห่งความรัก”

รฟม. ได้จัดกิจกรรม “MRTA Love Station เทศกาลวันแห่งความรัก” เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2566 โดยภายในงานได้จัดให้มีบูธถ่ายภาพแบบ 360 องศา และถ่ายภาพนิ่งในธีมบรรยากาศเทศกาลวันแห่งความรัก พร้อมแจกถุงผ้ารักษ์โลกสีชมพู Limited Edition จำนวน 100 ชิ้น ให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT และประชาชนที่เข้าร่วมกิจกรรม ณ สถานีเตาปูน รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)

## 7. กิจกรรม “MRTA Lucky Line สายสีม่วง”

รฟม. จัดกิจกรรม “MRTA Lucky Line สายสีม่วง” เนื่องในโอกาสฉลองครบรอบ 7 ปี รถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง และครบรอบ 31 ปี การก่อตั้ง รฟม. เพื่อเป็นการส่งเสริมการใช้บริการรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง และเพื่อเป็นการตอบแทน รวมถึงสร้างความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มผู้ใช้บริการ ได้ร่วมสนุกลุ้นรับโชคจากการเดินทางด้วยรถไฟฟ้า MRT สายสีม่วง ในระหว่างวันที่ 7 สิงหาคม - 17 กันยายน 2566 โดยเมื่อวันที่ 22 กันยายน 2566 นายยุทธศักดิ์ ชื่นใจ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารูจิจ เป็นผู้แทน รฟม. มอบรางวัลตัวเครื่องบิน กรุงเทพฯ - ภูเก็ต พร้อมที่พัก 3 วัน 2 คืน ให้กับผู้ใช้โชคติจากกิจกรรม ณ สถานีเตาปูน

## ผลการดำเนินงานด้านการลดค่าใช้จ่ายพลังงานไฟฟ้า

รฟม. มีหน้าที่ในการดำเนินงานก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและการจราจรในกรุงเทพมหานคร เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางที่มีความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น โดย สำนักงานใหญ่ของ รฟม. ตั้งอยู่ที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ตามภารกิจของ รฟม. ทำให้มีการใช้พลังงานไฟฟ้าในพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งในส่วนของอาคารสำนักงาน อาคารสถานีรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในการดูแลรับผิดชอบของ รฟม. และมีอัตราการใช้พลังงานในภาพรวมสูงขึ้น จึงได้มีการกำหนดมาตรการเพื่อดำเนินการลดค่าใช้จ่าย และศึกษาแนวทางต่าง ๆ ที่สามารถนำมาใช้ในการดำเนินงานลดค่าใช้จ่ายของ รฟม. ทั้งในระยะสั้นและระยะยาวได้

จากปัญหาค่าใช้จ่ายด้านไฟฟ้าของ รฟม. ทั้งส่วนของอาคารสถานี อาคารจอดแล้วจร และอาคารสำนักงานใหญ่ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นนั้น รฟม. ได้ศึกษาแนวทางในการลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงาน โดยการสืบค้นข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ และศึกษาดูงานจากหน่วยงานอื่นที่ประสบความสำเร็จในด้านการลดค่าใช้จ่ายพลังงานไฟฟ้า เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาศึกษาและวิเคราะห์ และนำมาปรับใช้กับการดำเนินโครงการลดค่าใช้จ่ายพลังงานไฟฟ้าโดยใช้พลังงานทางเลือกจากแสงอาทิตย์ของ รฟม. ให้บรรลุผลตามเป้าหมายของโครงการ

นอกจากนี้ รัฐบาลได้มีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาแหล่งพลังงานทดแทน (Renewable Energy) เพื่อสร้างความมั่นคงทางด้านเศรษฐกิจและพลังงานให้กับประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนาพลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้า ซึ่งได้เล็งเห็นว่าประเทศไทยมีแหล่งพลังงานทดแทนในการผลิตไฟฟ้าหลายประเภท เช่น พลังงานลม พลังงานน้ำ พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานชีวมวล พลังงานชีวภาพ และขยะ เป็นต้น โดยแนวทางในการนำพลังงานทดแทนมาใช้ในการผลิตไฟฟ้าของประเทศนั้น ต้องคำนึงถึงการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด (Scared Resources) ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เป็นแหล่งพลังงานที่ยั่งยืนของประเทศต่อไป โดยในปีงบประมาณ 2566 ที่ผ่านมา รฟม. สามารถดำเนินโครงการติดตั้งอุปกรณ์ผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานของ รฟม. โดยมีรายละเอียด ดังนี้

## โครงการติดตั้งอุปกรณ์ผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop)



การไฟฟ้านครหลวง (กฟน.) ได้เชิญ รฟม. เข้าร่วมโครงการให้บริการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) เพื่อการประหยัดค่าใช้จ่ายพลังงานไฟฟ้า โดย กฟน. ได้เชิญทั้งหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเข้าร่วมโครงการติดตั้งระบบผลิตพลังงานไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ ซึ่งเป็นการส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทน เพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานหมุนเวียนภายในประเทศ ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน และลดการใช้พลังงานในหน่วยงาน ให้สามารถดำเนินการให้สอดคล้องตามแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก (AEDP 2015) และแผนอนุรักษ์พลังงาน (EEDP 2015)

ซึ่งต่อมา รฟม. ได้สมัครเข้าร่วมโครงการให้บริการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) เพื่อการประหยัดค่าใช้จ่ายพลังงานไฟฟ้า เนื่องจากเล็งเห็นแล้วว่า นอกจากการดำเนินการเกี่ยวกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักตามภูมิภาคต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการใช้บริการด้านขนส่งสาธารณะ แล้วนั้น รฟม. สามารถช่วยส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ ซึ่งเป็นพลังงานทดแทนที่มีอยู่ภายในประเทศให้ได้เต็มศักยภาพ โดยการใช้เทคโนโลยีที่มีความเหมาะสม มีประสิทธิภาพสูง และมีความคุ้มค่าในการใช้งาน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานทางเลือก สำหรับการเข้าร่วมโครงการดังกล่าว กฟน. จะเป็นผู้ให้บริการครอบคลุมตั้งแต่การจัดหาเงินทุน การสำรวจ ออกแบบ ติดตั้ง และบำรุงรักษาอุปกรณ์ทั้งระบบให้เป็นไปตามมาตรฐาน

กฟน. และ รฟม. ได้ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจโครงการพัฒนาเทคโนโลยีด้านพลังงานทดแทน และลงนามสัญญาให้บริการติดตั้งระบบอุปกรณ์ผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์แบบติดตั้งบนหลังคาเพื่อการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อดำเนินการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ ขนาดกำลังผลิตติดตั้ง 515.20 kWp โดยมีระยะเวลาของสัญญา 20 ปี อนึ่ง กฟน. ได้ดำเนินการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์แบบติดตั้งบนหลังคา โดยมีระยะเวลาดำเนินการติดตั้ง และทดสอบระบบ จำนวน 240 วัน และใช้รูปแบบการติดตั้งระบบ On-Grid System (เชื่อมต่อกับระบบสายส่งจาก กฟน.) เนื่องจากเป็นรูปแบบการติดตั้งที่เหมาะสมกับลักษณะการใช้ไฟฟ้าของ รฟม. ที่มีการใช้งานไฟฟ้าในพื้นที่อาคารสำนักงานในช่วงเวลากลางวันเป็นส่วนใหญ่ โดย กฟน. ได้ดำเนินการติดตั้งแผงเซลล์แสงอาทิตย์ (Solar Cell) ในพื้นที่อาคารสำนักงาน รฟม. จำนวน 955 แผงสามารถจำแนกได้ ดังนี้

- 1) หลังคาลานจอดรถรถอเนกประสงค์ จำนวน 395 แผง
- 2) หลังคาลานจอดรถพนักงาน จำนวน 560 แผง

หลังจาก รฟม. ได้เริ่มดำเนินการเปิดใช้งานระบบผลิตไฟฟ้า ด้วยพลังงานแสงอาทิตย์แบบติดตั้งบนหลังคา ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2565 ที่ผ่านมา พบว่า สามารถประหยัดงบประมาณได้เฉลี่ยปีละ 500,000 บาท



## กิจกรรมสำคัญ

01

รฟม. ร่วมกับ กองทัพเรือ ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุที่ใช้ในราชการกองทัพเรือ บริเวณพื้นที่โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า กรมแพทยทหารเรือ เพื่อก่อสร้างทางขึ้น - ลง ที่ 3 สถานีโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) พร้อมทำทางเดินลอดใต้ดินเพื่ออำนวยความสะดวกเชื่อมต่อจากสถานี เข้าสู่โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า กรมแพทยทหารเรือ

เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2566 นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. และ พลเรือโทชลธร สุวรรณกิตติ เจ้ากรมแพทย์ทหารเรือ กองทัพเรือ ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุที่ใช้ในราชการกองทัพเรือ บริเวณพื้นที่โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า กรมแพทยทหารเรือ เพื่อก่อสร้างทางขึ้น - ลง ที่ 3 สถานีโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ณ ห้องประชุม พลเรือตรี เล็ก สุมิตร อาคารพิเคราะห์และบำบัดโรค ชั้น 5 โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า กรมแพทยทหารเรือ โดย รฟม. มุ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าและผู้ใช้บริการของทางโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า กรมแพทยทหารเรือ เพื่อให้ประชาชนได้รับประโยชน์จากโครงการภาครัฐอย่างเต็มศักยภาพ



02

รฟม. และธนาคารแห่งประเทศไทย ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลง ว่าด้วยการใช้ที่ดินของธนาคารแห่งประเทศไทย เพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2566 นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. และ นางรุ่ง มัลลิกะมาส รองผู้ว่าการ ด้านบริหาร ธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ได้ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลง (MOU) ว่าด้วยการใช้ที่ดินของ ธปท. เพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ณ อาคาร 2 ธปท. โดยการลงนามบันทึกข้อตกลงในครั้งนี้ เป็นการขอใช้พื้นที่ของ ธปท. บริเวณริมรั้วด้านสะพานพระรามแปด และด้านถนนสามเสน เพื่อใช้สำหรับการก่อสร้างอุโมงค์ทางเดินไปยังสถานีรถไฟฟ้า และอาคารทางขึ้น - ลง ที่ 4 ของสถานี บางขุนพรหม รวมถึงใช้เป็นอุโมงค์ทางวิ่งรถไฟฟ้าใต้ดินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)





03

### พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ร่วมทดสอบการเดินรถเสมือนจริงตลอดสาย ของ “รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีเหลือง” จากสถานีลาดพร้าว - สถานีลำโพง

เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2566 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ตรวจเยี่ยมศูนย์ซ่อมบำรุงฯ ศรีเอี่ยม และเข้าร่วมทดสอบการเดินรถเสมือนจริง (Trial Run) ของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ในช่วงสถานีศรีอุดม ถึง สถานีลาดพร้าว โดยมีคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. และผู้บริหารบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ร่วมให้การต้อนรับ ซึ่งตลอดการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีเหลือง เป็นไปอย่างราบรื่น และมีประชาชนมาร่วมทดลองใช้บริการทุกสถานี ทั้งนี้ รฟม. กำหนดเปิดให้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ตลอดสาย ทั้ง 23 สถานี ตั้งแต่วันที่ 12.00 น. ของวันที่ 19 มิถุนายน 2566 เป็นต้นไป



04

### พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ตรวจสอบความพร้อมก่อนทดสอบการเดินรถไฟฟ้าเสมือนจริง (Trial Run) ของ “โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีชมพู” จากสถานีมีนบุรี - สถานีศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ

เมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2566 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ตรวจสอบความพร้อม ก่อนทดสอบการเดินรถไฟฟ้าเสมือนจริง (Trial Run) ของโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี จากสถานีมีนบุรี (PK30) ถึง สถานีศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ (PK12) พร้อมทั้งตรวจเยี่ยมจุดเชื่อมต่อระหว่างโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีชมพู และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในอนาคต บริเวณสถานีมีนบุรี โดยมีคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยนายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. และผู้บริหารบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด ร่วมให้การต้อนรับ โดยระบบการเดินรถมีความราบรื่นตลอดเส้นทาง ทั้งนี้ คาดว่าจะเปิดให้ประชาชนเข้าร่วมทดสอบการเดินรถเสมือนจริง (Trial Run) ได้ช่วงปลายปี 2566 โดยพิจารณาตามความพร้อมของแต่ละสถานีจนครบ 30 สถานี ซึ่ง รฟม. จะยึดถือหลักความพร้อมของงานและความปลอดภัยต่อประชาชนที่จะเข้ามาใช้บริการในระบบรถไฟฟ้าเป็นหัวใจสำคัญสูงสุด ทั้งนี้ ตามแผนงานโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีชมพู จะเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบได้ภายในเดือนมิถุนายน 2567



## รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566

คณะกรรมการตรวจสอบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีบทบาทความรับผิดชอบตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์การตรวจสอบภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการบริหารงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมุ่งเน้นเสนอแนะแนวทางที่จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อกระบวนการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร ผ่านกลไกของการตรวจสอบภายใน เพื่อให้การบริหารจัดการมีมาตรฐานเป็นไปในแนวทางที่ถูกต้อง โปร่งใส รวมถึงการกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงขององค์กร การตรวจสอบรายงานทางการเงิน และตรวจสอบผลการดำเนินงาน รวมถึงการปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้จัดทำรายงานผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบุคคลภายนอก ซึ่งครอบคลุมความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งการเสนอแนะแนวทางหรือมาตรการที่จะทำให้ผลการดำเนินงานสามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายขององค์กร ตลอดจนผลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรคและแนวทางการพัฒนาระบบงานตรวจสอบภายในของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการกำกับดูแลการบริหารงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการตรวจสอบ มีความยินดีเป็นอย่างยิ่งที่ได้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถในช่วง 1 ปี ที่ผ่านมา เพื่อส่งเสริมการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายในฐานะที่เป็นองค์กรแห่งการพัฒนาตามวิสัยทัศน์ “ร่วมยกระดับเมืองด้วยโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและนวัตกรรม เพื่ออนาคตที่ยั่งยืน”



นายมงคลชัย สมอุดร

ประธานกรรมการตรวจสอบ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

## ผลการดำเนินงานคณะกรรมการตรวจสอบ

### 1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้สอบทานรายงานทางการเงินของ รฟม. ทั้งรายไตรมาสและประจำปี โดยได้พิจารณาประเด็นที่เป็นสาระสำคัญและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของ รฟม. เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการจัดทำรายงานทางการเงินถูกต้อง เชื่อถือได้ มีการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่เป็นสาระสำคัญเพียงพอ และเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

### 2. การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้สอบทานกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม. โดยสอบทานคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดี คู่มือจรรยาบรรณในการดำเนินงาน การจัดทำแผนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การติดตามและรายงานผลตามแผนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ รฟม. และการดำเนินงานตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้ รฟม. ดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

### 3. การสอบทานการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้สอบทานกระบวนการบริหารความเสี่ยงของ รฟม. ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการบริหารจัดการความเสี่ยงสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2562 โดยสอบทานคู่มือการบริหารความเสี่ยง การดำเนินงานตามนโยบายการบริหารความเสี่ยง การจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง การสื่อสารการบริหารความเสี่ยง และการรายงานผลการบริหารความเสี่ยง โดยให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของ รฟม.

### 4. การสอบทานการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้สอบทานกระบวนการควบคุมภายในของ รฟม. ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 โดยสอบทานความเพียงพอเหมาะสม ประสิทธิภาพและประสิทธิผลการควบคุมภายในของ รฟม. จากรายงานผลการตรวจสอบของสำนักตรวจสอบ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะและติดตามการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการตรวจสอบและสำนักตรวจสอบ

### 5. การลงพื้นที่โครงการรถไฟฟ้า

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้เข้าร่วมทดสอบการเดินทางเสมือนจริง (Trial Run) โครงการรถไฟฟ้า สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เพื่อประกอบการพิจารณาให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงานของ รฟม. รวมทั้งเข้าร่วมการศึกษาดูงานพัฒนาระบบขนส่งมวลชนและการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ณ สมาพันธรัฐสวิส และสาธารณรัฐฝรั่งเศส

### 6. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้กำกับดูแล ให้คำแนะนำ และสนับสนุนให้สำนักตรวจสอบปฏิบัติงานอย่างเป็นอิสระและเที่ยงธรรม โดยอนุมัติกฎบัตรสำนักตรวจสอบ พิจารณาแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์และแผนการตรวจสอบประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 แผนพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านการตรวจสอบภายใน คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน สอบทานการปฏิบัติงานตรวจสอบตามแผนการตรวจสอบประจำปี สอบทานการดำเนินงานต่าง ๆ ของ รฟม. ตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment: SE-AM) ด้าน Core Business Enablers ทั้ง 7 ด้าน และการประเมินผลการปฏิบัติงานของเลขาธิการคณะกรรมการตรวจสอบและสำนักตรวจสอบ ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบให้ความสำคัญและสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาความรู้และทักษะในการเป็นผู้ได้รับวุฒิบัตรวิชาชีพด้านการตรวจสอบภายใน และด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

### 7. การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ ได้ทบทวนและปรับปรุงกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ คู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งรายบุคคลและทั้งคณะ รวมถึงรายงานผลการประชุมและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการ รฟม. ทราบทุกครั้ง และรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการ รฟม. ทราบทุกไตรมาส

### 8. คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

รฟม. เป็นหน่วยงานของรัฐตาม พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ซึ่งกำหนดให้ สตง. หรือผู้สอบบัญชีที่ สตง. เห็นชอบ เป็นผู้สอบบัญชีของหน่วยงานของรัฐตามมาตรา 70 ประกอบกับมาตรา 71 แห่ง พ.ร.บ. ดังกล่าว ดังนั้น รฟม. จึงได้ขอให้ สตง. เป็นผู้สอบทานงบการเงินและตรวจสอบรับรองงบการเงินของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ทั้งนี้ สตง. ได้กำหนดค่าธรรมเนียมในการตรวจสอบงบการเงินประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 เป็นจำนวนเงิน 7,250,000 บาท (เจ็ดล้านสองแสนห้าหมื่นบาทถ้วน)

รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน  
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566





## รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

### ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกิจการตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระ ที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน





## ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.3 เรื่อง สินทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน ซึ่งอธิบายถึงการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องดังกล่าว

## ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินคาดว่าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะได้รับรายงานประจำปีภายหลังจากวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือการอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแล

## ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับการจัดการกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกิจการ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



### ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร





• สรุปลักษณะเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

• ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

(นางสาวสุนทรี ตั้งกาญจนภาสน์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 12

(นางสุกัญญา บุญรักษ์)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 12 มีนาคม 2567

## การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

## งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2566	2565	2566	2565	
<b>สินทรัพย์</b>					
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7.1	7,910,190,885.41	7,780,856,044.70	7,910,190,885.41	7,780,856,044.70
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	7.2	361,160,989.90	328,282,111.53	361,160,989.90	328,282,111.53
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาลที่ตั้งกำหนดรับชำระในปี	7.7	13,918,816,852.92	5,553,317,179.98	13,918,816,852.92	5,553,317,179.98
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	7.3	33,912,356,135.35	33,885,459,853.56	33,912,356,135.35	33,885,459,853.56
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย	7.4	268,514,393.42	725,922,563.44	268,514,393.42	725,922,563.44
เงินวางค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	7.5	5,907,482,213.86	2,949,383,414.17	5,907,482,213.86	2,949,383,414.17
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	7.6	1,175,866,959.72	842,338,015.68	1,175,866,959.72	842,338,015.68
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>63,454,388,430.58</b>	<b>52,065,559,183.06</b>	<b>63,454,388,430.58</b>	<b>52,065,559,183.06</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>					
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล	7.7	100,349,033,990.42	90,381,010,290.66	100,349,033,990.42	90,381,010,290.66
เงินจ่ายล่วงหน้า	7.8	8,109,065,861.54	8,395,167,045.52	8,109,065,861.54	8,395,167,045.52
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	7.9	1,522,282,379.41	1,609,050,538.29	1,256,259,584.00	1,256,259,584.00
อาคารและอุปกรณ์	7.10	356,143,933.44	371,730,871.28	356,143,933.44	371,730,871.28
สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า	7.11	376,477,231,722.57	317,978,923,695.28	376,477,231,722.57	317,978,923,695.28
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	7.12	165,162,413.07	137,793,447.25	165,162,413.07	137,793,447.25
สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	7.13	2,489,703,416.90	2,125,335,366.00	2,489,703,416.90	2,125,335,366.00
สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอดัดบัญชี	7.14	53,361,608.20	14,769,178.88	53,361,608.20	14,769,178.88
ดอกเบี้ยจ่ายระยะยาวรอดัดบัญชี	7.15	1,603,285,820.26	-	1,603,285,820.26	-
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>491,125,271,145.81</b>	<b>421,013,780,433.16</b>	<b>490,859,248,350.40</b>	<b>420,660,989,478.87</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>554,579,659,576.39</b>	<b>473,079,339,616.22</b>	<b>554,313,636,780.98</b>	<b>472,726,548,661.93</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

๓๘



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
งบแสดงฐานะการเงิน  
ณ วันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง	7.16	2,856,784,746.57	2,983,289,138.84	2,856,784,746.57
เจ้าหนี้อื่น	7.17	970,121,341.57	760,437,568.69	970,121,341.57
หนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระ	7.22,7.23			
ภายในหนึ่งปี	7.24	12,546,989,482.86	4,386,107,543.25	12,546,989,482.86
เงินค้ำนำส่งคลัง	7.18	191,404,513.95	202,012,404.69	191,404,513.95
หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	7.3	33,848,006,484.71	33,813,076,863.02	33,848,006,484.71
ต้นทุนทางการเงินค้างจ่าย	7.19	1,449,149,061.95	1,083,414,774.39	1,449,149,061.95
ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า	7.20	537,921.51	687,591.51	537,921.51
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย	7.4	268,514,393.42	725,922,563.44	268,514,393.42
เงินวางค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย	7.5	5,907,482,213.86	2,949,383,414.17	5,907,482,213.86
เงินประกันสัญญาและเงินประกันผลงาน		909,921,994.32	428,233,888.84	909,921,994.32
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		19,660,402.01	7,601,359.72	19,660,402.01
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<b>58,968,572,556.73</b>	<b>47,340,167,110.56</b>	<b>58,968,572,556.73</b>
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
รายได้รอการรับรู้	7.21	276,539,636,151.01	230,297,027,676.25	276,539,636,151.01
เจ้าหนี้จากสัญญาสัมปทาน	7.22	23,064,419,336.09	4,674,102,610.25	23,064,419,336.09
เงินกู้ยืมระยะยาว	7.23	163,835,285,779.78	160,894,202,221.44	163,835,285,779.78
หนี้สินตามสัญญาเช่า	7.24	18,001,134.42	34,162,098.96	18,001,134.42
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	7.25	531,652,891.80	488,844,136.26	531,652,891.80
หนี้สินทางการเงิน	7.26	5,200,597,177.43	3,990,603,714.70	5,200,597,177.43
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<b>469,189,592,470.53</b>	<b>400,378,942,457.86</b>	<b>469,189,592,470.53</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>528,158,165,027.26</b>	<b>447,719,109,568.42</b>	<b>528,158,165,027.26</b>
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุน		945,955,000.00	945,955,000.00	945,955,000.00
กำไรสะสม		25,475,539,549.13	24,414,275,047.80	25,209,516,753.72
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>26,421,494,549.13</b>	<b>25,360,230,047.80</b>	<b>26,155,471,753.72</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>554,579,659,576.39</b>	<b>473,079,339,616.22</b>	<b>554,313,636,780.98</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



(นางณัฐมณ บุญนาค)

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)



## การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

## งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

รายละเอียด	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2566	2565	2566	2565	
<b>รายได้</b>					
รายได้จากเงินอุดหนุน	7.27	10,456,148,607.91	9,555,262,079.95	10,456,148,607.91	9,555,262,079.95
รายได้จากการให้สัมปทาน	7.28	5,822,215,007.30	5,159,373,203.73	5,822,215,007.30	5,159,373,203.73
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	7.29	194,523,854.93	140,249,561.29	194,523,854.93	140,249,561.29
รายได้จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	7.3	578,832,891.49	600,177,737.83	578,832,891.49	600,177,737.83
รายได้อื่น	7.30	132,590,742.40	83,230,287.69	283,341,892.48	183,731,054.41
<b>รวมรายได้</b>		<b>17,184,311,104.03</b>	<b>15,538,292,870.49</b>	<b>17,335,062,254.11</b>	<b>15,638,793,637.21</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>					
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากร		955,662,512.48	930,283,918.81	955,662,512.48	930,283,918.81
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่ายและสิทธิตัดจ่าย		7,515,465,390.50	7,221,487,870.12	7,515,465,390.50	7,221,487,870.12
ค่าใช้จ่ายจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	7.3	754,942,893.45	605,908,239.80	754,942,893.45	605,908,239.80
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้า	7.31	2,790,600,771.62	2,357,168,208.43	2,790,600,771.62	2,357,168,208.43
ค่าใช้จ่ายอื่น	7.32	752,205,937.86	731,771,908.36	752,205,937.86	731,771,908.36
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>		<b>12,768,877,505.91</b>	<b>11,846,620,145.52</b>	<b>12,768,877,505.91</b>	<b>11,846,620,145.52</b>
<b>กำไรจากการดำเนินงาน</b>		<b>4,415,433,598.12</b>	<b>3,691,672,724.97</b>	<b>4,566,184,748.20</b>	<b>3,792,173,491.69</b>
ต้นทุนทางการเงิน	7.33	2,907,050,463.20	2,573,077,181.89	2,907,050,463.20	2,573,077,181.89
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		63,982,991.20	91,906,432.46	-	-
<b>กำไรสำหรับปี</b>		<b>1,572,366,126.12</b>	<b>1,210,501,975.54</b>	<b>1,659,134,285.00</b>	<b>1,219,096,309.80</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>					
กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงาน	7.25	(2,835,598.24)	98,538,078.71	(2,835,598.24)	98,538,078.71
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>		<b>1,569,530,527.88</b>	<b>1,309,040,054.25</b>	<b>1,656,298,686.76</b>	<b>1,317,634,388.51</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายกคพท ศิริกันทรมาต)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



(นางณัฐมณ บุนนาค)

รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		
	ทุน	กำไรสะสม	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	945,955,000.00	23,416,765,908.21	24,362,720,908.21
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2565 งวดที่ 1	7.18	-	(234,608,451.65)
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2565 งวดที่ 2	7.18	-	(76,922,463.01)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	1,309,040,054.25
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565</b>	<b>945,955,000.00</b>	<b>24,414,275,047.80</b>	<b>25,360,230,047.80</b>
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	945,955,000.00	24,414,275,047.80	25,360,230,047.80
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2564 งวดที่ 2	7.18	-	(93,500,248.59)
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2566	7.18	-	(414,765,777.96)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	1,569,530,527.88
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566</b>	<b>945,955,000.00</b>	<b>25,475,539,549.13</b>	<b>26,421,494,549.13</b>

๙

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายกคพทศ์ ศิริกันทรมาต)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



(นางณฐมน บุญนาค)

รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
 งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น  
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ทุน	กำไรสะสม	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2564	945,955,000.00	23,055,380,619.66	24,001,335,619.66
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2565 งวดที่ 1	7.18	-	(234,608,451.65)
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2565 งวดที่ 2	7.18	-	(76,922,463.01)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	1,317,634,388.51
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2565</b>	<b>945,955,000.00</b>	<b>24,061,484,093.51</b>	<b>25,007,439,093.51</b>
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565	945,955,000.00	24,061,484,093.51	25,007,439,093.51
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2566 งวดที่ 2	7.18	-	(93,500,248.59)
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2566	7.18	-	(414,765,777.96)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		-	1,656,298,686.76
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2566</b>	<b>945,955,000.00</b>	<b>25,209,516,753.72</b>	<b>26,155,471,753.72</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



(นางณัฐมณ บุณนาค)

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
งบกระแสเงินสด  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	1,569,530,527.88	1,309,040,054.25	1,656,298,686.76	1,317,634,388.51
รายการปรับกระทบกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี				
เป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่ายและสิทธิตัดจ่าย	7,515,465,390.50	7,221,487,870.12	7,515,465,390.50	7,221,487,870.12
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์	648,340.50	792,163.51	648,340.50	792,163.51
รายได้จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	(578,832,891.49)	(600,177,737.83)	(578,832,891.49)	(600,177,737.83)
ค่าใช้จ่ายจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	754,942,893.45	605,908,239.80	754,942,893.45	605,908,239.80
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	(63,982,991.20)	(91,906,432.46)	-	-
รายได้เงินปันผล	-	-	(150,751,150.08)	(100,500,766.72)
ดอกเบี้ยรับ	(104,927,465.34)	(44,000,953.83)	(104,927,465.34)	(44,000,953.83)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	53,195,951.19	50,689,279.48	53,195,951.19	50,689,279.48
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการคณิตศาสตร์ประกันภัย	4,186,016.72	(313,453.37)	4,186,016.72	(313,453.37)
(กำไร) ขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงาน	2,835,598.24	(98,538,078.71)	2,835,598.24	(98,538,078.71)
ต้นทุนทางการเงิน	2,907,050,463.20	2,573,077,181.89	2,907,050,463.20	2,573,077,181.89
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงใน				
สินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	12,060,111,833.65	10,926,058,132.85	12,060,111,833.65	10,926,058,132.85
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(20,743,670.11)	(52,780,293.92)	(20,743,670.11)	(52,780,293.92)
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล	7,269,305,760.14	5,433,069,235.56	7,269,305,760.14	5,433,069,235.56
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	23,817,581.78	(587,028,160.15)	23,817,581.78	(587,028,160.15)
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้อื่น	218,919,357.00	455,934,598.89	218,919,357.00	455,934,598.89
ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า	(149,670.00)	(149,670.00)	(149,670.00)	(149,670.00)
เงินประกันสัญญาและเงินประกันผลงาน	481,688,105.48	41,180,333.86	481,688,105.48	41,180,333.86
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	12,059,042.29	(5,198,759.09)	12,059,042.29	(5,198,759.09)
รายได้รอการรับรู้	1,111,306,662.65	(3,236,004,540.43)	1,111,306,662.65	(3,236,004,540.43)
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(26,554,763.92)	(18,908,663.50)	(26,554,763.92)	(18,908,663.50)
เงินสดรับจากการดำเนินงาน				
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	92,694,257.08	42,160,425.93	92,694,257.08	42,160,425.93
<b>เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>21,222,454,496.04</b>	<b>12,998,332,640.00</b>	<b>21,222,454,496.04</b>	<b>12,998,332,640.00</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

๓

## การรถไฟฟ้ายานสงมวลชนแห่งประเทศไทย

## งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินปันผลรับจากเงินลงทุน	150,751,150.08	100,500,766.72	150,751,150.08	100,500,766.72
เงินสดจ่ายค่าสนับสนุนงานโยธา	(2,505,000,000.00)	-	(2,505,000,000.00)	-
จ่ายเงินจ่ายล่วงหน้า	(5,199,556.06)	(7,885,069,239.19)	(5,199,556.06)	(7,885,069,239.19)
จ่ายเงินค่าเวนคืนที่ดิน	(7,625,991,226.80)	(1,238,496,876.84)	(7,625,991,226.80)	(1,238,496,876.84)
จ่ายเงินค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า	(13,154,056,408.58)	(10,208,199,435.39)	(13,154,056,408.58)	(10,208,199,435.39)
จ่ายเงินชำระหนี้งานระบบรถไฟฟ้า	(1,649,683,274.16)	(1,649,683,274.16)	(1,649,683,274.16)	(1,649,683,274.16)
จ่ายเงินค่าซื้อสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า	(8,376,602.80)	(54,873,995.28)	(8,376,602.80)	(54,873,995.28)
จ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารที่พักพนักงาน	(410,757.03)	(1,002,584.00)	(410,757.03)	(1,002,584.00)
จ่ายเงินค่าจัดซื้ออุปกรณ์	(39,742,072.09)	(83,396,542.24)	(39,742,072.09)	(83,396,542.24)
จ่ายเงินซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(60,763,190.65)	(42,171,429.72)	(60,763,190.65)	(42,171,429.72)
จ่ายเงินค่าสิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	(408,326,141.49)	(143,283.66)	(408,326,141.49)	(143,283.66)
จ่ายเงินเพื่อการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	(10,228,900.75)	(23,212,430.89)	(10,228,900.75)	(23,212,430.89)
<b>เงินสดสุทธิที่ใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(25,317,026,980.33)</b>	<b>(21,085,748,324.65)</b>	<b>(25,317,026,980.33)</b>	<b>(21,085,748,324.65)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
จ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	(32,961,774.34)	(32,201,742.74)	(32,961,774.34)	(32,201,742.74)
เงินนำส่งคลัง	(518,873,917.29)	(234,608,451.65)	(518,873,917.29)	(234,608,451.65)
รับเงินกู้ยืมระยะยาว	12,483,852,193.78	18,689,630,431.65	12,483,852,193.78	18,689,630,431.65
จ่ายชำระเงินกู้	(2,667,918,027.79)	(3,757,218,388.70)	(2,667,918,027.79)	(3,757,218,388.70)
จ่ายดอกเบี้ย	(5,040,191,149.36)	(4,552,997,830.94)	(5,040,191,149.36)	(4,552,997,830.94)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>4,223,907,325.00</b>	<b>10,112,604,017.62</b>	<b>4,223,907,325.00</b>	<b>10,112,604,017.62</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้น</b>	<b>129,334,840.71</b>	<b>2,025,188,332.97</b>	<b>129,334,840.71</b>	<b>2,025,188,332.97</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี</b>	<b>7,780,856,044.70</b>	<b>5,755,667,711.73</b>	<b>7,780,856,044.70</b>	<b>5,755,667,711.73</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี</b>	<b>7,910,190,885.41</b>	<b>7,780,856,044.70</b>	<b>7,910,190,885.41</b>	<b>7,780,856,044.70</b>

## ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด

## รายการที่ไม่ใช่เงินสด

การเพิ่มขึ้นของค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า

จากเงินจ่ายล่วงหน้า

291,300,740.04

294,776,072.31

291,300,740.04

294,776,072.31

การเพิ่มขึ้น(ลดลง)ของค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า

จากการจ่ายเจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง

(126,504,392.27)

(785,047,754.48)

(126,504,392.27)

(785,047,754.48)

การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ยืมจากรยะยาวเป็นระยะสั้น

-

15,000,000,000.00

-

15,000,000,000.00

การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ยืมจากรยะสั้นเป็นระยะยาว

800,000,000.00

17,695,000,000.00

800,000,000.00

17,695,000,000.00

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้ายานสงมวลชนแห่งประเทศไทย



(นางณัฐมณ บุนนาค)

รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้ายานสงมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
 หมายเหตุประกอบงบการเงิน  
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน
3	การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่หรือปรับปรุงใหม่
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5	รายการบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
6	ผลกระทบจากการจัดประเภทรายการบัญชี
7	ข้อมูลเพิ่มเติม
7.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
7.2	ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น
7.3	สินทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน
7.4	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย/ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย
7.5	เงินวางค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน
7.6	สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น
7.7	เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล
7.8	เงินจ่ายล่วงหน้า
7.9	เงินลงทุนในบริษัทร่วม
7.10	อาคารและอุปกรณ์
7.11	สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า
7.12	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
7.13	สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ
7.14	สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอดัดบัญชี
7.15	ดอกเบี้ยจ่ายระยะยาวรอดัดบัญชี
7.16	เจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง
7.17	เจ้าหนี้อื่น
7.18	เงินค้ำนำส่งคลัง
7.19	ต้นทุนทางการเงินค้างจ่าย
7.20	ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า
7.21	รายได้รอการรับรู้

การรถไฟฟ้ายานสงมวลชนแห่งประเทศไทย  
 หมายเหตุประกอบงบการเงิน  
 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หมายเหตุ	สารบัญ
7.22	เจ้าหนี้จากสัญญาสัมปทาน
7.23	เงินกู้ยืมระยะยาว
7.24	หนี้สินตามสัญญาเช่า
7.25	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน
7.26	สินทรัพย์/หนี้สินทางการเงิน
7.27	รายได้จากเงินอุดหนุน
7.28	รายได้จากการให้สัมปทาน
7.29	รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์
7.30	รายได้อื่น
7.31	ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้ายาน
7.32	ค่าใช้จ่ายอื่น
7.33	ต้นทุนทางการเงิน
7.34	ภาระผูกพัน
7.35	หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
7.36	วันที่ได้รับอนุมัติงบการเงิน

๓

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
หมายเหตุประกอบงบการเงิน  
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

---

1. ข้อมูลทั่วไป

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2543 ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 โดยรับโอนกิจการ ทรัพย์สิน สิทธิ นี้ และความรับผิดชอบ ตลอดจนงบประมาณขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535 ที่มีอยู่ในวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดย พระราชกฤษฎีกาหรือระหว่างจังหวัด
2. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าเพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย
3. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า

สำนักงานตั้งอยู่ เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

การดำเนินกิจการรถไฟฟ้า

โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล

เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2543 รฟม. ได้ให้สัมปทานการให้บริการเดินรถไฟฟ้ากับ บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ซึ่ง BMCL เป็นผู้ลงทุนในขบวนรถไฟฟ้าและงานระบบรถไฟฟ้า พร้อมทั้งเป็นผู้ให้บริการเดินรถและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายหัวลำโพง – ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ - บางซื่อ) โดย รฟม. จะได้รับค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สัญญาสัมปทาน) ซึ่งกำหนดระยะเวลาให้สัมปทาน 25 ปี นับตั้งแต่วันที่ 2 กรกฎาคม 2547 ซึ่งเป็นวันที่ รฟม. ออกหนังสือไม่คัดค้านการเริ่มให้บริการที่ก่อให้เกิดรายได้ โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2543 และได้เปิดเดินรถเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2558 ได้มีมติเห็นชอบให้บริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) และบริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BECL) ควบบริษัทเป็นบริษัทใหม่ เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 โดยมีชื่อว่า บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) การควบบริษัทดังกล่าวมีผลทำให้สัญญาสัมปทาน ของ BMCL ตกเป็นสิทธิของ BEM



## 1. ข้อมูลทั่วไป (ต่อ)

ตามคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 42/2559 สั่ง ณ วันที่ 17 กรกฎาคม 2559 และพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2560 ให้ รฟม. เข้าทำสัญญากับ BEM รฟม. ได้ลงนามในสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายกับ BEM มีระยะเวลาการให้สัมปทาน 33 ปี นับแต่วันที่ลงนามในสัญญาเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2560 โดยสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาสัมปทานนี้ด้วย ซึ่ง BEM ลงทุนในอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าและบำรุงรักษา ดำเนินการให้บริการโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายให้เป็นการเดินรถแบบต่อเนื่องเป็นโครงข่ายเดียวกัน (Through Operation) และมีการเปิดเดินรถเป็น 3 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 สถานีบางซื่อ - สถานีเตาปูน ได้เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม 2560 ช่วงที่ 2 สถานีหัวลำโพง - หลักสอง เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 และช่วงที่ 3 สถานีเตาปูน - สถานีท่าพระ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563

### โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 กันยายน 2556 ได้มีมติให้ รฟม. เข้าทำสัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน) กับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ลงวันที่ 4 กันยายน 2556 กำหนดให้สัมปทานระยะเวลา 30 ปี นับจากวันที่ลงนามในสัญญา ซึ่งสัญญาดังกล่าวเป็นสิทธิของ BEM หลังจากการควมรวมของ BMCL และ BECL เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2558 โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และ BEM เป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการในการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. จะทยอยชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และจ่ายค่าจ้างงานบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา ระบบรถไฟฟ้าให้แก่ BEM ตามที่ระบุไว้ในสัญญา ซึ่ง รฟม. เป็นผู้มียุติในรายได้ค่าโดยสาร รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรมทั้งหมด และเปิดเดินรถ เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

### โครงการรถไฟฟ้า สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559 ได้พิจารณาอนุมัติโครงการรถไฟฟ้า สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) ในรูปแบบ PPP Net Cost ให้ภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ในกรอบวงเงินรวม 6,013.00 ล้านบาท และภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา ค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ รวมทั้งบริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงโครงการ โดยให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นระยะเวลา 33 ปี 3 เดือน (ระยะเวลาก่อสร้าง 3 ปี 3 เดือน และระยะเวลาเดินรถ 30 ปี) และเอกชนเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสารและรับผิดชอบต่อความเสี่ยงด้านจำนวนผู้โดยสารของโครงการ โดยอนุมัติกรอบเงินที่เป็นมูลค่าปัจจุบันตามที่ตกลงในสัญญา เพื่อสนับสนุนค่างานโยธาให้แก่เอกชนไม่เกิน 22,354.00 ล้านบาท มีกำหนดระยะเวลาแบ่งชำระให้เอกชนไม่ต่ำกว่า 10 ปี



## 1. ข้อมูลทั่วไป (ต่อ)

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2560 ได้มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง โดยข้อเสนอของกิจการร่วมค้า บีเอสอาร์ (BSR Joint Venture : BSR JV) มีมูลค่ามูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) ของผลประโยชน์สูงสุดสรุปสาระสำคัญข้อเสนอและผลตอบแทนได้ ดังนี้

- (1) บัญชีปริมาณงานมูลค่า 43,104.00 ล้านบาท แบ่งเป็นงานโยธา 23,000.00 ล้านบาท ขบวนการและงานระบบรถไฟฟ้า และที่ปรึกษา 20,104.00 ล้านบาท
- (2) ขอรับเงินสนับสนุนค่างานโยธาช่วง 10 ปีแรกเท่ากันทุกปี ปีละ 2,505.00 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 25,050.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน 22,238.77 ล้านบาท ซึ่งอยู่ในกรอบวงเงินสนับสนุนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2559 ที่กำหนดกรอบวงเงินสนับสนุนที่เป็นมูลค่าปัจจุบันไว้ที่ 22,354.00 ล้านบาท และเสนอให้ผลตอบแทนแก่ รฟม. ตั้งแต่ปีที่ 11 - 30 รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 250.00 ล้านบาท คิดเป็นมูลค่าปัจจุบัน 151.71 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 รฟม. และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ซึ่งมีสาระสำคัญของบัญชีปริมาณงานเงินสนับสนุนค่างานโยธา และผลตอบแทนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2560 โดยบรรดาทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับโครงการที่ผู้รับสัมปทานจัดหาและจัดสร้างมาภายใต้สัญญา อาทิ ที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ขบวนการไฟฟ้า ทางเชื่อมอาคารต่างๆ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามสัญญาผู้รับสัมปทานจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ รฟม. ทั้งสิ้นก่อนเริ่มใช้งาน และ รฟม. จะมอบสิทธิในการดูแล ควบคุม และครอบครองในทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องดังกล่าวแก่ผู้รับสัมปทานในวันเดียวกัน เพื่อทำการบริหารจัดการการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ตลอดระยะเวลาสัมปทาน

รฟม. ได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง อย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2566

เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงานข้อมูล จึงเรียก การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ว่า “รฟม.”

## 2. เกณฑ์ในการจัดหางบการเงิน

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ การแสดงรายการในงบการเงินเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 เรื่อง การนำเสนองบการเงิน และประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อที่ต้องมีในงบการเงิน (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562 ออกตามความในมาตรา 11 วรรคสามแห่งพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นเงินบาท มีการปิดเศษเพื่อให้เห็นเป็นหลักล้านบาทในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

## 3. การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง รฟม. นำมาปฏิบัติในระหว่างงวด รฟม. ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชี ที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน ซึ่งฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่มีผลกระทบอย่างเป็นทางการของ รฟม.

3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง รฟม. ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันมีผลบังคับใช้

สภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน ปัจจุบันฝ่ายบริหารของ รฟม. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานดังกล่าว มาถือปฏิบัติ

๓๕



#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

##### 4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในรอบระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน และไม่มีภาระผูกพัน

##### 4.2 เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล

เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย

##### 4.2.1 เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ซึ่ง รพม. มีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้และจะได้รับเงินอุดหนุนนั้น จึงรับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้คู่กับเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ ดังนี้

(1) เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ที่อยู่บนที่ดินที่ถูกจัดกรรมสิทธิ์ เมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้สำหรับที่ดินดังกล่าว

กรณีที่ดินซึ่งยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ยังไม่รับรู้เป็นรายได้

(2) เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อใช้สำหรับก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมใช้งานตามประสงค์

กรณีอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์แต่ละประเภทไม่เท่ากัน ต้องปันส่วนรายได้รอการรับรู้ให้กับสินทรัพย์แต่ละประเภทตามสัดส่วนของราคาทุนของสินทรัพย์แต่ละประเภท

##### 4.2.2 เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อดำเนินงาน รับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนทั้งจำนวนในงวดเดียวกันกับการรับรู้ค่าใช้จ่ายเพื่อการดำเนินการนั้น ประกอบด้วย

(1) เงินอุดหนุนเพื่อชำระดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้และดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเจ้าหน้าที่เพื่อโครงการรถไฟฟ้าที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ

(2) ค่าจ้างที่ปรึกษาภายหลังโครงการรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ

(3) เงินอุดหนุนเพื่อการให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

##### 4.3 เงินลงทุนในบริษัทร่วม

แสดงมูลค่าเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียตามสัดส่วนของการลงทุนในบริษัทร่วม งบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าเงินลงทุนตามวิธีราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าจากการปรับลดมูลค่าเงินลงทุน

#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

##### 4.4 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดิน แสดงรายการตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อหรือได้มา รวมค่าใช้จ่ายต่างๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดิน และรายจ่ายเพื่อการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

อาคารและอุปกรณ์ แสดงรายการตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ราคาทุน รวมถึงต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซื้อหรือได้มาของสินทรัพย์ เพื่อให้สินทรัพย์อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตามวัตถุประสงค์

อุปกรณ์ที่มีราคาต่อหน่วยไม่เกิน 30,000 บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวน โดยฝ่ายพัสดุจัดทำทะเบียนคุมยอดไว้สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า แสดงมูลค่าตามราคาทุนที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักค่าเสื่อมราคาสะสมราคาทุนที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมถึงต้นทุนการกู้ยืมและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างจนถึงวันที่ก่อสร้างสินทรัพย์แล้วเสร็จพร้อมใช้งาน

งานระหว่างก่อสร้าง เป็นรายการที่ตั้งขึ้นเพื่อสะสมต้นทุนสินทรัพย์ถาวร ซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้าง โดยรวมค่าใช้จ่ายและต้นทุนการกู้ยืมที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง รับรู้รายการ ณ วันที่คณะกรรมการตรวจการจ้างตรวจรับงานแล้วเสร็จตามสัญญา หรือตามต้นทุนที่เกิดขึ้นจากงานก่อสร้างหรือตามเงื่อนไขในการส่งมอบโดยบันทึกด้วยราคาทุน

สินทรัพย์ที่ได้รับจากการบริจาคและนำมาใช้ในการดำเนินงาน รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ โดยรับรู้เป็นรายได้อื่นตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์



## 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

## 4.5 ค่าเสื่อมราคา

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละประเภท โดยไม่มีมูลค่าซาก ดังนี้

ประเภทสินทรัพย์	อายุการใช้งาน (ปี)
อาคารและอุปกรณ์	
อาคารสำนักงาน งานสถาปัตยกรรมภายในอาคารสำนักงาน และห้องประชุม	15 - 20
ระบบไฟฟ้าและสื่อสาร	20
ระบบสุขาภิบาลและดับเพลิง	20
ระบบปรับอากาศและระบายอากาศ	10 - 20
ระบบลิฟต์โดยสาร	10
ครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ ระบบสารสนเทศ และระบบโสตทัศนอุปกรณ์	5 - 10
ครุภัณฑ์สำนักงาน	10 - 20
รั้ว ลานจอด ระบบควบคุมการเข้า-ออกลานจอดรถ และทางเดินคอนกรีต	5 - 20
ยานพาหนะ	5
สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า	
โครงสร้างงานโยธาและงานสถาปัตยกรรม	
ทางวิ่งและอุโมงค์ทางวิ่ง	50 - 120
โครงสร้างสถานีและทางเข้า-ออกสถานี	100
ชานชาลาคอนกรีตและทางวิ่งในศูนย์ซ่อมบำรุง	20 - 100
อาคารจอดแล้วจร ศูนย์ซ่อมบำรุง โครงสร้างที่จอดรถอัตโนมัติ อาคารสนับสนุน	20 - 100
โครงสร้างทางยกระดับ รวมทั้งสะพาน และทางเข้า-ออกอาคาร	
งานสถาปัตยกรรมทางเข้า-ออกและงานภูมิสถาปัตยกรรม สถานี อาคารจอดแล้วจร อุโมงค์	20
และทางวิ่ง	
โครงสร้างโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง	25 - 30
สถานีพระนั่งเกล้า	
งานสถาปัตยกรรมโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง	13 - 30
สถานีพระนั่งเกล้า	
โปะโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางสถานีพระนั่งเกล้า	15
ขบวนรถไฟฟ้าและระบบรถไฟฟ้า	
ขบวนรถไฟฟ้า	30

## 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

## 4.5 ค่าเสื่อมราคา (ต่อ)

ค่าเสื่อมราคา คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละประเภท โดยไม่มีมูลค่าซาก ดังนี้ (ต่อ)

ประเภทสินทรัพย์	อายุการใช้งาน (ปี)
ระบบอาณัติสัญญาณ	10 - 30
ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมระยะไกล	15 - 30
ระบบจ่ายไฟฟ้า	15 - 30
ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ	10 - 30
ระบบป้ายบอกทางและสัญลักษณ์ และระบบกันประตูชานชาลา	30
ระบบและอุปกรณ์ซ่อมบำรุง	30
ระบบราง	
รางรถวิ่งในสายทาง รางรถวิ่งในศูนย์ซ่อมบำรุง	25 - 40
ระบบรางจ่ายกระแสไฟฟ้าในอุโมงค์ ในสายทางและศูนย์ซ่อมบำรุง	20 - 30
ระบบอุปกรณ์เครื่องยึดเหนี่ยวรางในสายทางและศูนย์ซ่อมบำรุง	10
คอนกรีตวางรางในสายทางและในศูนย์ซ่อมบำรุง	20 - 100
ระบบเครื่องกลและไฟฟ้าที่สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง อาคารจอดแล้วจร และโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางสถานีสะพานพระนั่งเกล้า	
มอเตอร์ ลิฟต์และบันไดเลื่อน	10 - 30
ระบบระบายอากาศ และระบบเครื่องปรับอากาศ	20 - 30
ระบบป้องกันอัคคีภัย ระบบสัญญาณเตือนอัคคีภัย ระบบสัญญาณเตือนภัย	20 - 30
ระบบป้องกันฟ้าผ่าและระบบควบคุมควัน	
ระบบสาธารณูปโภค ระบบระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย และระบบสุขาภิบาล	20 - 30
งานไฟฟ้า MDB และระบบไฟฟ้ากำลัง	5 - 30
ระบบแสงสว่าง และระบบสื่อสาร ระบบ Smart Control และระบบ Smart Sensor	5 - 30

## 4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน คือ สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ และต้นทุนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับผลิตภัณฑ์โปรแกรมที่ระบุได้ และมีเอกลักษณ์เฉพาะงานของโปรแกรมที่สามารถแยกออกจากตัวคอมพิวเตอร์ได้ สามารถระบุต้นทุนได้แน่นอน แสดงรายการตามราคาทุน หักค่าตัดจำหน่ายสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ การตัดจำหน่ายคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการใช้งานในระยะเวลา 5 ปี

รายจ่ายที่เกิดจากการพัฒนาและบำรุงดูแลโปรแกรมคอมพิวเตอร์ รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

##### 4.7 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า รพม. จะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า เมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงระยะเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสมและปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า ประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า รพม. บันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้นได้เกิดขึ้น

รพม. คิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม (Incremental Borrowing Rate) เท่ากับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมถ่วงน้ำหนักของ รพม. ณ วันที่ 30 กันยายน นำไปปฏิบัติกับสัญญาเช่าซึ่งเริ่มมีผลในปีงบประมาณถัดไป มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าหรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม ที่นำมาคำนวณหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2565 เท่ากับร้อยละ 2.378 สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาระยะสั้นหรือสัญญาซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนโดยใช้วิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่านั้น

##### 4.8 สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ

แสดงรายการตามราคาทุน โดยสิทธิการใช้พื้นที่ของที่ดินทั้งบนดินและใต้ดินไม่มีข้อกำหนดเรื่องระยะเวลาการใช้จึงไม่มีการตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่าย



#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

##### 4.9 สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอดตัดบัญชี

แสดงรายการตามราคาทุน หักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ โดยการตัดจำหน่ายบันทึกเป็นค่าใช้จ่าย ซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่า

##### 4.10 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดแปลงค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่เกิดรายการ ยกเว้นเงินกู้ยืมต่างประเทศระยะยาวที่มีการทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) บันทึกโดยอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ณ วันรับเงิน

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันสิ้นงวดบัญชี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราปิดที่เป็นอัตราซื้อถัวเฉลี่ยและขายถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันนั้น กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

##### 4.11 เครื่องมือทางการเงิน

รฟม. รับรู้รายการเมื่อเริ่มแรก โดยประเมินโมเดลธุรกิจที่ใช้จัดการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินของ รฟม. รวมถึงจัดประเภทและวัดมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

รฟม. วัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อ รฟม. ถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น โดยสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ข้างต้นนั้นจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนจะแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวหมายถึงรวมถึง ตราสารอนุพันธ์ เงินลงทุนในหลักทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อค้า เงินลงทุนในตราสารทุน ซึ่ง รฟม. ไม่ได้เลือกจัดประเภทให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่มีกระแสเงินสดที่ไม่ได้รับชำระเพียงเงินต้นหรือดอกเบี้ย



#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

##### 4.11 เครื่องมือทางการเงิน (ต่อ)

เงินปันผลรับจากเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนถือเป็นรายได้อื่นในส่วนงบกำไรขาดทุน  
ตราสารอนุพันธ์

รพม. ได้ใช้เครื่องมือตราสารอนุพันธ์เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ  
ซึ่งมีผลกระทบต่อหนี้สินและดอกเบี้ยจ่าย โดยมีเครื่องมือที่สำคัญ คือ สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ  
สกุลเงินเยนเป็นสกุลเงินบาท โดย รพม. รับรู้มูลค่าเริ่มแรกของเครื่องมือดังกล่าวด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่  
ทำสัญญา และวัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมภายหลัง  
ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ รพม. จะแสดงมูลค่าเครื่องมือดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่า  
ยุติธรรมมากกว่าศูนย์ และเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมต่ำกว่าศูนย์ ซึ่ง รพม. แสดงตราสาร  
อนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือน และยังไม่ถึงกำหนดชำระใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน  
หรือหนี้สินไม่หมุนเวียน และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียนหรือหนี้สินหมุนเวียน

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ รพม. รับรู้รายการเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักด้วย  
ต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุน  
ตัดจำหน่าย ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายจะรับรู้  
ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

รพม. รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่า  
ยุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของกระแส  
เงินสดที่จะครบกำหนดชำระตามสัญญากับกระแสเงินสดทั้งหมดที่ รพม. คาดว่าจะได้รับชำระ และคิดลด  
ด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก  
รพม. วัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจจะเกิดขึ้นใน  
12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้  
รายการเริ่มแรก รพม. วัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น  
ตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน

#### 4. สรปนนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

##### 4.11 เครื่องมือทางการเงิน (ต่อ)

รพม. ใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับลูกหนี้ทั้งหมด ในการวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ดังนั้น รพม. จึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต โดยจะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้ นั้น โดยอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตในอดีต และปรับปรุงด้วยข้อมูลคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้ นั้นและสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อ รพม. คาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

##### 4.12 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานของ รพม. ประกอบด้วย โครงการสมทบเงิน โครงการผลประโยชน์ และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

###### โครงการสมทบเงิน

โครงการสมทบเงิน รพม. ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการรถไฟฟ้ายานสงฆวชนแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว โดยได้จ่ายเงินสมทบให้กับกิจการที่แยกต่างหาก โดย รพม. ไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุมาณที่จะต้องจ่ายชำระเพิ่มเติมจากที่ได้สมทบไว้แล้ว หากกองทุนไม่มีสินทรัพย์เพียงพอที่จะจ่ายชำระภาระผูกพันจากการให้บริการของพนักงานทั้งในงวดปัจจุบันและงวดก่อน

###### โครงการผลประโยชน์

โครงการผลประโยชน์เป็นโครงการที่ไม่ใช่โครงการสมทบเงิน โดยปกติโครงการผลประโยชน์จะกำหนดจำนวนผลประโยชน์ที่พนักงานจะได้รับเมื่อเกษียณอายุ ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหนึ่งหรือหลายปัจจัย เช่น อายุพนักงาน อายุการทำงาน และค่าตอบแทน เป็นต้น

รพม. จัดให้มีโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน โครงการเกษียณอายุ กรณีพนักงานมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ โดยผลประโยชน์ของโครงการที่พนักงานจะได้รับ คือ เงินตอบแทนซึ่งเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ หรือกฎหมายแรงงานไทย โดยจำนวนเงินดังกล่าวขึ้นอยู่กับฐานเงินเดือนและจำนวนปีที่พนักงานทำงานให้ รพม. นับถึงวันที่สิ้นสุดการทำงานที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้น กรณีพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่ถึง 20 ปี ได้รับค่าตอบแทนเท่ากับค่าจ้างอัตราสุดท้าย 300 วัน และกรณีพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป ได้รับเงินค่าตอบแทนเท่ากับค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วัน

๙



#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

##### 4.12 ผลประโยชน์ของพนักงาน (ต่อ)

###### กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2538 รฟม. ได้จัดตั้ง “กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว” (กองทุนฯ) ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 แก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2558 ซึ่งพนักงานจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนฯ ในอัตราร้อยละ 3 - 15 ของเงินเดือน โดย รฟม. จ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนฯ ให้พนักงานที่เป็นสมาชิกแต่ละรายในอัตราร้อยละ 9 - 11 ของเงินเดือน

รฟม. รับรู้เงินจ่ายสมทบเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ กองทุนฯ นี้แยกจากรฟม. และบริหารโดยบริษัทจัดการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพภายใต้การกำกับดูแลของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2555 ได้มีการแก้ไขข้อบังคับกองทุนฯ ให้ปรับอัตราเงินสมทบของสมาชิก ดังนี้

อายุการทำงาน	อัตราร้อยละของเงินเดือน
ไม่เกิน 10 ปี	9
เกินกว่า 10 ปี	10
เกินกว่า 20 ปี	11

หนี้สินซึ่งเกิดจากข้อกำหนดที่เป็นผลจากผลประโยชน์หลังออกจากงานดังกล่าวคำนวณโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันจากโครงการผลประโยชน์ดังกล่าวกำหนดโดยการคิดลดกระแสเงินสดที่ต้องจ่ายในอนาคตด้วยอัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาล ซึ่งเป็นสกุลเงินเดียวกับสกุลเงินของผลประโยชน์ที่จะต้องจ่ายให้แก่พนักงาน รวมทั้งมีเงื่อนไขและวันครบกำหนดใกล้เคียงกับเงื่อนไขของภาระผูกพันของผลประโยชน์หลังออกจากงานโดยประมาณ

กำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงานจะรับรู้เป็นกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดรายการ

#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

##### 4.13 การวัดมูลค่ายุติธรรม

รฟม. วัดมูลค่ายุติธรรมและเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวัดมูลค่ายุติธรรมตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม และหากต้องวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สินใดตามที่ระบุไว้ในมาตรฐานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการวัดมูลค่ายุติธรรมดังกล่าวจะเป็นไปตามหลักการของมาตรฐานฉบับนี้

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สิน ให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ณ วันที่วัดมูลค่า รฟม. ใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ รฟม. จะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินดังกล่าวแทน

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ในการนำเทคนิคการวัดมูลค่ายุติธรรมดังกล่าวข้างต้นมาใช้ รฟม. จะใช้ข้อมูลที่สังเกตได้ (Observable Inputs) ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมให้มากที่สุด โดยกำหนดลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่น่ามาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะ เป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่ รฟม. ประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน รฟม. จะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

##### 4.14 การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน รฟม. จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการ ในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญ มีดังนี้

๙



#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

##### 4.14 การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้ รฟม.จำเป็นต้องทำการประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของอาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้ และต้องทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น นอกจากนี้ รฟม.จำเป็นต้องสอบทานการด้อยค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการด้อยค่าหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้เพื่อการก่อสร้างพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้ ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืม โดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไข ต้นทุนการกู้ยืมจะคำนวณตามข้อกำหนดในสัญญาการกู้ยืมนั้น ทั้งนี้ สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะจะทำการประเมินระดับความน่าเชื่อถือและแจ้งให้ รฟม. ทราบ เพื่อใช้ในการคำนวณค่าธรรมเนียมเงินกู้ประจำปี

ต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

เงินค้ำนำส่งคลัง

รฟม. ต้องนำส่งรายได้แผ่นดินให้เป็นไปตามมาตรา 36 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ซึ่งกำหนดให้รัฐวิสาหกิจที่ไม่อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลจัดสรรกำไรสุทธิประจำปี เพื่อนำส่งเป็นรายได้แผ่นดินในอัตราไม่น้อยกว่าอัตรากาชีเงินได้นิติบุคคล รฟม. ได้ประมาณการเงินค้ำนำส่งคลังด้วยอัตราตามเอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 2 ประมาณการรายรับประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ที่อัตราร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิจากงบการเงินเฉพาะกิจการก่อนหักโบนัสกรรมการและโบนัสพนักงาน

ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตรา mortality เป็นต้น

#### 4. สรุปรณนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

##### 4.14 การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ในการประเมินค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงินฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ดังกล่าว มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน หมายถึง มูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า

การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม

รฟม. คิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม (Incremental Borrowing Rate) เท่ากับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมถ่วงน้ำหนักของ รฟม. ณ วันที่ 30 กันยายน นำไปปฏิบัติกับสัญญาเช่าซึ่งเริ่มมีผลในปึงประมาณถัดไป มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าหรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

ภาวะผูกพัน

รฟม. จะเปิดเผยประมาณการภาวะผูกพันอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ในอดีตที่ยังไม่ถึงเป็นรายจ่ายของงวดบัญชีนี้ ซึ่งการชำระภาวะผูกพันนั้นมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะส่งผลให้ รฟม. ต้องสูญเสียทรัพย์สินที่นอกไปและความน่าเชื่อถือของจำนวนที่คาดว่าจะต้องจ่าย

##### 4.15 การรับรู้รายได้

รายได้เงินอุดหนุน

รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ซึ่ง รฟม. มีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้และจะได้รับเงินอุดหนุนนั้น รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้คู่กับเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ

รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อดำเนินงาน รับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนทั้งจำนวนเมื่อได้รับอนุมัติค่าขอเบิกจากกรมบัญชีกลาง ในงวดที่ได้รับ

#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

##### 4.15 การรับรู้รายได้ (ต่อ)

รายได้จากการให้สัมปทาน

รายได้ตามสัญญาสัมปทาน ประกอบด้วย เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และค่าตอบแทนอื่น รับรู้ตามอัตราค่าตอบแทนที่ระบุไว้ในสัญญา รวมถึงส่วนแบ่งค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน เมื่อ BEM มีผลตอบแทนการลงทุน (Equity Internal Rate of Return – Equity IRR) จากการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งคำนวณจากงบการเงิน ณ สิ้นปี (31 ธันวาคม) ของ BEM ที่ได้รับการรับรองโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เกินกว่าร้อยละ 9.75 ขึ้นไป

รายได้ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน ประกอบด้วย รายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมจากการจำหน่ายบัตรโดยสารและเหรียญโดยสาร รับรู้เมื่อมีการให้บริการแก่ผู้โดยสารแล้ว รายได้จากการจำหน่ายบัตรโดยสารประเภทสะสมมูลค่าที่ยังไม่ได้รับรู้รายได้ จะบันทึกเป็นรายได้ค่าโดยสารรับล่วงหน้า ซึ่งแสดงเป็นหนี้สินหมุนเวียนในงบแสดงฐานะการเงิน

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

รายได้จากแผงค้า และรายได้จากการอนุญาตให้ใช้สิทธิทรัพย์สิน รับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลาที่ระบุไว้ในสัญญาหรือข้อตกลง

รายได้จากการให้บริการจอดรถ รับรู้เป็นรายได้เมื่อมีการให้บริการ

รายได้จากสินทรัพย์ที่ได้มาจากสัญญาสัมปทาน ทายอดรับรู้รายได้อย่างเป็นระบบตามวิธีการคิดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง

รายได้อื่น

ดอกเบี้ยรับ รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลา

เงินปันผล รับรู้เมื่อสิทธิในการรับเงินปันผลนั้นเกิดขึ้น

รายได้อื่นๆ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

##### 4.16 การรับรู้ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง



#### 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ (ต่อ)

##### 4.17 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย ดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืม โดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไข จะรวมเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินทรัพย์ดังกล่าว จนกระทั่งการดำเนินการส่วนใหญ่ที่จำเป็นในการเตรียม การก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามประสงค์เสร็จสิ้นลง อัตราการตั้งขึ้นเป็นทุนที่ใช้คำนวณต้นทุนการกู้ยืมที่รวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์ คือ อัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยของยอดเงินกู้ในระหว่างปี ในกรณีที่เงินกู้ยืมเกิดขึ้นโดยเฉพาะเพื่อก่อสร้างหรือผลิตสินทรัพย์ จำนวนต้นทุนการกู้ยืมที่รวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์นั้นเป็นต้นทุนการกู้ยืมที่เกิดจริงในระหว่างปีของเงินกู้หักด้วยรายได้ที่เกิดจากการนำเงินกู้ดังกล่าวไปลงทุนเป็นการชั่วคราว

ต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

##### 4.18 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

รฟม. มีการทบทวนการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีเหตุการณ์หรือสถานการณ์บ่งชี้ว่าราคาตามบัญชีอาจสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน รายการขาดทุนจากการด้อยค่าจะรับรู้เมื่อราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ซึ่งหมายถึงจำนวนที่สูงกว่าระหว่างมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายเทียบกับมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ สินทรัพย์จะถูกจัดเป็นกลุ่มที่เล็กที่สุดที่สามารถแยกออกมาได้เพื่อวัตถุประสงค์ของการประเมินการด้อยค่า สินทรัพย์ซึ่งรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าไปแล้วจะถูกประเมินความเป็นไปได้ที่จะกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่า ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

##### 4.19 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟม. หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุม รฟม. หรือถูกควบคุมโดย รฟม. ไม่ว่าจะ เป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับ รฟม. ซึ่งหมายความรวมถึงบริษัทย่อย และกิจการที่เป็นบริษัทย่อยในเครือเดียวกัน รวมถึงมีส่วนได้เสียใน รฟม. ซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ หรือมีอำนาจควบคุมร่วม นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ยังหมายรวมถึงบริษัทร่วมการร่วมค้าที่ รฟม. เป็นผู้ร่วมค้า รวมถึงกิจการที่ผู้บริหารสำคัญหรือกรรมการของ รฟม. มีอำนาจควบคุม หรือมีอำนาจควบคุมร่วม หรือมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทั้งนี้ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟม. แต่ละรายการ รฟม. คำนึงถึงเนื้อหาของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย



## 5. รายการบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

รฟม. มีความเกี่ยวข้องกับ BEM ในลักษณะบริษัทร่วม โดย รฟม. มีตัวแทนอยู่ในคณะกรรมการของ BEM และมีรายการธุรกิจที่สำคัญระหว่างกันเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่าง รฟม. และ BEM ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจ

รายการธุรกิจที่สำคัญดังกล่าวสามารถสรุปได้ดังนี้

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน		งบการเงินเฉพาะกิจการ		หน่วย : ล้านบาท นโยบาย การกำหนดราคา
	ตามวิธีส่วนได้เสีย				
	2566	2565	2566	2565	
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	-	-	150.75	100.50	ตามที่ประกาศจ่าย
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร					
สายเฉลิมรัชมงคล					
รายได้จากการให้สัมปทาน	3,179.17	2,718.26	3,179.17	2,718.26	ตามสัญญาสัมปทาน
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร					
สายฉลองรัชธรรม					
รายได้จากการให้บริการ	467.78	417.87	467.78	417.87	ตามสัญญาสัมปทาน สำหรับการลงทุน
ค่าจ้างเหมาบริการเดิน					
รถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง	2,515.97	2,057.55	2,515.97	2,057.55	ตามสัญญาสัมปทาน สำหรับการลงทุน
ดอกเบี้ยจ่ายค่าอุปกรณ์	158.85	185.77	158.85	185.77	อัตราร้อยละ 12 M FDR + 2.5 ต่อปี
ค่าชดเชยการเปลี่ยนถ่ายระบบ	86.77	137.03	86.77	137.03	ตามสัญญาสัมปทาน

ยอดคงค้างระหว่าง รฟม. และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	
ลูกหนี้การค้า	296.34	278.86
เจ้าหนี้อื่น	440.42	342.06
เจ้าหนี้อุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (หมายเหตุข้อ 7.22)	4,674.10	6,323.79

## 6. ผลกระทบจากการจัดประเภทรายการบัญชี

รฟม. ได้มีการจัดประเภทรายการใหม่ โดยปรับปรุงการแสดงรายการรายได้ค่าโดยสารและค่าใช้จ่ายในการให้บริการรถไฟฟ้าของปี 2565 ซึ่งไม่กระทบกับกำไรสะสม ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงแสดงได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/  
งบการเงินเฉพาะกิจการ

	30 ก.ย. 65	ผลกระทบ	30 ก.ย. 65
<b>งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ</b>			
<b>รายได้</b>			
รายได้จากการสัมปทาน	5,022.34	137.03	5,159.37
<b>ค่าใช้จ่าย</b>			
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้า	2,220.14	137.03	2,357.17

## 6. ผลกระทบจากการจัดประเภทรายการบัญชี (ต่อ)

รายได้จากสัมปทานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 ประกอบด้วย

	หน่วย ล้านบาท		
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	30 ก.ย. 65	ผลกระทบ	30 ก.ย. 65
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล			
เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร			
จำนวนเงินรายปี	2,491.35	-	2,491.35
จำนวนเงินเป็นร้อยละ 5 ของรายรับ	54.50	-	54.50
จำนวนเงินเป็นร้อยละ 15 ของรายรับ	85.30	-	85.30
เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์			
จำนวนเงินรายปี	46.73	-	46.73
จำนวนเงินเป็นร้อยละ 7 ของรายรับ	40.38	-	40.38
รวม	2,718.26	-	2,718.26
สินทรัพย์ที่ได้มาจากสัญญาสัมปทาน			
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	2,023.24	-	2,023.24
รวม	2,023.24	-	2,023.24
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม			
ค่าโดยสาร	280.18	137.03	417.21
ค่าธรรมเนียมออกบัตรโดยสาร	0.66	-	0.66
รวม	280.84	137.03	417.87
รวมทั้งสิ้น	5,022.34	137.03	5,159.37
เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ร้อยละ 7 ของรายรับ			
ประกอบด้วย			
(1) รายได้จากการโฆษณาประชาสัมพันธ์	19.12	-	19.12
(2) รายได้ค่าตอบแทนพื้นที่เช่าและบริการ	6.89	-	6.89
(3) รายได้จากการจัดให้มีการบริการสื่อสารโทรคมนาคม	14.29	-	14.29
(4) รายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์อื่น	0.08	-	0.08
รวม	40.38	-	40.38

## 6. ผลกระทบจากการจัดประเภทรายการบัญชี (ต่อ)

ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 ประกอบด้วย

	หน่วย ล้านบาท		
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	30 ก.ย. 65	ผลกระทบ	30 ก.ย. 65
ค่าจ้างเหมาบริการเดินรถและซ่อมบำรุง	2,057.55	-	2,057.55
ค่าใช้จ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มไม่ขอคืน	159.23	-	159.23
บัตรโดยสารใช้ไป	3.36	-	3.36
ค่าชดเชยการเปลี่ยนถ่ายระบบ	-	137.03	137.03
รวม	2,220.14	137.03	2,357.17

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม

## 7.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
เงินสด	0.05	0.61
เงินฝากธนาคาร		
ประเภทกระแสรายวัน	0.07	0.10
ประเภทออมทรัพย์	758.02	1,192.72
ประเภทประจำ 3 เดือน	7,152.05	6,587.43
รวม	7,910.19	7,780.86



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.2 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
ลูกหนี้		
ลูกหนี้การค้า	299.67	282.31
ลูกหนี้อื่น	138.92	135.37
รวม	438.59	417.68
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	97.67	97.67
ลูกหนี้ - สุทธิ	340.92	320.01
รายได้ค้างรับ	19.45	7.22
เงินจ่ายล่วงหน้าอื่น	0.79	1.05
รวม	361.16	328.28

๓

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.3 สิทธิทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่าย อสังหาริมทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงบางรี - สมุทรปราการ และ ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 มาตรา 75(5) ตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ โดยเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561 รฟม. และ กทม. ได้ลงนาม ในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ รฟม. จะเป็นผู้บริหารงานก่อสร้างงานโยธากายใต้เงื่อนไขตามสัญญาจ้างก่อสร้าง งานโยธาของโครงการก่อนดำเนินการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ให้กับ กทม. ต่อไปและตกลงจะจัดทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมอีกฉบับ เพื่อปรับปรุงรายละเอียดของเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงฉบับดังกล่าว

ในปี 2562 กทม. ได้ลงนามในสัญญาให้กู้ยืมเงินต่อและสัญญาชำระคืนเงินยืมกับกระทรวงการคลัง (กค.) เพื่อรับโอนภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) จาก รฟม. และ รฟม. ได้ดำเนินการตัดรายการบัญชีสินทรัพย์และหนี้สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ออกจากบัญชีสินทรัพย์และหนี้สินของ รฟม. เรียบร้อยแล้ว

ในคราวประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงานเพื่อดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการมอบหมายให้ กทม. เป็นผู้จัดการจัดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงบางรี - สมุทรปราการ (คณะกรรมการชุดที่ 3) ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2562 ได้กำหนดแผนการดำเนินการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ให้กับ กทม. โดยกำหนดให้ กทม. และ รฟม. ร่วมลงนาม ในบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติมฉบับที่ 1) ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. ในเดือนพฤศจิกายน 2563

ในคราวประชุมคณะกรรมการชุดที่ 3 ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 ได้พิจารณาและที่ประชุม มีมติมอบหมายให้ กทม. และ รฟม. ดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

1. ให้ กทม. นำเสนอผู้บริหาร กทม. พิจารณาแนวทางการดำเนินการตามเงื่อนไขการอนุญาตให้เข้าพื้นที่ กรณีการติดตั้งสะพานเหล็กแยกหทัยราษฎร์ และแยกพุทธมณฑลสาย 2 ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ และแจ้งผลการพิจารณาให้คณะกรรมการทราบโดยเร็ว



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

### 7.3 สิทธิฯ/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน (ต่อ)

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ต่อ)

2. ให้ กทม. และ รฟม. ลงพื้นที่ตรวจสอบชิ้นส่วนสะพานข้ามแยกรัชโยธิน และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ที่ รฟม. ได้ดำเนินการรื้อย้ายและเก็บรักษาไว้

3. ให้ กทม. และ รฟม. ร่วมกันพิจารณารายละเอียดร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) โดยให้ตรวจสอบภาระผูกพันกับหน่วยงานอื่นและจัดทำเป็นเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงให้ครบถ้วน

ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการดำเนินงานจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ที่คณะกรรมการชุดที่ 3 กำหนดไว้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563 รฟม. จึงได้แสดงสิทธิฯและหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ไว้เป็นสิทธิฯ/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 สิทธิฯไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก

ในปี 2564 รฟม. ได้ดำเนินการตามมติที่คณะกรรมการชุดที่ 3 มอบหมาย และแผนการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ให้กับ กทม. ของคณะกรรมการชุดที่ 3 สรุปได้ ดังนี้

1. รฟม. ได้บริหารงานก่อสร้างงานโยธาท้ายใต้เงื่อนไขตามสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต แล้วเสร็จอย่างเป็นสาระสำคัญตามเงื่อนไขของสัญญาจ้างแล้ว และ กทม. ได้เข้าดำเนินการติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้าและเปิดทดลองให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ตลอดเส้นทางแล้วเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563

2. เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2563 กทม. และ รฟม. ได้มีการประชุมหารือการจัดเตรียมร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินระหว่าง กทม. และ รฟม. พร้อมทั้งได้กำหนดแผนการดำเนินงานโอนภาระทางการเงินระหว่างกันเมื่อการเบิกจ่ายค่าจ้างงานก่อสร้างและงานที่ปรึกษางวดสุดท้ายแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2564 และต่อมาเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2563 รฟม. ได้นำร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ดังกล่าว ร่วมพิจารณาและหารืออีกครั้งกับผู้แทนของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) สำนักงานงบประมาณ (สงป.) คค. และ กทม. โดยที่ประชุมได้มีมติกำหนดให้คงรูปแบบร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ตามที่ รฟม. เสนอ ทั้งนี้ ผู้แทน คค. ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการชุดที่ 3 แจ้งว่าเมื่อได้รับความชัดเจนจาก กทม. ในกรณีการก่อสร้างและติดตั้งสะพานเหล็กทดแทนสะพานข้ามแยกรัชโยธิน และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ ณ สถานที่แห่งใหม่บริเวณแยกหทัยราษฎร์ และแยกพุทธมณฑลสาย 2 ตามที่คณะกรรมการชุดที่ 3 มอบหมายในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563 จึงจะสามารถจัดการประชุมคณะกรรมการชุดที่ 3 ในครั้งต่อไปได้

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.3 สิทธิทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน (ต่อ)

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ต่อ)

3. เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2564 และวันที่ 10 มิถุนายน 2564 กทม. และ รฟม. ได้ร่วมกันตรวจสอบชิ้นส่วนสะพานข้ามแยกรัชโยธิน และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ ซึ่ง รฟม. ได้ดำเนินการรื้อย้ายและเก็บรักษาไว้ตามที่คณะกรรมการชุดที่ 3 ได้มอบหมายในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563

ในปี 2565 คณะกรรมการชุดที่ 3 ได้มีการปรับปรุงแผนการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ให้กับ กทม. และ รฟม. ได้ดำเนินการตามที่คณะกรรมการชุดที่ 3 มอบหมายแล้วสรุปได้ ดังนี้

1. เมื่อวันที่ 28 มีนาคม 2565 รฟม. และ กทม. ได้ร่วมกันตรวจสอบชิ้นส่วนสะพานข้ามแยกรัชโยธิน และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ที่ รฟม. ได้ทำการรื้อย้ายและเก็บรักษาไว้ตามที่คณะกรรมการชุดที่ 3 ได้มอบหมายในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563

2. ในคราวประชุมคณะกรรมการชุดที่ 3 ครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2565 ได้รับทราบการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการชุดที่ 3 ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563 โดย กทม. ยินดีจะเป็นผู้รับผิดชอบการรื้อย้ายสะพานข้ามแยกรัชโยธิน และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ที่ รฟม. เก็บรักษาไว้ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งหมดเพื่อไปติดตั้ง ณ สถานที่แห่งใหม่ และเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติมฉบับที่ 1) ฯ ที่ รฟม. ได้พิจารณาร่วมกันกับผู้แทนของ สบข. สงป. คค. และ กทม. แล้วเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2563 ซึ่งได้ปรับปรุงเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2565 และประมาณการถึงวันที่ 30 กันยายน 2565 ทั้งนี้ ที่ประชุมได้เห็นชอบแผนการโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ที่กำหนดให้ รฟม. ร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ฯ ข้างต้น เสนอคณะกรรมการ รฟม. ให้ความเห็นชอบเพื่อให้ คค. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี พิจารณาภายในเดือนมิถุนายน 2565 และ รฟม. และ กทม. โอนภาระทางการเงินระหว่างกันแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2565

3. คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 5/2565 เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2565 ได้มีมติเห็นชอบร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ฯ ข้างต้น และให้ รฟม. นำเสนอ คค. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป โดย รฟม. ได้นำเสนอร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ฯ ที่คณะกรรมการ รฟม. ได้เห็นชอบแล้วดังกล่าว ต่อ คค. เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไปแล้ว เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2565

๓



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

### 7.3 ลิขทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน (ต่อ)

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ต่อ)

4. ในคราวประชุมคณะกรรมการชุดที่ 3 ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2565 ได้ปรับปรุงแผนการโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ให้สอดคล้องกับความคืบหน้าดำเนินงาน โดยกำหนดให้ รฟม. และ กทม. ลงนามในบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติมฉบับที่ 1) ฯ และให้ รฟม. และ กทม. โอนหนี้สินและภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ระหว่างกันให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2565

ในปี 2566 การโอนหนี้สินและภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ระหว่าง รฟม. และ กทม. มีความล่าช้ากว่าแผนงานที่คณะกรรมการชุดที่ 3 กำหนดไว้ในคราวประชุม ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2565 โดย คค. อยู่ระหว่างพิจารณาร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ฯ ที่ รฟม. เสนอ ซึ่งในปี 2566 คณะกรรมการชุดที่ 3 ได้ติดตามความคืบหน้าการดำเนินการตามมติที่ประชุมครั้งที่ 2/2565 และแจ้งให้ รฟม. ทราบว่า กทม. อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การกู้เงินเพื่อใช้ในการรับโอนทรัพย์สินและหนี้สินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เพื่อใช้ประกอบการจัดทำร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติมฉบับที่ 1) ฯ และ กทม. ได้มีหนังสือที่ กท 1605/853 ลงวันที่ 6 ธันวาคม 2565 เพื่อขอข้อมูลรายละเอียดการปรับปรุงรายการภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ซึ่ง รฟม. ได้จัดส่งรายการภาระทางการเงินของโครงการดังกล่าวให้ กทม. เรียบร้อยแล้วตามหนังสือ รฟม. ที่ รฟม 009/3215 ลงวันที่ 26 ธันวาคม 2565 ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2566 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร 0507/ว(ล) 10996 ขอให้ คค. เสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เรื่อง รายงานความคืบหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ตามที่กระทรวงมหาดไทยเสนอ ซึ่ง คค. ได้มีบัญชาให้ รฟม. พิจารณาเสนอความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้องเสนอ คค. รวบรวมและจัดทำความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีเพื่อแจ้ง สลค. ต่อไป โดย รฟม. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม 009/1207 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม 2566 แจ้งความเห็นของ รฟม. และปรับปรุงรายการภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ต่อ คค. เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ในการดำเนินการจัดทำข้อมูลสำคัญของ คค. เพื่อส่งมอบภารกิจให้กับรัฐบาลชุดต่อไป รฟม. ได้มีหนังสือ รฟม 007/1619 ลงวันที่ 30 มิถุนายน 2566 แจ้งบรรจุ เรื่องโอนหนี้สินและภาระทางการเงินของโครงการรถไฟฟ้าสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ระหว่าง รฟม. และ กทม. ให้รัฐบาลปัจจุบันแล้ว

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.3 สินทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน (ต่อ)

รฟม. ได้พิจารณาความก้าวหน้าในการดำเนินการตามแผนการโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) และการดำเนินการตามที่คณะกรรมการชุดที่ 3 มอบหมายแล้ว ความล่าช้าที่เกิดขึ้นเป็นความล่าช้าที่เกิดจากเหตุการณ์และสถานการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ รฟม. และ รฟม. ยังคงผูกพันต่อแผนการโอนสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าฯ ดังกล่าว ตามมติ ครม. และแผนการดำเนินงานที่คณะกรรมการชุดที่ 3 กำหนดไว้ จึงทำให้ รฟม. ต้องนำเสนอและเปิดเผยข้อมูลทางการเงินของสินทรัพย์และหนี้สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เป็นสินทรัพย์และหนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อรอโอนตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก ต่อไป รายละเอียดดังนี้

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน จำนวน 33,912.36 ล้านบาท ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี	
	ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
เงินฝากธนาคาร	-	0.09
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย	-	0.09
เงินฝากธนาคาร - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	233.47	232.54
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล	210.73	184.73
ที่ดิน	3,461.49	3,461.34
สินทรัพย์โครงสร้างงานโยธา	29,972.97	29,972.97
สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	33.70	33.70
รวม	33,912.36	33,885.46

28

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.3 สินทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน (ต่อ)

หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน จำนวน 33,848.01 ล้านบาท ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
เจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง	36.84	36.84
ต้นทุนทางการเงินค้างจ่าย	218.76	184.73
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย	-	0.09
เงินวางค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย	233.47	232.54
เงินประกันสัญญาและเงินประกันผลงาน	3.79	3.79
รายได้รอการรับรู้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	5,183.24	5,183.18
เจ้าหนี้เงินกู้	28,171.91	28,171.91
รวม	33,848.01	33,813.08

รายได้จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาล	578.83	600.18
รวม	578.83	600.18

ค่าใช้จ่ายจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
ต้นทุนทางการเงิน	754.84	605.90
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	0.10	0.01
รวม	754.94	605.91



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.4 ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย/ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย

ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย เป็นเงินค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ค่าชดเชยพืชผล และค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ของโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ซึ่งได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลแล้วอยู่ระหว่างเบิกจ่ายให้กับผู้ถูกเวนคืนที่ดินโดยบันทึกคู่กับบัญชีค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
โครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ		
สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	-	0.01
สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	7.90	14.88
สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	3.09	21.16
สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	257.14	689.87
สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	0.38	-
รวม	268.51	725.92

๓



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.5 เงินวงค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน

เงินวงค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เป็นเงินค่าทดแทนที่ดินสิ่งปลูกสร้างและค่าชดเชยพืชผล และค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ที่เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินไม่ตกลงทำสัญญากับ รฟม. ภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด รฟม. จึงนำเงินไปวางไว้กับธนาคารตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เพื่อรอกจ่ายให้กับเจ้าของที่ดินต่อไป โดยบันทึกบัญชีเงินฝากธนาคาร - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน คู่กับบัญชีเงินวงค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอกจ่าย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
<b>ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน</b>		
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	162.41	161.97
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	106.33	106.06
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	59.24	58.98
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	660.30	716.22
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	449.87	524.50
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	1,287.36	1,309.14
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	2,669.08	-
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี	53.56	-
	<u>5,448.15</u>	<u>2,876.87</u>
<b>ค่าสิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ</b>		
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	13.48	13.44
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	0.71	1.24
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	58.03	57.83
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	98.11	-
	<u>170.33</u>	<u>72.51</u>
<b>เงินวงสำนักงานวางทรัพย์</b>		
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	279.03	-
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี	9.97	-
	<u>289.00</u>	<u>-</u>
	<u>5,907.48</u>	<u>2,949.38</u>

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
วัสดุสำนักงาน	1.26	1.36
บัตรโดยสาร	23.72	28.35
บัตรจอดรถ	0.16	0.16
ภาษีซื้อยังไม่ถึงกำหนด	794.65	809.61
สินทรัพย์ประเภทสิ่งมีชีวิต	0.40	0.48
ประกันสัญญาจ่าย	-	0.14
เงินรอรับเพื่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	-	2.24
ดอกเบี้ยจ่ายรอดตัดบัญชีสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	355.68	-
รวม	1,175.87	842.34

g

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.7 เงินอุดหนุนรับจากรัฐบาล

เงินอุดหนุนรับจากรัฐบาลเป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลสำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า เพื่อจ่ายชำระคืนเงินต้น ดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมของเงินกู้ของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า และเพื่อจ่ายชำระคืนเจ้าหน้าที่ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
<b>เงินอุดหนุนรับจากรัฐบาล</b>		
เพื่อชำระคืนเงินกู้สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า	85,977.67	88,660.19
เพื่อชำระดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมของเงินกู้สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า	677.93	585.57
เพื่อชำระค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า สายฉลองรัชธรรม	5,067.25	6,688.57
เพื่อชำระค่าสนับสนุนงานโยธา สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	22,545.00	-
รวม	114,267.85	95,934.33
<b>หัก ส่วนที่จะได้รับภายในหนึ่งปี</b>		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	1,783.43	1,780.92
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	5,071.58	1,110.21
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	1,903.84	166.66
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	2,333.08	2,222.15
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	0.71	0.74
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	321.18	272.64
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	2,505.00	-
รวม	13,918.82	5,553.32
คงเหลือ	100,349.03	90,381.01

๓

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.8 เงินจ่ายล่วงหน้า

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย 4		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	0.40	0.40
รวม	0.40	0.40
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) (ส่วนต่อขยาย) ช่วงคูคต - ลำลูกกา		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	1.47	1.47
รวม	1.47	1.47
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)		
สัญญาก่อสร้าง	299.35	514.41
รวม	299.35	514.41
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	188.06	261.18
สัญญาก่อสร้าง	7,617.71	7,617.71
รวม	7,805.77	7,878.89
โครงการรถไฟฟ้าระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	2.08	-
รวม	2.08	-
รวมทั้งสิ้น	8,109.07	8,395.17

๙



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.9 เงินลงทุนในบริษัทร่วม

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย	
	2566	2565
เงินลงทุน	1,609.05	1,617.64
บวก ส่วนแบ่งผลกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	63.98	91.91
หัก รายได้เงินปันผล	(150.75)	(100.50)
คงเหลือ	1,522.28	1,609.05
	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
เงินลงทุน	2,987.50	2,987.50
หัก ค่าเผื่อการด้อยค่าจากการปรับลดมูลค่าเงินลงทุน	(1,731.24)	(1,731.24)
คงเหลือ	1,256.26	1,256.26
จำนวนหุ้น 1,256.26 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ	1.00 บาท	1.00 บาท

## 7.9.1 ข้อมูลทั่วไปของเงินลงทุนในบริษัทร่วม

รฟม. ลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ซึ่งเป็นบริษัทที่เกิดจากการควบบริษัทระหว่างบริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) กับ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BECL) เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 โดยมีทุนจดทะเบียนหุ้นสามัญ 15,285.00 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 1.00 บาท เป็นเงิน 15,285.00 ล้านบาท เป็นทุนที่ออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบ เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2558

BEM ประกอบธุรกิจก่อสร้างและบริหารทางพิเศษ บริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า และธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า โดยมีภูมิลำเนาในประเทศไทย

สัดส่วนเงินลงทุน ปี 2566 อัตราร้อยละ 8.22 (เท่ากับปี 2565)

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.9 เงินลงทุนในบริษัทร่วม (ต่อ)

## 7.9.2 มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในบริษัทร่วม

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เริ่มทำการซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2559 ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 มูลค่าหุ้น หุ้นละ 8.30 บาท และ 9.20 บาท ตามลำดับ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 รพม. มีสินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ระดับ 1		ระดับ 2		ระดับ 3	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม						
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	10,426.95	11,557.59	-	-	-	-

## 7.9.2 งบการเงินโดยสรุปของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

งบแสดงฐานะการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 66	31 ธ.ค. 65	30 ก.ย. 66	31 ธ.ค. 65
สินทรัพย์	112,850.18	114,128.18	109,009.26	109,823.31
หนี้สิน	76,143.12	76,864.62	74,160.48	74,313.66
ส่วนของผู้ถือหุ้น	36,707.06	37,263.56	34,848.78	35,509.65

งบกำไรขาดทุน/งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 65	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 65
รายได้รวม	12,895.28	10,808.44	12,387.81	10,349.75
กำไรสำหรับงวด	2,619.74	1,833.06	2,515.38	1,750.41
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	1,277.70	1,286.80	1,173.33	1,204.15

๑

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.10 อาคารและอุปกรณ์

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ				ราคาตามบัญชี	
	1 ต.ค. 65	รับบริจาค	ขายและ จำหน่าย/โอน	30 ก.ย. 66	1 ต.ค. 65	ค่าเสื่อมราคา สำหรับงวด	ตัดจำหน่าย/ โอน	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 65
อาคารและส่วนปรับปรุง	400.25	23.11	-	423.36	(207.93)	(17.98)	-	(225.91)	197.45	192.32
ระบบไฟฟ้า ประปาและสื่อสาร	131.36	20.99	(0.13)	152.22	(63.45)	(5.50)	0.13	(68.82)	83.40	67.91
ยานพาหนะ	25.61	0.21	-	25.82	(22.05)	(3.01)	-	(25.06)	0.76	3.56
ครุภัณฑ์สำนักงานและอุปกรณ์	110.96	2.44	(10.00)	103.40	(78.38)	(5.97)	9.81	(74.54)	28.86	32.58
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	43.67	-	(6.70)	36.97	(42.07)	(1.57)	6.70	(36.94)	0.03	1.60
สินทรัพย์ภายใต้สัญญาเช่า	110.48	5.57	(16.65)	99.40	(51.06)	(26.47)	16.04	(61.49)	37.91	59.42
งานระหว่างก่อสร้าง	14.34	33.96	(40.57)	7.73	-	-	-	-	7.73	14.34
<b>รวม</b>	<b>836.67</b>	<b>86.28</b>	<b>(74.05)</b>	<b>848.90</b>	<b>(464.94)</b>	<b>(60.50)</b>	<b>32.68</b>	<b>(492.76)</b>	<b>356.14</b>	<b>371.73</b>

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.11 สิ้นทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน		งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ					ราคาตามบัญชี	
	ชื่อ/รับบริจาค	ตัดจำหน่าย/โอน	30 ก.ย. 66	1 ต.ค. 65	ค่าเสื่อมราคาสำหรับงวด	ตัดจำหน่าย/โอน	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 66	30 ก.ย. 65
ที่ดิน									
รายจ่ายเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	7,642.83	(22.93)	62,626.68	-	-	-	-	62,626.68	55,006.78
โครงสร้างงานโยธาและ	10.23	(16.70)	73.03	-	-	-	-	73.03	79.50
งานสถาปัตยกรรม	22,248.30	(5.40)	160,658.42	(21,160.57)	(2,285.47)	0.14	(23,445.90)	137,212.52	117,254.95
ระบบราง	979.78	-	15,637.16	(5,402.88)	(634.52)	-	(6,037.40)	9,599.76	9,254.50
ระบบเดินรถ	15,794.90	-	72,591.76	(14,802.26)	(2,897.81)	-	(17,700.07)	54,891.69	41,994.60
ระบบเครื่องกลและไฟฟ้า	4,295.50	-	36,824.65	(18,527.90)	(1,599.00)	-	(20,126.90)	16,697.75	14,001.25
งานระหว่างก่อสร้าง	15,194.55	(206.09)	95,375.80	-	-	-	-	95,375.80	80,387.34
รวม	66,166.09	(251.12)	443,787.50	(59,893.61)	(7,416.80)	0.14	(67,310.27)	376,477.23	317,978.92



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.11 สิ้นทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า (ต่อ)

## ที่ดิน

ที่ดิน จำนวน 62,626.68 ล้านบาท ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าเวนคืนที่ดินสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ ซึ่งการเวนคืนดังกล่าวเป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
การดำเนินการเวนคืนที่ดินโดย		
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และ รฟม.		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล		
ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดย กทพ.	17,468.06	17,468.06
ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดย รฟม.	6,690.95	6,690.94
รวม	24,159.01	24,159.00
การดำเนินการเวนคืนที่ดินโดย รฟม.		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	8,460.44	8,408.44
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	185.43	185.43
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	680.01	680.01
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	4,226.19	4,013.45
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	812.33	811.75
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	5,920.22	5,905.62
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	5,192.34	5,173.31
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	4,539.03	4,535.64
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	8,387.56	1,134.12
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงศรีรัช - เมืองทองธานี	64.12	0.01
รวม	38,467.67	30,847.78
รวมทั้งสิ้น	62,626.68	55,006.78

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.11 สิทธิประโยชน์โครงการรถไฟฟ้า (ต่อ)

## ที่ดิน (ต่อ)

การดำเนินการเวนคืนที่ดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลโดย กทพ. ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2535 และ วันที่ 28 กรกฎาคม 2538 จำนวน 17,468.06 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 กทพ. ยังไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ รฟม. เนื้อที่ 4 ไร่ 3 งาน 5 ตารางวา เป็นเงิน 304.80 ล้านบาท

อนึ่ง ที่ดินบางส่วนเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนยังไม่พอใจในค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์จึงได้ยื่นฟ้องคดีต่อศาล และขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาคดี ซึ่งศาลอาจมีคำพิพากษาให้ รฟม. จ่ายค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดิน เพิ่มขึ้นอีกตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ข้อ 7.35

ที่ดิน สำหรับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล นำไปใช้สำหรับเป็นที่ตั้งอาคารสำนักงาน เนื้อที่ 243 ไร่ 3 งาน 77.9 ตารางวา

งานระหว่างก่อสร้าง มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	1 ต.ค. 65	เพิ่ม(ลด)/ ปรับปรุง	30 ก.ย. 66
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล			
ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ			
ค่าระบบจอดรถอาคารและลานจอด	11.96	2.58	14.54
รวม	11.96	2.58	14.54
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม			
ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ			
ค่าระบบจอดรถอาคารและลานจอด	-	2.80	2.80
รวม	-	2.80	2.80

๓

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.11 สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า (ต่อ)

งานระหว่างก่อสร้าง มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	1 ต.ค. 65	เพิ่ม(ลด)/ ปรับปรุง	30 ก.ย. 66
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ			
ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	382.23	448.78	831.01
ค่างานก่อสร้าง	1,974.87	9,724.26	11,699.13
ดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้	21.05	260.85	281.90
ค่าธรรมเนียมเงินกู้	2.45	19.28	21.73
รวม	2,380.60	10,453.17	12,833.77
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน			
ช่วงบางแค - พุทธรณทล สาย 4			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	36.92	-	36.92
รวม	36.92	-	36.92
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม			
ช่วงคลังชั้น - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	2,851.07	49.16	2,900.23
ค่างานก่อสร้าง	70,748.93	2,963.93	73,712.86
ดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้	3,587.05	1,435.97	5,023.02
ค่าธรรมเนียมเงินกู้	470.65	154.21	624.86
รวม	77,657.70	4,603.27	82,260.97
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) (ส่วนต่อขยาย)			
ช่วงคูคต - ลำลูกกา			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	8.56	-	8.56
รวม	8.56	-	8.56

๙

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.11 สิ้นทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า (ต่อ)

งานระหว่างก่อสร้าง มีรายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	1 ต.ค. 65	เพิ่ม(ลด)/ ปรับปรุง	30 ก.ย. 66
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (ส่วนต่อขยาย)			
ช่วงสมุทรปราการ - บางปู			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	12.85	-	12.85
รวม	12.85	-	12.85
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีชมพู			
ช่วงแคราย - มีนบุรี			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	33.72	-	33.72
รวม	33.72	-	33.72
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเหลือง			
ช่วงลาดพร้าว - สำโรง			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	124.02	(124.02)	-
รวม	124.02	(124.02)	-
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล			
ช่วงแคราย - ลำสาอี (บีงกุ่ม)			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	36.88	10.92	47.80
รวม	36.88	10.92	47.80
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า สายสีเขียว			
ช่วงบางรี - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ			
ค่าระบบจอดรถอาคารและลานจอด	-	0.81	0.81
รวม	-	0.81	0.81

๓๑



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.11 สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า (ต่อ)

งานระหว่างก่อสร้าง มีรายละเอียดดังนี้ (ต่อ)

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	1 ต.ค. 65	เพิ่ม(ลด)/ ปรับปรุง	30 ก.ย. 66
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า			
ระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	11.05	33.00	44.05
รวม	11.05	33.00	44.05
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า			
ระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	39.28	-	39.28
รวม	39.28	-	39.28
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า			
ระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	33.80	5.93	39.73
รวม	33.80	5.93	39.73
รวมทั้งสิ้น	80,387.34	14,988.46	95,375.80

๓๘

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.12 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี	
	ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน		
ราคาทุน	241.18	188.83
บวก เพิ่มระหว่างงวด	42.03	52.35
หัก ลดระหว่างงวด	28.97	-
	254.24	241.18
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	172.63	141.07
	81.61	100.11
สินทรัพย์ระหว่างพัฒนา	83.55	37.68
รวม	165.16	137.79

## 7.13 สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ

สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ จำนวน 2,489.70 ล้านบาท เป็นค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้พื้นที่ของที่ดินทั้งบนดินและใต้ดิน สำหรับก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ โดยไม่ได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดิน ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี	
	ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	1,235.81	1,235.81
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	379.57	465.94
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	75.49	75.49
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี(สุวินทวงศ์)	348.10	348.10
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	450.73	-
รวม	2,489.70	2,125.34

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

7.14 สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอดตัดบัญชี จำนวน 53.36 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าเช่าที่ดินจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในระยะเวลา 30 ปี สัญญาเริ่มวันที่ 1 สิงหาคม 2541 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2571 เพื่อก่อสร้างอาคารชั้นลงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสามย่านและปล่องระบายอากาศ และค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง ค่าจ้างรื้อถอน ค่าขนย้าย ค่าขาดประโยชน์สูญเสียรายได้ และค่าใช้จ่ายอื่นๆ รวมเป็นเงิน 75.95 ล้านบาท ตัดจำหน่ายปีละ 2.53 ล้านบาท ซึ่งได้ตัดจำหน่ายสะสมเป็นค่าใช้จ่ายแล้วจำนวน 63.71 ล้านบาท คงเหลือ 12.24 ล้านบาท และค่าสิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการที่มีระยะเวลาแน่นอนจำนวน 44.89 ล้านบาท ตัดจำหน่ายสะสมเป็นค่าใช้จ่ายแล้วจำนวน 3.77 ล้านบาท คงเหลือ 41.12 ล้านบาท

## 7.15 ดอกเบี้ยจ่ายระยะยาวรอดตัดบัญชี

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
ดอกเบี้ยจ่ายรอดตัดบัญชี ยกมา	2,050.00	-
หัก ค่าใช้จ่ายระหว่างงวด	91.04	-
คงเหลือ ดอกเบี้ยจ่ายรอดตัดบัญชี	1,958.96	-
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดภายใน 1 ปี	355.67	-
คงเหลือ ระยะยาว	1,603.29	-

ตามข้อตกลงแห่งสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง EBM จะได้รับเงินสนับสนุนค่างานโยธาจำนวน 25,050 ล้านบาท และได้โอนกรรมสิทธิ์ในบรรดาทรัพย์สินที่ผู้รับสัมปทานจัดหาภายใต้สัญญาร่วมลงทุนโดยมีมูลค่าของงานโยธา จำนวน 23,000 ล้านบาท รพม. จึงรับรู้ส่วนต่างของรายการขั้นต้นเป็นดอกเบี้ยจ่ายรอดตัดบัญชี จำนวน 2,050 ล้านบาท และทยอยตัดรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเป็นรายงวดตลอดระยะเวลา 10 ปี

๙

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.16 เจ้าหน้างานระหว่างก่อสร้าง

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี	
	ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
เจ้าหน้าค่างที่ปรึกษา	81.30	143.12
เจ้าหน้ค่างานก่อสร้าง	2,775.48	2,840.17
รวม	2,856.78	2,983.29

## 7.17 เจ้าหน้่อื่น

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี	
	ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
เจ้าหน้่อื่น	718.63	498.70
เจ้าหน้สรรพากร	13.90	14.11
รายได้รับล่วงหน้า	181.09	185.70
เงินมัดจำและเงินรับล่วงหน้าอื่น	16.62	14.85
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น	39.88	20.05
ค่าตอบแทนพิเศษ (โบนัส) ค้างจ่าย	-	27.03
รวม	970.12	760.44

๓



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.18 เงินค้ำนำส่งคลัง

ตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค 0805.1/ว.037 ลงวันที่ 10 มกราคม 2562 เรื่อง การให้รัฐวิสาหกิจที่ไม่อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีเพื่อนำส่งคลัง รพม. ดำเนินการจัดสรรกำไรสุทธิเพื่อนำส่งเป็นรายได้แผ่นดินตามหนังสือสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ที่ กค 0804.1/ว.021 ลงวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2558 เรื่อง แนวปฏิบัติในการคำนวณกำไรเพื่อการจัดสรรโบนัสของรัฐวิสาหกิจ กำหนดให้ รพม. จัดสรรกำไรสุทธิเพื่อนำส่งเป็นรายได้แผ่นดิน โดยคำนวณจากกำไรสุทธิจากงบการเงินเฉพาะกิจการที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ได้ตรวจสอบรับรองแล้วก่อนหักโบนัสกรรมการและโบนัสพนักงาน ซึ่ง รพม. ได้จัดสรรกำไรสุทธินำส่งเป็นรายได้แผ่นดินปีละ 2 ครั้ง ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนมากที่ กค 0805/ว.60 ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2549 ประกอบด้วย การนำส่งรายได้แผ่นดินระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานงวดครึ่งปีจากงบการเงินที่ สตง. ได้สอบทานแล้ว และการนำส่งรายได้แผ่นดินประจำปี โดยคำนวณตามผลการดำเนินงานสำหรับปีจากงบการเงินที่ สตง. ได้ตรวจสอบรับรองแล้ว หักด้วยรายได้แผ่นดินที่ได้นำส่งระหว่างกาลแล้ว มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ตุลาคม	202.01	125.09
<u>บวก</u> จัดสรรสำหรับปี	414.76	311.53
<u>บวก</u> รายได้แผ่นดินส่งคลังปี 2564 เพิ่มเติม	93.50	-
รวม	710.27	436.62
<u>หัก</u> รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง	518.87	234.61
คงเหลือ	191.40	202.01

ในงวดบัญชีปี 2566 รพม. ได้ประมาณการเงินค้ำนำส่งคลัง จำนวน 414.76 ล้านบาท และจัดสรรกำไรสุทธินำส่งเป็นรายได้แผ่นดินรวม 518.87 ล้านบาท ประกอบด้วย การนำส่งงวดประจำปี 2564 ส่วนที่เหลือจากที่นำส่งระหว่างกาล จำนวน 218.59 ล้านบาท การนำส่งงวดประจำปี 2565 ส่วนที่เหลือจากที่นำส่งระหว่างกาล จำนวน 76.92 ล้านบาท และการนำส่งระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานงวดครึ่งปี 2566 จำนวน 223.36 ล้านบาท คงเหลือเงินค้ำนำส่งคลังจำนวน 191.40 ล้านบาท

๙

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.19 ต้นทุนทางการเงินค้างจ่าย

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
ดอกเบียเงินกู้	1,008.30	671.96
ดอกเบียจ่ายตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	181.60	191.48
ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินกู้ค้างจ่าย	259.25	219.97
รวม	1,449.15	1,083.41

7.20 ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า จำนวน 0.54 ล้านบาท เป็นค่าตอบแทนสิทธิในการให้เชื่อมต่อทางเดินอาคาร Interchange กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสุขุมวิท จำนวน 3.00 ล้านบาท ได้โอนรับรู้เป็นรายได้สะสมแล้ว จำนวน 2.46 ล้านบาท

## 7.21 รายได้รอการรับรู้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	1 ต.ค. 65	เพิ่มขึ้น	โอนเป็นรายได้/ ปรับปรุง	30 ก.ย. 66
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	197,889.36	34,055.64	(5,810.42)	226,134.58
เงินบริจาคจาก สนพ.	5.29	-	(0.88)	4.41
สินทรัพย์บริจาค	11.83	-	(0.49)	11.34
สินทรัพย์ตามสัญญาสัมปทาน	32,390.55	20,174.03	(2,175.27)	50,389.31
รวม	230,297.03	54,229.67	(7,987.06)	276,539.64

๓

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.21 รายได้รอการรับรู้ (ต่อ)

เงินอุดหนุนจากรัฐบาล เป็นเงินอุดหนุนเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์รับรู้เงินอุดหนุนดังกล่าว เป็นรายได้รอการรับรู้ และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	1 ต.ค. 65	เพิ่มขึ้น	โอนเป็นรายได้/ ปรับปรุง	30 ก.ย. 66
เงินอุดหนุนเพื่อโครงการรถไฟฟ้ามหานคร				
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	58,418.02	-	(2,072.01)	56,346.01
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	47,206.98	*118.12	(954.27)	46,370.83
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	16,523.20	-	(426.95)	16,090.47
			*(5.78)	
สายฉลองรัชธรรม	49,580.08	*51.93	(2,029.31)	47,602.70
เงินอุดหนุนเพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงานใหม่	113.97	-	(13.15)	100.82
เงินอุดหนุนเพื่อโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ				
สายสีส้ม ช่วงคลังสินค้า - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	12,455.73	1,305.26	-	13,760.99
สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	5,224.89	-	(3.87)	5,221.02
สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	4,679.43	25,033.64	(267.63)	29,445.44
สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	1,637.49	-	(32.02)	1,605.47
สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	278.67	-	(5.43)	273.24
สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	1,770.90	7,546.69	-	9,317.59
รวมสุทธิ	197,889.36	34,055.64	(5,810.42)	226,134.58

หมายเหตุ \*ปรับปรุงอื่น

๙



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

### 7.21 รายได้รอการรับรู้ (ต่อ)

#### 7.21.1 เงินอุดหนุนจากรัฐบาล (ต่อ)

ในการรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยาย โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม อาคารจอดรถ สายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ และอาคารจอดรถ สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง รฟม. มีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้และจะได้รับเงินอุดหนุนนั้น จึงรับรู้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเป็นรายได้รอการรับรู้คู่กับเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล เพื่อชำระคืนเงินต้นตลอดอายุของสัญญาเงินกู้ค่าออกแบบค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ และดอกเบี้ยเงินกู้ยืมดังกล่าวเฉพาะในส่วนที่สามารถรวมเป็นต้นทุนของสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าได้ รวมถึงเงินอุดหนุนเพื่อจ่ายชำระค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าพร้อมดอกเบี้ย และเงินอุดหนุนเพื่อสนับสนุนงานโยธา โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ ตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง ซึ่ง รฟม. ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลมาโดยตลอดและจะยังคงได้รับต่อไป

7.21.2 เงินบริจาคจากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน (สนพ.) เพื่อก่อสร้างลานจอดรถที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินรัชดาภิเษก โดยทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์

7.21.3 สินทรัพย์บริจาค เป็นสินทรัพย์ที่ รฟม. ได้รับจากหน่วยงานต่างๆ อาทิเช่น สิ่งก่อสร้าง ครุภัณฑ์สำนักงาน ยานพาหนะ และครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ เป็นต้น โดยทยอยรับรู้เป็นรายได้อื่นตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์

7.21.4 สินทรัพย์ตามสัญญาสัมปทาน เป็นสินทรัพย์ที่ได้รับโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยทยอยรับรู้เป็นรายได้จากการให้สัมปทานตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ตามสัญญาสัมปทาน

๙



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.22 เจ้าหนี้จากสัญญาสัมปทาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า		
สายฉลวงรีซอร์ม	4,674.10	6,323.78
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,649.68	1,649.68
รวม	3,024.42	4,674.10
ค่าสนับสนุนงานโยธา		
สายสี่เหลี่ยม ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	22,545.00	-
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,505.00	-
รวม	20,040.00	-
คงเหลือ	23,064.42	4,674.10

เจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า เป็นค่าอุปกรณ์งานระบบตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน ระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ตั้งแต่ช่วงสถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน มูลค่าตามสัญญาจำนวน 16,491.83 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่ง รฟม. ต้องชำระคืนเป็นรายเดือน เดือนละเท่าๆกัน เป็นระยะเวลา 120 เดือน หลังจากเริ่มการให้บริการเดินรถไฟฟ้าพร้อมดอกเบี้ยจ่าย มีรายละเอียดดังนี้

- (1) การชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า
  - ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2559 ถึงเดือนมีนาคม 2560 เดือนละ 136.85 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)
  - ตั้งแต่เดือนเมษายน 2560 ถึงเดือนกรกฎาคม 2569 เดือนละ 137.47 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)
- (2) ชำระดอกเบี้ยระหว่างการชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า ตามอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 12 เดือน ของธนาคารที่ให้ BEM กู้ยืมประกาศใช้อยู่ ณ วันที่ 1 ของเดือน+2.5% ต่อปี

เจ้าหนี้ค่าสนับสนุนงานโยธา เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่วงลาดพร้าว - สำโรง มูลค่าตามสัญญา 25,050 ล้านบาท ซึ่ง รฟม.ต้องชำระเป็นรายปี ปีละเท่าๆกัน เป็นระยะเวลา 10 ปี หลังจากเริ่มการให้บริการเดินรถไฟฟ้าพร้อมดอกเบี้ยจ่าย

๓

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.23 เงินกู้ยืมระยะยาว

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2566			
	เงินกู้ยืมต่างประเทศ		เงินกู้ยืมในประเทศ	รวม
	ล้านเยน	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
เงินกู้	84,381.05	20,987.33	179,383.56	200,370.89
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,381.81	1,338.56	7,025.14	8,363.70
หัก หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	-	-	28,171.91	28,171.91
คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว	78,999.24	19,648.77	144,186.51	163,835.28

	2565			
	เงินกู้ยืมต่างประเทศ		เงินกู้ยืมในประเทศ	รวม
	ล้านเยน	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
	เงินกู้	89,762.86	23,865.25	167,899.71
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5,381.80	1,430.86	1,267.99	2,698.85
หัก หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	-	-	28,171.91	28,171.91
คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว	84,381.06	22,434.39	138,459.81	160,894.20

## 7.24 หนี้สินตามสัญญาเช่า

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
	หนี้สินตามสัญญาเช่า	50.16
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอดตัดบัญชี	1.15	2.10
หัก ภาษีซื้อที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	2.41	4.02
คงเหลือ	46.60	71.73
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	28.60	37.57
คงเหลือ	18.00	34.16

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.25 ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี  
ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ

	2566	2565
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด	488.84	555.92
(กำไร) ขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงาน	2.84	(98.54)
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานสำหรับงวดปัจจุบัน	53.19	50.68
ผลประโยชน์ที่จ่ายระหว่างงวด	(17.41)	(18.85)
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	4.19	(0.37)
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด	531.65	488.84

ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานสำหรับงวดปัจจุบัน	2566	2565
ต้นทุนบริการ	36.83	34.74
ต้นทุนดอกเบี้ย	16.36	15.94
รวม	53.19	50.68

ข้อสมมติฐานในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

อัตราคิดลด (Discount Rate)	ร้อยละ 2.46 - 3.88 แปรผันตามอายุพนักงาน
อัตราการขึ้นเงินเดือน	ร้อยละ 6.00 ต่อปี
อัตรามรณะ	ตามตารางมรณะไทยปี 2560 เฉลี่ยรวมเพศชาย - หญิง เท่ากับร้อยละ 5.58 ต่อปี
ราคาทองคำรูปพรรณ 96.5%	น้ำหนัก บาทละ 32,150.00 บาท



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.25 ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน (ต่อ)

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาวะผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 และ 2565 สรุปได้ ดังนี้

	หน่วย : ล้านบาท	
	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของ ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้น(ลดลง)	
	2566	2565
อัตราคิดลด		
อัตราเพิ่มขึ้น 1%	(65.64)	(65.94)
อัตราลดลง 1%	84.24	80.02

ระยะเวลาถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของประมาณการหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของ รฟม. สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2566 คือ 22.67 ปี (สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2565 : 23.34 ปี)

## 7.26 สินทรัพย์/หนี้สินทางการเงิน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติที่ประชุม เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2556 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้ต่างประเทศของ รฟม. กระทรวงการคลังจึงได้ดำเนินการทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap) ของเงินกู้ JICA โดยแปลงหนี้เงินกู้เยนอัตราดอกเบี้ยคงที่เป็นหนี้เงินกู้บาทอัตราดอกเบี้ยคงที่ ซึ่ง รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบต่อการทำธุรกรรมดังกล่าวของกระทรวงการคลังตามสัญญาเพื่อการทำธุรกรรม Cross Currency Swap หนี้เงินกู้ต่างประเทศของรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 2556 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXIII-6 ลงวันที่ 30 กันยายน 2541 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 19,516.27 ล้านบาท เป็นเงิน 5,675.33 ล้านบาท

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2556 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXIII-3 ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2541 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 24,419.60 ล้านบาท เป็นเงิน 7,565.19 ล้านบาท

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 10 เมษายน 2557 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXV-3 ลงวันที่ 22 กันยายน 2543 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 35,332.29 ล้านบาท เป็นเงิน 11,186.20 ล้านบาท

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2557 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXIV-1 ลงวันที่ 29 กันยายน 2542 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 26,293.25 ล้านบาท เป็นเงิน 8,353.37 ล้านบาท

9



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.26 สินทรัพย์/หนี้สินทางการเงิน (ต่อ)

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 22 กันยายน 2557 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXIV-1 ลงวันที่ 29 กันยายน 2542 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 26,293.25 ล้านบาท เป็นเงิน 8,140.39 ล้านบาท

คณะรัฐมนตรีได้มีมติที่ประชุม เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2561 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้ต่างประเทศของ รฟม. กระทรวงการคลังจึงได้ดำเนินการทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap) ของเงินกู้ JICA โดยแปลงหนี้เงินกู้เยนอัตราดอกเบี้ยคงที่เป็นหนี้เงินกู้บาทอัตราดอกเบี้ยคงที่ ซึ่ง รฟม. เป็นผู้รับผิดชอบต่อการทำธุรกรรมดังกล่าวของกระทรวงการคลังตามสัญญาเพื่อการทำธุรกรรม Cross Currency Swap หนี้เงินกู้ต่างประเทศของรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ลงวันที่ 15 สิงหาคม 2561 ตามสัญญาเงินกู้เลขที่ TXXX-1A ลงวันที่ 31 มีนาคม 2551 เงินต้นตามสัญญา จำนวน 2,942.40 ล้านบาท เป็นเงิน 882.72 ล้านบาท

รฟม. รับรู้สินทรัพย์ (หนี้สิน) ทางการเงินที่เกิดจากผลต่างของอัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศกับอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 โดยอัตราแลกเปลี่ยน 1 เยน เท่ากับ 0.2487210 บาท รายละเอียดดังนี้

## งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ

	เงินต้นคงเหลือตามสัญญา CCS			2566		2565
	ล้านบาท	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญา CCS	ล้านบาท	ล้านบาท	สินทรัพย์ (หนี้สิน) ทางการเงิน ล้านบาท	สินทรัพย์ (หนี้สิน) ทางการเงิน ล้านบาท
	(1)	(2)	(3)=(1)*(2)	(4)	(5)=(4)-(3)	
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ						
- ลงวันที่ 29 ก.ค. 2556	11,480.16	0.2908	3,338.43	2,855.36	(483.07)	(305.28)
- ลงวันที่ 13 ส.ค. 2556	14,651.76	0.3098	4,539.11	3,644.20	(894.91)	(686.56)
- ลงวันที่ 10 เม.ย. 2557	22,666.00	0.3166	7,176.06	5,637.51	(1,538.55)	(1,217.49)
- ลงวันที่ 21 ส.ค. 2557	16,827.68	0.3177	5,346.15	4,185.39	(1,160.76)	(926.69)
- ลงวันที่ 22 ก.ย. 2557	16,827.68	0.3096	5,209.85	4,185.40	(1,024.45)	(781.87)
- ลงวันที่ 15 ส.ค. 2561	1,927.77	0.3000	578.33	479.47	(98.86)	(72.71)
	84,381.05		26,187.93	20,987.33	(5,200.60)	(3,990.60)

๓

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.27 รายได้จากเงินอุดหนุน

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี	
	ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์		
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	2,072.01	2,071.43
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	954.27	952.04
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	426.95	427.14
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	2,029.31	2,028.55
อาคารสำนักงาน	13.15	13.14
โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	5.44	5.44
โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	32.03	32.03
โครงการรถไฟฟ้า สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	176.60	-
รวม	5,709.76	5,529.77
เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อดำเนินงาน		
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,930.55	1,548.88
ชำระดอกเบี้ยเงินกู้โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร		
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	1,037.30	1,088.35
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	800.75	565.04
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	283.13	182.92
สายฉลองรัชธรรม	586.14	622.16
สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	2.18	2.20
สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	15.31	15.94
สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	91.03	-
รวม	4,746.39	4,025.49
รวมทั้งสิ้น	10,456.15	9,555.26

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.28 รายได้จากการให้สัมปทาน

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล		
เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร		
จำนวนเงินรายปี	2,672.90	2,491.35
จำนวนเงินเป็นร้อยละ 5 ของรายรับ	-	54.50
จำนวนเงินเป็นร้อยละ 15 ของรายรับ	409.57	85.30
เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์		
จำนวนเงินรายปี	46.73	46.73
จำนวนเงินเป็นร้อยละ 7 ของรายรับ	49.97	40.38
รวม	3,179.17	2,718.26
สินทรัพย์ที่ได้มาจากสัญญาสัมปทาน		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	2,023.24	2,023.24
โครงการรถไฟฟ้า สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	152.03	-
รวม	2,175.27	2,023.24
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม		
ค่าโดยสาร	466.98	417.21
ค่าธรรมเนียมออกบัตรโดยสาร	0.80	0.66
รวม	467.78	417.87
รวมทั้งสิ้น	5,822.22	5,159.37
เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ร้อยละ 7 ของรายรับ ประกอบด้วย		
(1) รายได้จากการโฆษณาประชาสัมพันธ์	26.13	19.12
(2) รายได้ค่าตอบแทนพื้นที่เช่าและบริการ	9.13	6.89
(3) รายได้จากการจัดให้มีการบริการสื่อสารโทรคมนาคม	14.63	14.29
(4) รายได้พัฒนาเชิงพาณิชย์อื่น	0.08	0.08
รวม	49.97	40.38



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

### 7.28 รายได้จากการให้สัมปทาน (ต่อ)

#### 7.28.1 รายได้จากสัญญาสัมปทาน โครงการระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ตามสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล วันที่ 1 สิงหาคม 2543 และสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย วันที่ 31 มีนาคม 2560 ดังรายละเอียดต่อไปนี้

สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ

เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

จำนวนเงินรายปี

BEM ตกลงแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้แก่ รฟม. เป็นรายปี ตั้งแต่ปีที่ 11 นับจากปีที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้จนถึงสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา รวมทั้งสิ้น 43,567 ล้านบาท ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว โดยในแต่ละปีจะแบ่งชำระเงินตามจำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญาเป็น Lump sum amount

จำนวนเงินเป็นร้อยละ

BEM ตกลงแบ่งรายได้ให้แก่ รฟม. ในอัตราร้อยละของรายได้จากค่าโดยสาร ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว นับจากปีที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ คือ ปีที่ 1-14 อัตราร้อยละ 1 ปีที่ 15 อัตราร้อยละ 2 ปีที่ 16-18 อัตราร้อยละ 5 และปีที่ 19-25 อัตราร้อยละ 15 โดยชำระเงินเป็นรายเดือน

เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

จำนวนเงินรายปี

BEM ตกลงแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามสิทธิในการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. เป็นเงินรายปีตลอดระยะเวลาตามสัญญา จำนวน 930 ล้านบาท ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว นับจากปีที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้ คือปีที่ 1-8 ปีละ 10 ล้านบาท และปีที่ 9-25 ปีละ 50 ล้านบาท

จำนวนเงินเป็นร้อยละ

BEM ตกลงแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ให้แก่ รฟม. ในอัตราร้อยละ 7 ต่อปี ของรายได้ที่ได้รับจากลูกค้า ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้วตั้งแต่ปีที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้เป็นต้นไปจนถึงสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา โดยชำระเงินเป็นรายเดือน

๓



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

### 7.28 รายได้จากกรให้สัมปทาน (ต่อ)

#### 7.28.1 รายได้จากสัญญาสัมปทาน โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ต่อ)

รายได้จากสินทรัพย์ที่ได้มาจากสัญญาสัมปทาน

ตามข้อตกลงของสัญญาสัมปทาน กำหนดให้กรรมสิทธิ์ในระบบรถไฟฟ้าทั้งหมดจะตกเป็นของ รฟม. หลังจากที่ได้ผ่านการทดสอบที่จำเป็นตามสัญญาและ รฟม. ได้ออกหนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าให้แก่ผู้รับสัมปทาน รฟม. จะรับรู้รายการทรัพย์สินที่ผู้รับสัมปทานส่งมอบ ในส่วนที่ รฟม. ไม่ได้ลงทุนคู่กับรายได้รอการรับรู้ และทยอยรับรู้รายได้อย่างเป็นระบบตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง

สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

รฟม. จะได้รับค่าตอบแทนตามที่ระบุไว้ในสัญญาสัมปทาน เมื่อ BEM มีผลตอบแทนการลงทุน (Equity Internal Rate of Return – Equity IRR) จากการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งคำนวณจากงบการเงิน ณ สิ้นปี (31 ธันวาคม) ของ BEM ที่ได้รับการรับรองโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เกินกว่าร้อยละ 9.75 ขึ้นไป

ปี 2566 รฟม. ไม่ได้รับค่าตอบแทนดังกล่าว เนื่องจากผลตอบแทนการลงทุนจากการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งคำนวณจากงบการเงินที่ได้รับการรับรองโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ณ 31 ธันวาคม 2565 ของ BEM ยังไม่ถึงเกณฑ์ที่กำหนด

#### 7.28.2 รายได้จากสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุนการจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน) โดยระบุรายละเอียด ตามข้อ 3.2 (จ) การจัดเก็บรายได้ ดังนี้

(จ) การจัดเก็บรายได้

รายได้ค่าโดยสาร

ผู้รับสัมปทาน (BEM) มีหน้าที่จัดเก็บค่าโดยสารในสถานีของ รฟม. ในนามของ รฟม. โดยต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และระเบียบวิธีการตรวจสอบของ รฟม. และต้องส่งมอบรายได้ค่าโดยสารที่จัดเก็บรายได้ทั้งหมดให้แก่ รฟม. โดยพลัน โดยคู่สัญญาจะต้องร่วมกันตกลงกำหนดวิธีการและเวลาในการส่งมอบค่าโดยสารให้ชัดเจนต่อไป ซึ่ง รฟม. ได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบรายได้และเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร และคู่มือแผนงานการปฏิบัติงานการจัดแบ่งรายได้ค่าโดยสาร (Clearing House : CH) และ BEM ได้นำส่งเอกสารขั้นตอนและวิธีการนำส่งรายได้ตามหนังสือ BEM/M/PPL/3675/59 ลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2559 เพื่อใช้เป็นแนวการปฏิบัติงานให้ถูกต้องตรงกัน ทั้ง 2 ฝ่าย ทั้งนี้ หากรัฐบาลกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าโดยสารระบบตัวร่วม และค่าโดยสารร่วมในภายหลัง รฟม. สามารถเปลี่ยนแปลงขอบเขตงานในการจัดเก็บค่าโดยสารในสถานีได้โดยออกคำสั่งการเปลี่ยนแปลง

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.28 รายได้จากการให้สัมปทาน (ต่อ)

## 7.28.2 รายได้จากสัมปทาน โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (ต่อ)

## การพัฒนาเชิงพาณิชย์

ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน รฟม. มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในพื้นที่ระบบรถไฟฟ้า และมีสิทธิในการหาประโยชน์และจัดเก็บรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ทั้งหมดโดยอาจมอบสิทธิให้แก่บุคคลใดดำเนินการแทน ผู้รับสัมปทานจะไม่ขัดขวางหรือกระทำการใด ๆ อันเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการตามสัญญา

## 7.28.3 รายได้จากสัญญาสัมปทาน โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง

ตามสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2560 ดังรายละเอียดต่อไปนี้

รถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง

เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

จำนวนเงินรายปี

EBM ตกลงแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้แก่ รฟม. เป็นรายปี ตั้งแต่ปีที่ 11 นับจากปีที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้จนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา รวมทั้งสิ้น 250 ล้านบาท ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว

จำนวนเงินเป็นร้อยละ

EBM ตกลงแบ่งรายได้ให้แก่ รฟม. เมื่อมีปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ในอัตราร้อยละของรายได้จากค่าโดยสาร ซึ่งรวมภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ดังนี้

- (1) ปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ร้อยละ 30 แต่ไม่เกินร้อยละ 50 จะแบ่งรายได้ให้ รฟม. อัตราร้อยละ 20 ของรายได้ที่เกิดจากปริมาณผู้โดยสารที่เกินกว่าร้อยละ 30
- (2) ปริมาณผู้โดยสารสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ร้อยละ 50 จะแบ่งรายได้ให้ รฟม.ตามลำดับขั้น คือ
  - ปริมาณผู้โดยสารที่เกินกว่าร้อยละ 30 - 50 จะแบ่งรายได้ให้ รฟม. อัตราร้อยละ 20 ของรายได้ที่เกิดจากปริมาณผู้โดยสารที่เกินกว่าร้อยละ 30 - 50 และ
  - ปริมาณผู้โดยสารที่เกินกว่าร้อยละ 50 จะแบ่งรายได้ให้ รฟม. อัตราร้อยละ 40 ของรายได้ที่เกิดจากปริมาณผู้โดยสารที่เกินกว่าร้อยละ 50

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.28 รายได้จากการให้สัมปทาน (ต่อ)

## 7.28.3 รายได้จากสัญญาสัมปทาน โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง (ต่อ)

รายได้จากสินทรัพย์ที่ได้มาจากสัญญาสัมปทาน

ตามข้อตกลงของสัญญาสัมปทาน กำหนดให้กรรมสิทธิ์ในระบบรถไฟฟ้าทั้งหมดจะตกเป็นของ รฟม. หลังจากที่ได้ผ่านการทดสอบที่จำเป็นตามสัญญาและ รฟม. ได้ออกหนังสือรับรองการให้บริการเดินรถไฟฟ้าให้แก่ผู้รับสัมปทาน รฟม. จะรับรู้รายการทรัพย์สินที่ผู้รับสัมปทานส่งมอบ ในส่วนที่ รฟม. ไม่ได้ลงทุนคู่กับรายได้รอการรับรู้ และทยอยรับรู้รายได้อย่างเป็นระบบตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ที่เกี่ยวข้อง

## 7.29 รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
รายได้จากการอนุญาตให้ใช้สิทธิทรัพย์สิน	98.44	84.48
รายได้จากแผงค้า	14.07	12.33
รายได้จากการให้บริการจอดรถ	82.01	43.44
รวม	194.52	140.25

## 7.30 รายได้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ดอกเบี้ยรับ	104.93	44.00	104.93	44.00
รายได้เงินปันผล	-	-	150.75	100.50
รายได้อื่น ๆ	27.66	39.23	27.66	39.23
รวม	132.59	83.23	283.34	183.73

ก



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.31 ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้า

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี	
	ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ
	2566	2565
ค่าจ้างเหมาบริการเดินรถและซ่อมบำรุง	2,515.97	2,057.55
ค่าใช้จ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มไม่ขอคืน	183.30	159.23
บัตรโดยสารใช้ไป	4.56	3.36
ค่าชดเชยการเปลี่ยนถ่ายระบบ	86.77	137.03
รวม	2,790.60	2,357.17

## 7.32 ค่าใช้จ่ายอื่น

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี	
	ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ
	2566	2565
ค่าธรรมเนียมธนาคาร	1.43	0.81
ค่าเบี้ยประกันภัย	1.06	1.05
ค่าจ้างเหมาบริการ	230.85	248.78
ค่าเช่า	9.32	3.50
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา	82.66	44.53
ค่าโฆษณาและประชาสัมพันธ์	32.97	25.55
ค่าใช้จ่ายกิจกรรม	7.04	6.77
ค่าใช้จ่ายเดินทาง	4.83	0.35
ค่าสอบบัญชี	7.25	1.80
ค่าสาธารณูปโภค	62.72	53.37
ค่าภาษีต่าง ๆ	296.95	324.32
ค่าวัสดุสำนักงาน	1.34	1.40
ค่าใช้จ่ายครุภัณฑ์	3.29	3.72
ค่าใช้จ่ายอื่น	10.50	15.82
รวม	752.21	731.77



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.33 ต้นทุนทางการเงิน

	หน่วย : ล้านบาท	
	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี	
	ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565
ดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ยืมสถาบันการเงิน		
- เงินกู้ต่างประเทศเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า	1,040.19	1,102.40
- เงินกู้ในประเทศเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า	3,214.71	2,355.81
ดอกเบี้ยจ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	158.85	185.77
ดอกเบี้ยจ่ายค่างานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	91.04	-
ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาเช่า	1.20	1.96
รวม	4,505.99	3,645.94
ค่าธรรมเนียมการให้กู้ต่อ	271.37	228.23
ต้นทุนทางการเงิน	4,777.36	3,874.17
<u>หัก</u> รายการรับรู้เป็นต้นทุนสินทรัพย์ของโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง		
- ดอกเบี้ยจ่าย	1,696.82	1,150.41
- ค่าธรรมเนียมการให้กู้ต่อ	173.49	150.68
รวม	1,870.31	1,301.09
คงเหลือ	2,907.05	2,573.08

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.34 ภาวะผูกพัน

ภาวะผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนตามสัญญาก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า รฟม. มีภาวะผูกพันตามสัญญาว่าจ้างที่ปรึกษาและสัญญาจ้างก่อสร้างงานโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งกำหนดการชำระเงินผันแปรตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานตามสัญญา

หน่วย : ล้านบาท

	ปีสิ้นสุด	2566	2565
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต	ตามความก้าวหน้า		
ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ท่าแยกฉลอง	ของงาน	33.05	11.05
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง	ตามความก้าวหน้า		
ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี	ของงาน	39.28	39.28
โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว	ตามความก้าวหน้า		
ช่วงตลาดเซฟวัน-สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสัย	ของงาน	33.80	33.80
โครงการรถไฟฟ้า สายสีน้ำตาล	ตามความก้าวหน้า		
ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)	ของงาน	39.72	49.97
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม			
ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี(สุวินทวงศ์)	2567	13,963.43	8,750.38
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	2573	72,435.63	82,638.59
รวม		86,544.91	91,523.07

ภาวะผูกพันเกี่ยวกับรายจ่ายฝ่ายทุนตามสัญญาอื่น ๆ

หน่วย : ล้านบาท

ไม่เกิน 1 ปี

รวม

	2566	2565
ไม่เกิน 1 ปี	85.17	145.46
รวม	85.17	145.46

๙

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.34 ภาวะผูกพัน (ต่อ)

ภาวะผูกพันจากสัญญาจ้างเหมาบริการเดินรถและซ่อมบำรุง

รฟม. เข้าทำสัญญาที่ 4 สัมปทานสำหรับการลงทุน การจัดการระบบรถไฟฟ้าการให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา (สถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน) กับบริษัท รถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BMCL) ลงวันที่ 4 กันยายน 2556 กำหนดอายุสัมปทานระยะเวลา 30 ปี ซึ่งสัญญาฉบับนี้ตกเป็นสิทธิของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) หลังจากการควบรวมกิจการ เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 สัญญาจะสิ้นสุดลงในเดือนสิงหาคม 2586

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ไม่เกิน 1 ปี	2,619.71	2,052.33
เกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	10,478.82	8,209.34
เกิน 5 ปี	39,077.28	32,666.32
รวม	52,175.81	42,927.99

หมายเหตุ ปี 2565 ประมาณการจากค่าใช้จ่ายรายเดือน ๆ ละ 171,027,842.25 บาท

ปี 2566 ประมาณการจากค่าใช้จ่ายรายเดือน ๆ ละ 218,706,096.32 บาท

ภาวะผูกพันจากสัญญาจ้างเหมาบริการต่าง ๆ

หน่วย : ล้านบาท

	2566	2565
ไม่เกิน 1 ปี	380.08	134.77
เกิน 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	22.69	94.54
รวม	402.77	229.31

๑๙

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.35 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

7.35.1 รฟม. ถูกฟ้องร้องในคดีการเรียกร้องค่าทดแทน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 จำนวน 171 คดี คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จำนวน 54 คดี และศาลปกครองสูงสุด จำนวน 117 คดี ซึ่งมีมูลค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น จำนวน 93 คดี เป็นเงิน 610.43 ล้านบาท ตามรายละเอียดดังนี้

	คดีที่ถูกฟ้อง		คดีที่มีคำพิพากษาแล้ว			มูลค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น	
	จำนวน (คดี)	ทุนทรัพย์ (ล้านบาท)	ศาลปกครองกลาง (คดี)	ศาลปกครองสูงสุด (คดี)	จำนวน (คดี)	จำนวนเงิน (ล้านบาท)	
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	1	9.97	-	1	1	1.49	
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	14	254.83	-	14	11	20.21	
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	20	2,504.71	1	19	13	22.86	
* โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ	3	164.13	-	3	3	20.47	
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	16	22,046.30	-	16	13	346.01	
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	34	4,517.23	21	13	10	72.72	
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	30	6,366.60	4	26	17	48.58	
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	52	4,576.44	27	25	25	78.09	
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	1	0.30	1	-	-	-	
	171	40,440.51	54	117	93	610.43	

\* กทม. ตกลงเป็นผู้รับชำระหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561



## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม (ต่อ)

## 7.35 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น (ต่อ)

7.35.2 รฟม. ถูกฟ้องร้องในคดีอื่น ๆ จำนวน 18 คดี คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลแพ่ง จำนวน 3 คดี ศาลอุทธรณ์ จำนวน 1 คดี ศาลปกครองกลาง จำนวน 9 คดี ศาลฎีกา จำนวน 1 คดี และศาลปกครองสูงสุด จำนวน 4 คดี ตามรายละเอียดดังนี้

	คดีที่ถูกฟ้อง	
	จำนวน (คดี)	ทุนทรัพย์ (ล้านบาท)
คดีแพ่ง	5	20.25
คดีปกครองอื่น ๆ	13	371.82
รวม	18	392.07

## 7.36 วันที่ได้รับอนุมัติงบการเงิน

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย อนุมัติงบการเงินในวันที่ 12 มีนาคม 2567

๙

.....





### การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

☎ โทรศัพท์: 0 2716 4000 📠 โทรสาร: 0 2716 4019

💬 Call Center: 0 2716 4044

[www.mrta.co.th](http://www.mrta.co.th) | Email: [saraban@mrta.co.th](mailto:saraban@mrta.co.th) | Facebook : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



สแกน QR CODE เพื่ออ่าน  
รายงานประจำปี ในรูปแบบ E-Book



Scan QR CODE for Read  
Annual Report in E-Book