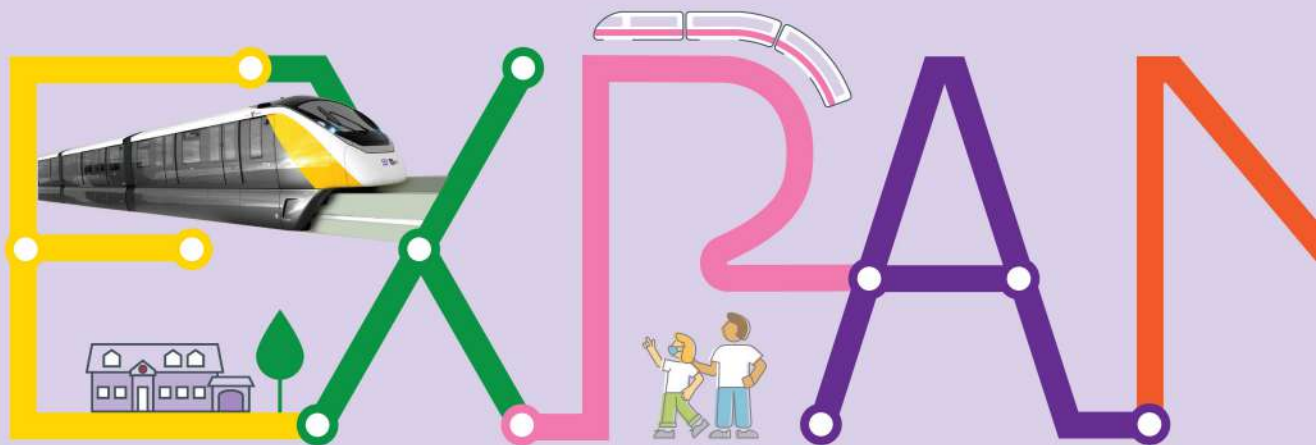
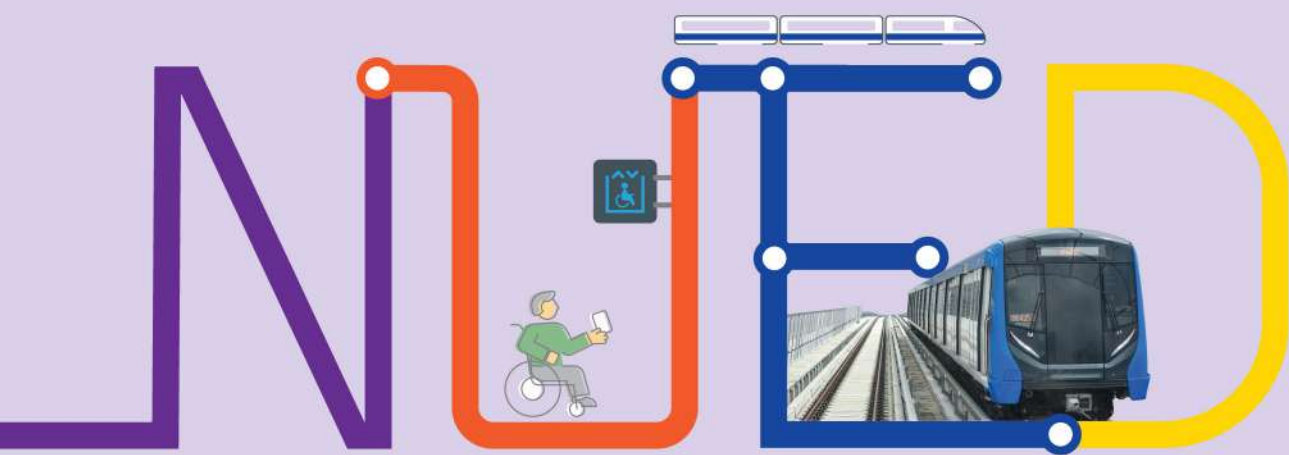




MOVING TOWARD



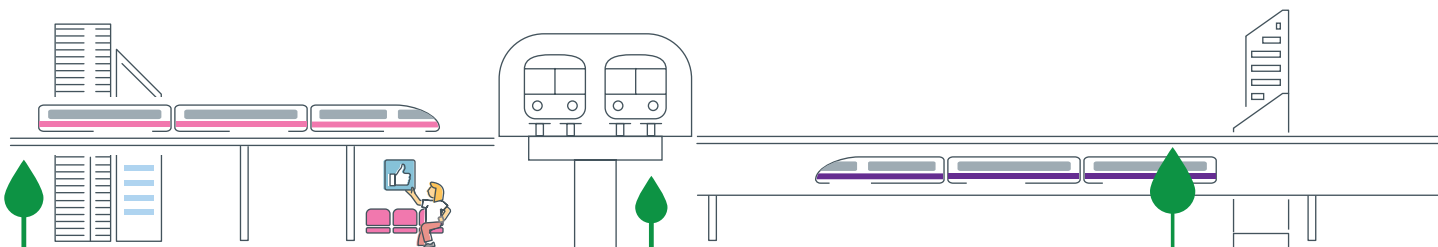


HAPPINESS

ก้าวต่อไปเพื่อขยายความสุขอย่างต่อเนื่อง

# สารบัญ

- 1 ข้อมูลทั่วไป
- 4 รางวัลแห่งความภาคภูมิใจ
- 6 สารประธานกรรมการ สฟม.
- 8 สารผู้ว่าการ สฟม.
- 10 โครงสร้างองค์กรและสรุปอัตรากำลังผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้าง  
(ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)
- 14 โครงสร้างของผู้มีอำนาจในการดำเนินกิจการของ สฟม.
- 16 รายงานและประวัติคณะกรรมการ สฟม.
- 26 ประวัติผู้บริหารระดับสูงและรายงานผู้บริหาร สฟม. (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)
- 34 ข้อมูลที่สำคัญทางการเงินและรายงานวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน
- 40 รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ สฟม. ต่อรายงานทางการเงิน
- 41 ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจ
- 42 นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการและอนุกรรมการชุดต่าง ๆ
- 44 นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง
- 45 จำนวนครั้งของการประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ
- 50 นโยบายด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- 54 นโยบายและกิจกรรมด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
- 62 นโยบายและผลการจัดการรายการเกี่ยวโยงกัน
- 63 จำนวน/มูลค่าหลักทรัพย์ (หุ้น) และรายชื่อบริษัทที่กรรมการ สฟม. ถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น)
- 64 สภาพธุรกิจ แผนงานทางธุรกิจและกลยุทธ์
- 72 ผลการดำเนินงานที่สำคัญในด้านต่าง ๆ
- 116 กิจกรรมสำคัญ
- 121 รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ สฟม.  
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564
- 123 รายงานของผู้สอบบัญชีและงบการเงิน



# VISION

วิสัยทัศน์

จากการประเมินสภาพแวดล้อม และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง  
รฟม. ได้กำหนดวิสัยทัศน์ของการดำเนินงานในช่วงปีงบประมาณ 2560 - 2565 ดังนี้

“ เป็นองค์กรที่มีความเป็นเลิศด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน  
ที่สามารถยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน  
และส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน ”

# MANDATE

พันธกิจ

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543  
ได้กำหนดวัตถุประสงค์ขององค์กรไว้ 3 ประการ ดังนี้

- 1) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกาหรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว
- 2) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้า เพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย
- 3) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า

# MISSION

ภารกิจ

จากวิสัยทัศน์ที่ตั้งไว้ รฟม. ได้กำหนดภารกิจหลักที่จะดำเนินการ  
ในช่วงปีงบประมาณ 2560 - 2565 ภายใต้อำนาจหน้าที่ขององค์กรไว้ ดังนี้

- 1) ดำเนินการขยายโครงข่ายการให้บริการรถไฟฟ้า และระบบเชื่อมต่อ
- 2) ดำเนินธุรกิจต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองการใช้ชีวิตของประชาชนและนโยบายของรัฐ
- 3) สร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่ผู้ใช้บริการ
- 4) มุ่งสู่การเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง ภายใต้หลักธรรมาภิบาล
- 5) สร้างวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้ในองค์กร
- 6) สร้างศูนย์กลางการเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

## ที่ตั้งหน่วยงาน

เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์ 0 2716 4000

โทรสาร 0 2716 4019

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

Email address : [pr@mrta.co.th](mailto:pr@mrta.co.th)

Facebook Fanpage : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย





# รางวัลแห่งความภาคภูมิใจ



### 1. โล่รางวัลผู้สนับสนุนโครงการ “สานใจไทย สู่ใจใต้” รุ่นที่ 37

รฟม. รั่วโล่รางวัลผู้สนับสนุนโครงการ “สานใจไทย สู่ใจใต้” รุ่นที่ 37 โดย รฟม. ได้ให้การสนับสนุนโครงการ “สานใจไทย สู่ใจใต้” รุ่นที่ 37 ด้วยการนำเยาวชนจาก 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดนราธิวาส ยะลา ปัตตานี สงขลา และสตูล ที่เข้าร่วมโครงการจำนวน 320 คน เข้าเยี่ยมชมและทดลองโดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2563

### 2. รางวัลศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่น ปี 2564

รฟม. ได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่น ปี 2564 ซึ่งได้รับรางวัลติดต่อกันเป็นปีที่ 3 โดย รฟม. เป็นหนึ่งใน 24 หน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์การประเมินศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่น จากหน่วยงานที่สมัครคัดเลือกจำนวนทั้งสิ้น 124 หน่วยงาน ทั้งนี้ ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของ รฟม. จัดตั้งขึ้นเพื่อให้บริการด้านข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนได้สะดวก รวดเร็ว อีกทั้งทำหน้าที่ในการเผยแพร่ผลการปฏิบัติงานต่างๆ ของ รฟม. เพื่อให้สอดคล้องตามแนวคิด “เปิดเผยเป็นหลัก ปกปิดเป็นข้อยกเว้น” ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540

### 3. รางวัล “ประกาศเกียรติคุณ ระดับแพลทินัม” ปีที่ 1

รฟม. ได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณ ระดับแพลทินัม ปีที่ 1 ซึ่งเป็นระดับขั้นสูงสุด ในกิจกรรม “การรณรงค์ลดสถิติอุบัติเหตุจากการทำงานให้เป็นศูนย์” ประจำปี 2564 (Zero Accident Campaign 2021) จัดขึ้นโดยสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) กระทรวงแรงงาน สำหรับกิจกรรมนี้ เป็นกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมให้สถานประกอบการมีความมุ่งมั่นในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานบนพื้นฐานแนวคิดที่ว่า “อุบัติเหตุในการทำงานสามารถป้องกันได้” โดยการลดสถิติการประสบอันตรายในสถานประกอบการให้เป็นศูนย์ ผ่านการวางแผนและบริหารจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างต่อเนื่อง ส่งผลทำให้เกิดวัฒนธรรมความปลอดภัย เพื่อแรงงานปลอดภัยและสุขภาพอนามัยดี



4

#### 4. รางวัลประกาศเกียรติคุณ “Sustainability Disclosure Recognition”

รฟม. รั้บมอบรางวัลประกาศเกียรติคุณ Sustainability Disclosure Recognition ในงานประกาศผล Sustainability Disclosure Award ประจำปี 2564 โดยรางวัลดังกล่าว สถาบันไทยพัฒนา จัดขึ้นเพื่อส่งเสริมให้บริษัทจดทะเบียนและองค์กรธุรกิจที่เป็นสมาชิก ของ Sustainability Disclosure Community ได้ตระหนัก และให้ความสำคัญกับการเผยแพร่ข้อมูลของการดำเนินงาน ซึ่งครอบคลุมทั้งการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม หรือประเด็นด้าน ESG (Environmental, Social and Governance) นอกเหนือจากข้อมูลทางการเงินซึ่งแสดงถึงความยั่งยืนของธุรกิจ อันเป็นประโยชน์ต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียของกิจการและการตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) เป้าหมายที่ 12.6 ร่วมกัน ทั้งนี้ รายงานความยั่งยืนของ รฟม. ได้รับรางวัลจากงาน Sustainability Disclosure Award อย่างต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ซึ่งเป็นรางวัลที่สร้างขวัญกำลังใจให้แก่องค์กรที่ดำเนินการเปิดเผยข้อมูลความยั่งยืนต่อสาธารณะและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง



5

#### 5. รางวัลประกาศเกียรติคุณ “โครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก”

รฟม. ได้รับประกาศเกียรติคุณโครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก (Low Emission Support Scheme: LESS) จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) ภายใต้กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดย รฟม. ได้รับการประเมินว่าสามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้จำนวน 245 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า ผ่านการดำเนินโครงการ Green Office ประจำปี 2562 - 2563

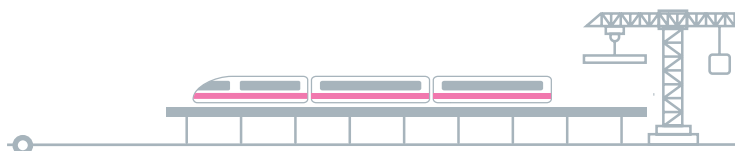
หมายเหตุ: ดำเนินการในปีงบประมาณ 2562 - 2563 รับประกาศเกียรติคุณในปีงบประมาณ 2564



## สารประธานกรรมการ รฟม.



“ ในฐานะประธานกรรมการ รฟม. ขอให้คำมั่นว่าจะกำกับ ดูแล และเร่งรัด การดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าทุกสายอย่างใกล้ชิด เพื่อผลักดันการ พัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้สำเร็จลุล่วงตามแผนงาน ”





การเปลี่ยนแปลงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่ความสามารถในการปรับตัวเพื่อรับมือกับสถานการณ์เฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็วนั้น ถือเป็นหัวใจสำคัญที่จะนำพาองค์กรก้าวเดินต่อไปได้อย่างมั่นคงในทุกสถานการณ์ ซึ่งช่วงปีงบประมาณ 2564 ที่ผ่านมา ด้วยความร่วมมือร่วมใจกันของทั้งองค์กร ไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการผู้บริหาร รวมไปถึงพนักงานทุกคน ส่งผลให้องค์กรสามารถดำเนินกิจการได้อย่างต่อเนื่องตามแผนงานที่วางไว้ ภายใต้นโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมที่มุ่งเน้นการวางรากฐานการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนของประเทศอย่างยั่งยืน

ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา มีเหตุการณ์สำคัญเกิดขึ้นมากมาย หนึ่งในเหตุการณ์ที่นับเป็นประวัติศาสตร์ครั้งสำคัญของประเทศไทย และนำมาซึ่งความเปลี่ยนแปลงคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รฟม. รวมถึงพนักงานชาวไทยนั้นก็คือเมื่อครั้งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สาย “เฉลิมรัชมงคล” (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ณ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย เขตพระนคร - สถานีรถไฟฟ้าหลักสอง เขตบางแค กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2563 นับเป็นการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลที่ครบสมบูรณ์เต็มโครงข่ายอย่างเป็นทางการ นอกจากนั้นยังมีอีกหลายๆ เหตุการณ์ที่สะท้อนถึงความก้าวหน้าในการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. เช่น พิธีรับรถไฟฟ้าโมโนเรลขบวนแรก โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2563 พิธีฉลองความสำเร็จงานชุดเจาะอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ส่วนตะวันออก) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) สัญญาที่ 1 และ 2 ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - หัวหมาก เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2564 เป็นต้น อันแสดงให้เห็นถึงผลสัมฤทธิ์ในการเร่งรัดการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าให้มีความก้าวหน้าอย่างเป็นรูปธรรม และเมื่อโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ เปิดให้บริการในอนาคตอันใกล้ นี้ จะเป็นการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้แก่ประชาชนด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐาน ปลอดภัย สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนได้ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนตามวิสัยทัศน์ของ รฟม.

นอกจากโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแล้ว รฟม. ยังคงเร่งรัดโครงการรถไฟฟ้าในภูมิภาคให้มีความก้าวหน้าตามลำดับอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (ระยะที่ 1) ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง ที่อยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนระบบรถไฟฟ้าที่เหมาะสม และบูรณาการแผนการดำเนินงานร่วมกับส่วนงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ (สายสีแดง) ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะ สمانสามัคคี และโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (สายสีเขียว) ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพ บ้านนาเรีสวัสดิ์ ที่อยู่ระหว่างการศึกษาค่าใช้จ่ายรูปแบบการดำเนินโครงการและการลงทุนโครงการที่เหมาะสม ก่อนนำเสนอพิจารณาเห็นชอบหลักการโครงการฯ ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ต่อไป รวมไปถึงโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก (สายสีแดง) ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก ที่อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาเพื่อประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการฯ ซึ่งการพัฒนาขนส่งมวลชนหลักในภูมิภาคจะช่วยบรรเทาสภาพปัญหาการจราจรที่แออัดตามหัวเมืองใหญ่ที่มีแนวโน้มการเจริญเติบโตสูงในแง่ของการเป็นเมืองท่องเที่ยว รวมไปถึงส่งเสริมการพัฒนาของธุรกิจต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นโดยรอบ กระจ่ายความเจริญของเขตเมืองให้ขยายออกไปในวงกว้าง เป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตและคุณภาพสิ่งแวดล้อมแก่ประชาชนอย่างทั่วถึง

ในฐานะประธานกรรมการ รฟม. ขอให้คำมั่นว่าจะกำกับดูแล และเร่งรัดการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าทุกสายอย่างใกล้ชิด เพื่อผลักดันการพัฒนาขนส่งมวลชนให้สำเร็จลุล่วงตามแผนงาน รวมถึงขอขอบคุณผู้บริหาร พนักงาน ตลอดจนคนปฏิบัติงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนที่สนับสนุนการดำเนินงานของ รฟม. ด้วยดีเสมอมา ในปีต่อไป รฟม. จะยังคงก้าวต่อไปไม่หยุดยั้ง เพื่อพัฒนาเส้นทางให้ครอบคลุมด้วยระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย และได้มาตรฐานสากล เชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางของประชาชนให้สมบูรณ์ และเพิ่มขีดความสามารถทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศไทยได้อย่างยั่งยืนต่อไป



(นายสรวิศ ทรงศิริโล)

ประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

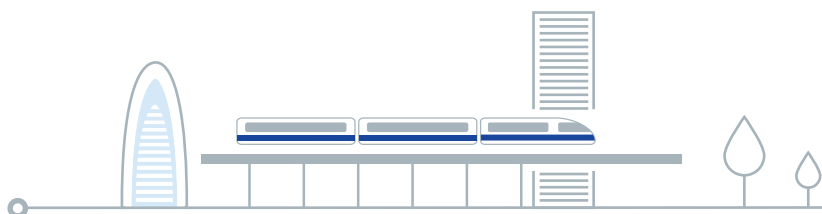




## สารผู้ว่าการ รฟม.



“ รฟม. จะยังคงมุ่งมั่นพัฒนาศักยภาพขององค์กร  
ให้มีประสิทธิภาพ มีระบบบริหารจัดการที่ดี เป็นที่น่าเชื่อถือ  
ของประชาชน และมีการเติบโตที่ยั่งยืน ”



ในปีงบประมาณ 2564 ที่ผ่านมา นับเป็นปีมหามงคลยิ่งของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ที่ได้รับพระมหากรุณาธิคุณเป็นล้นพ้น จากพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี ในการเสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสาย “เฉลิมรัชมงคล” (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2563 ณ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย เขตพระนคร - สถานีรถไฟฟ้าหลักสอง เขตบางแค กรุงเทพมหานคร โดยมีประชาชน คณะผู้บริหารและพนักงาน รฟม. พร้อมด้วยข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และเจ้าหน้าที่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เฝ้าฯ รับเสด็จ โดยพร้อมเพรียงกัน ซึ่งถือเป็นการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (MRT สายสีน้ำเงิน) อย่างเป็นทางการ ครบทุกสถานี โดยมีจำนวนสถานีรวมทั้งสิ้น 38 สถานี และมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อโครงข่ายเป็นวงกลม (Circle Line) ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางได้ครอบคลุมพื้นที่ของกรุงเทพมหานครชั้นในและชั้นนอก นอกจากนี้ ยังมีจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ อย่างครบวงจร ทำให้ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยสะดวก รวดเร็วและต่อเนื่อง อีกทั้งยังช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบนท้องถนนได้อีกด้วย

สำหรับผลการดำเนินงานด้านโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ของ รฟม. ซึ่งเป็นภารกิจหลักขององค์กรนั้น ล้วนมีความก้าวหน้าในการดำเนินงานเป็นลำดับ โดยปัจจุบัน รฟม. มีโครงการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธา จำนวน 3 โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี นอกจากนี้ ยังมีโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ที่อยู่ระหว่างการประกวดราคาจ้างก่อสร้างงานโยธา และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ที่อยู่ระหว่างขั้นตอนการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนโครงการฯ ซึ่งตามแผนงานทั้ง 2 โครงการนั้น รฟม. จะเริ่มดำเนินงานก่อสร้างได้ในปี 2565 ทั้งนี้ ยังมีโครงการระบบขนส่งมวลชนในหัวเมืองหลักตามภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่ง รฟม. จะได้เร่งรัดการดำเนินงานให้มีความคืบหน้าตามแผนงานต่อไป ด้วยเช่นกัน

และถึงแม้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือ COVID-19 ที่ยังคงส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย และการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชนอยู่อย่างต่อเนื่อง แต่ รฟม. ก็ยังคงดำเนินการตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในระบบรถไฟฟ้า MRT ทั้ง 2 สาย อย่างเข้มงวดมาโดยตลอด เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ใช้บริการ เช่น การจัดลำดับการเข้าใช้บริการ การจัดให้มีจุดคัดกรองวัดอุณหภูมิของผู้โดยสารทุกคนก่อนเข้าใช้บริการรถไฟฟ้า การรักษาระยะห่างทางสังคมหรือ Social Distancing การแจกเจลแอลกอฮอล์และหน้ากากอนามัยให้กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้ร่วมมือกับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จัดโปรโมชันเที่ยวโดยสาร (Pass) เดินทางในระบบ MRT สายสีม่วง และ MRT สายสีน้ำเงิน จำนวน 3 ประเภท ได้แก่ PL Adult Pass ใช้เดินทางใน MRT สายสีม่วง BL Adult Pass ใช้เดินทางใน MRT สายสีน้ำเงิน และ ML Adult Pass ใช้เดินทางข้ามทั้ง 2 สาย โดย รฟม. ได้ขยายระยะเวลาโปรโมชันเที่ยวโดยสารต่อเนื่องไปจนถึงวันที่ 31 มกราคม 2565 เพื่อร่วมเป็นส่วนหนึ่งของการเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชน ซึ่งได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19

ทั้งหมดนี้ เป็นเพียงส่วนหนึ่งของการดำเนินงานที่ รฟม. มุ่งมั่นและตั้งใจ เพื่อให้ทุกโครงการรถไฟฟ้า ในความรับผิดชอบของ รฟม. สามารถเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายที่ตอบสนองการเดินทางของประชาชนได้อย่างสมบูรณ์โดยเร็ว โดยผมต้องขอขอบคุณผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่าน ที่ให้ความร่วมมือกับการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. เป็นอย่างดีเสมอมา และขอให้คำมั่นว่า รฟม. จะยังคงมุ่งมั่นพัฒนาศักยภาพขององค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีระบบบริหารจัดการที่ดี เป็นที่นำเชื่อถือของประชาชน และมีการเติบโตที่ยั่งยืน เพื่อให้สามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตามวิสัยทัศน์การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม. ซึ่งกำหนดไว้ว่า “เป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำของประเทศในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” ตลอดจนดำเนินการตามนโยบาย ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง รวมถึงให้ความสำคัญกับผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม ให้สามารถเข้าถึงบริการได้อย่างเท่าเทียมกัน เพื่อมุ่งสู่การเป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อมวลชนอย่างแท้จริง



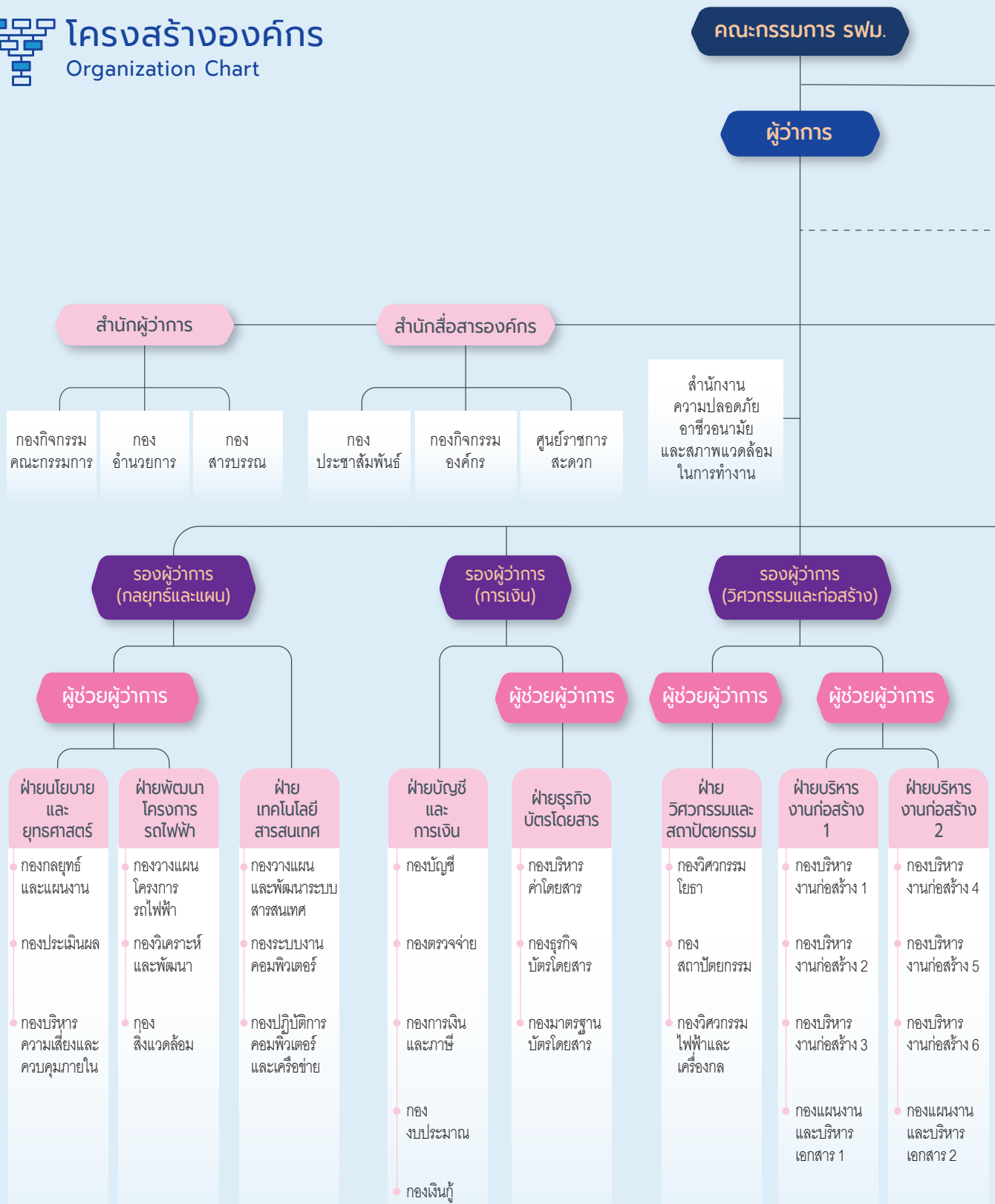
(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



# โครงสร้างองค์กร

## Organization Chart





คณะกรรมการตรวจสอบ

สำนักกฎหมาย

สำนักนิติกรรม

สำนักตรวจสอบ

กองนิติการ

กองคดี 1

กองคดี 2

กองนิติกรรม 1

กองนิติกรรม 2

กองนิติกรรม 3

กองตรวจสอบ  
ทั่วไป

กองตรวจสอบ  
เทคโนโลยี  
สารสนเทศ

กองตรวจสอบ  
บัญชีและ  
การเงิน

รองผู้ว่าการ  
(ปฏิบัติการ)

รองผู้ว่าการ  
(บริหาร)

ผู้ช่วยผู้ว่าการ

ผู้ช่วยผู้ว่าการ

ฝ่ายพัฒนา  
ธุรกิจ

- กองวางแผนธุรกิจ
- กองบริหารสินทรัพย์
- กองการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์
- กองบริหารอาคารจอดรถ
- กองพัฒนาโครงการต่อเนื่อง

ฝ่ายระบบ  
รถไฟฟ้า

- กองกำกับงานโครงการรถไฟฟ้า
- กองระบบรถไฟฟ้า

ฝ่าย  
ปฏิบัติการ

- กองกำกับการเดินทางรถ
- กองบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้า
- กองบำรุงรักษาโครงสร้างงานโยธา
- ศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรระบบราง

ฝ่ายรักษา  
ความปลอดภัย  
และกู้ภัย

- กองรักษาความปลอดภัย 1
- กองรักษาความปลอดภัย 2
- กองกู้ภัยและรักษาเขตทาง 1
- กองกู้ภัยและรักษาเขตทาง 2
- สถาบันการรักษาความปลอดภัยและดับเพลิง-กู้ภัย
- กองบริหารงานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

ฝ่าย  
กรรมสิทธิ์  
ที่ดิน

- กองกรรมสิทธิ์ที่ดิน 1
- กองกรรมสิทธิ์ที่ดิน 2
- กองกรรมสิทธิ์ที่ดิน 3
- กองสำรวจและประเมินราคา
- กองแผนงานจัดกรรมสิทธิ์

ฝ่ายจัดซื้อ  
และบริหาร

- กองจัดหาพัสดุทั่วไป
- กองจัดหาพัสดุโครงการ
- กองบริหารสถานที่และยานพาหนะ

ฝ่าย  
ทรัพยากร  
บุคคล

- กองบริหารทรัพยากรบุคคล
- กองสวัสดิการและบริหารผลตอบแทน
- กองพัฒนาบุคลากร

สำนักงาน  
พัฒนาระบบงาน



## สรุปอัตรากำลังผู้บริหาร พนักงานและลูกจ้าง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)



ผู้บริหารตามสัญญาจ้าง  
1 คน



พนักงานทั้งหมด  
1,239 คน

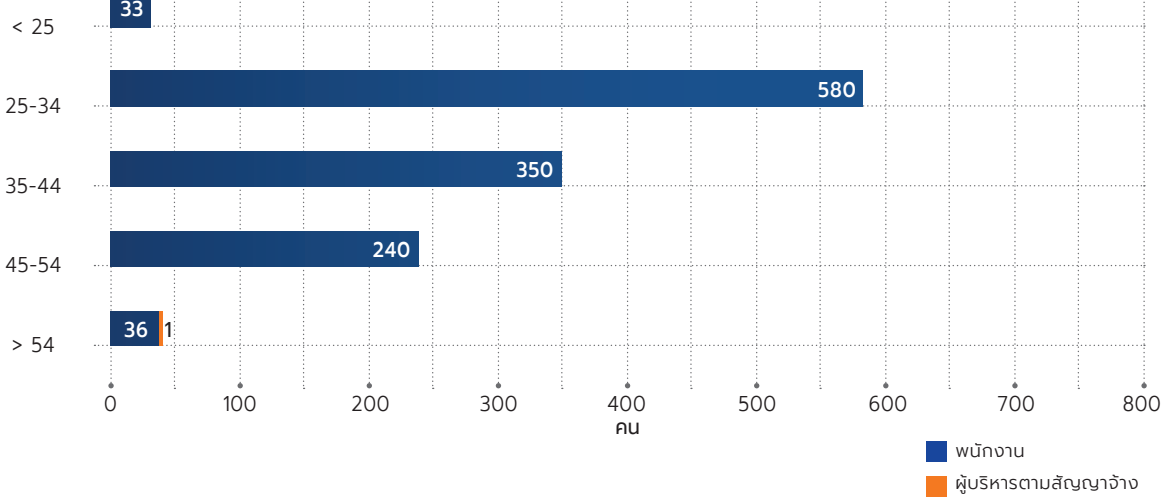


พนักงานชาย  
616 คน

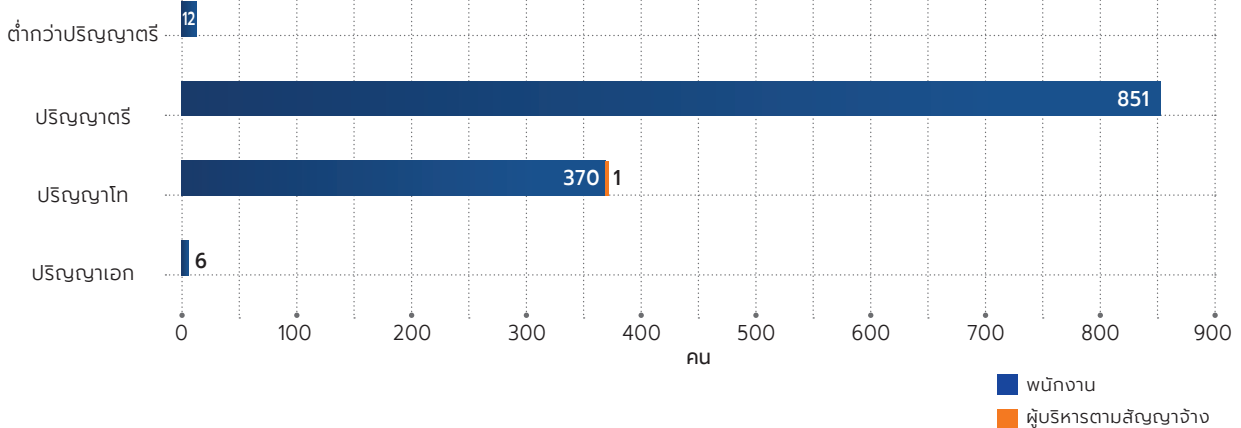


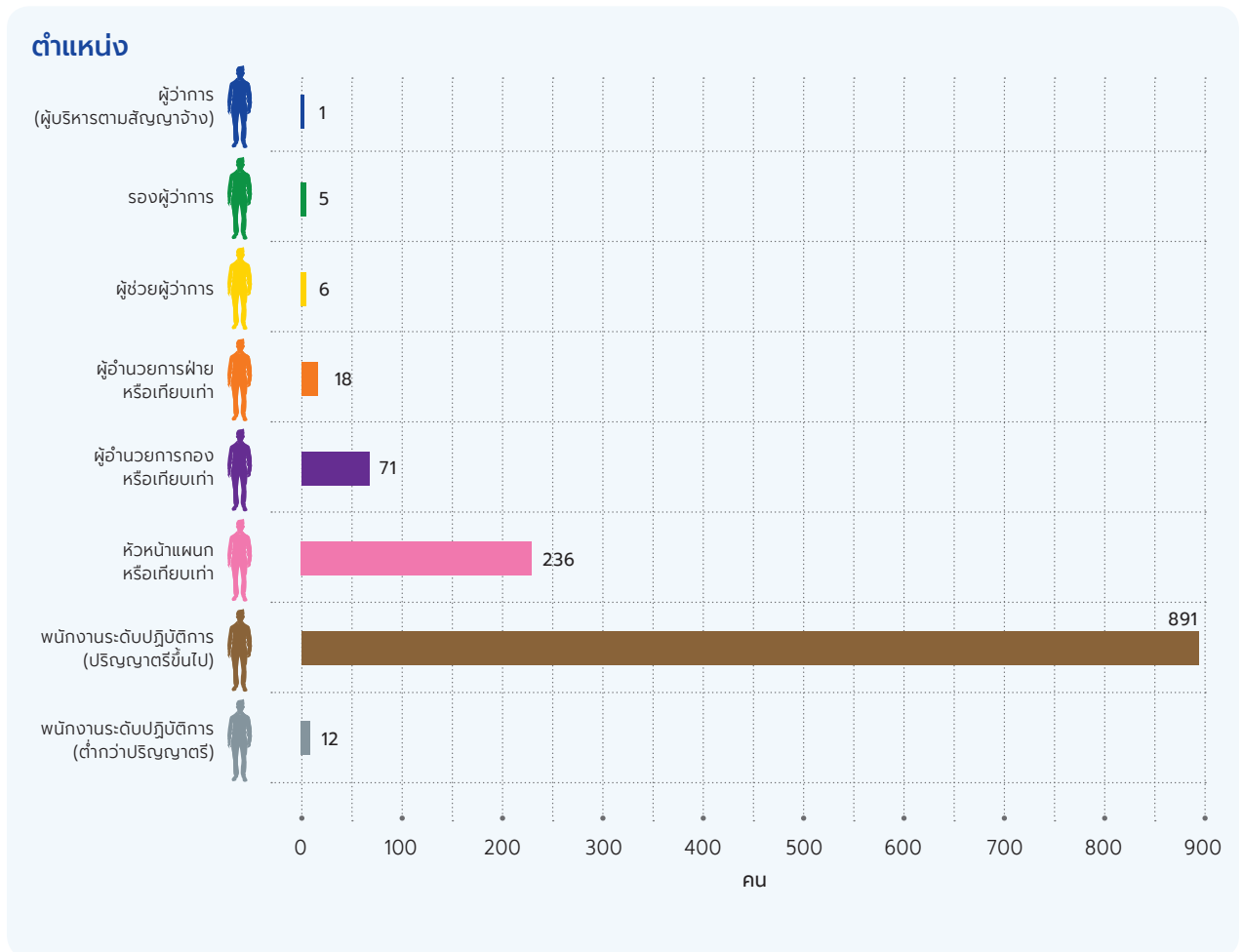
พนักงานหญิง  
623 คน

### อายุ



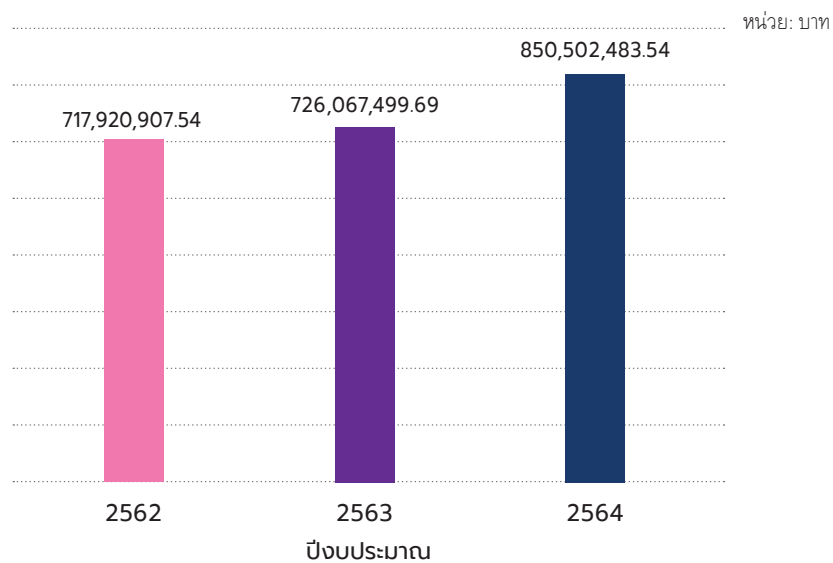
### การศึกษา





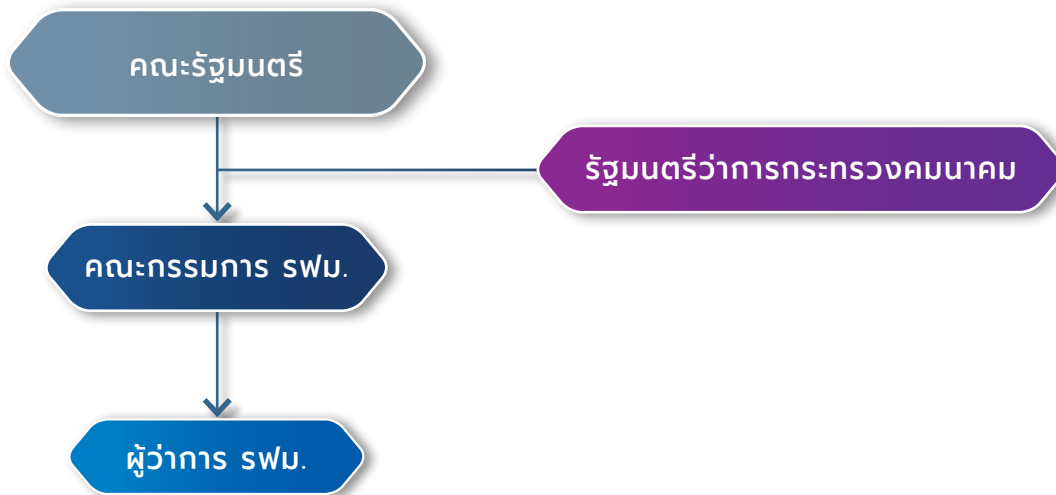
### ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้าง

ค่าใช้จ่ายรวมด้านพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด เช่น เงินเดือน ค่าจ้าง ค่าครองชีพ สวัสดิการต่าง ๆ 3 ปี ย้อนหลัง มีค่าใช้จ่ายดังนี้





## โครงสร้างของผู้มีอำนาจในการดำเนินงานกิจการของ สฟว.



ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 มาตรา 25 และมาตรา 26 กำหนดให้ผู้ว่าการ สฟว. มีอำนาจในกิจการภายใน รวมถึงกิจการที่เกี่ยวกับบุคคลภายนอก โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการก่อน หรือต้องเป็นไปตามข้อบังคับที่คณะกรรมการกำหนด นอกจากนี้ ตามมาตรา 18 ยังได้กำหนดให้คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่วางนโยบายและควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของ สฟว. ยกเว้นการดำเนินการตามมาตรา 75 ที่กำหนดให้ สฟว. ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้

1. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในเส้นทางหนึ่งเส้นทางใด
2. ขยาย ปรับปรุง หรือดำเนินการใด ๆ ซึ่งมีวงเงินเกินห้าร้อยล้านบาท
3. กู้ยืมเงินเกินหนึ่งร้อยล้านบาท
4. ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน
5. จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์
6. ให้เช่าหรือให้สิทธิใด ๆ ในอสังหาริมทรัพย์ซึ่งมีมูลค่าเกินสิบล้านบาท
7. ให้สัมปทาน ต่ออายุสัมปทาน โอนสัมปทาน หรือเพิกถอนสัมปทานกิจการรถไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วน
8. จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด
9. เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด
10. พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ สฟว. ตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่การให้บริการกิจการรถไฟฟ้า
11. การจ่ายเงินค่าทดแทนและค่าเสียโอกาส ตามมาตรา 53 วรรคสี่

ต่อมา เมื่อ พ.ศ. 2545 ได้มีการปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ และได้โอนอำนาจหน้าที่ของนายรัฐมนตรี ในส่วนของการกำกับดูแล สฟว. มาเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม









## รายนามและประวัติคณะกรรมการ รฟม.



### นายสรารุท ทรงศิริวไล

#### ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง

ตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2562 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 57 ปี

วัน เดือน ปีเกิด 15 กันยายน 2507

#### คุณวุฒิการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (ขนส่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- อธิบดีกรมทางหลวง

#### การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง

##### ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2564

- กรรมการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

#### ประสบการณ์ทำงาน

- อธิบดีกรมการขนส่งทางราง (2562)
- ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2561 - 2562)
- ผู้ตรวจราชการกระทรวง กระทรวงคมนาคม (2560 - 2561)
- รองอธิบดีกรมทางหลวง (ฝ่ายบำรุงทาง) (2557 - 2560)
- รองอธิบดีกรมทางหลวง (ฝ่ายวิชาการ) (2556 - 2557)



### นายอมร พิมานมาศ

#### ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง

- 7 พฤศจิกายน 2560 ถึง 22 กุมภาพันธ์ 2562

- 21 พฤษภาคม 2562 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 48 ปี

วัน เดือน ปีเกิด 18 กุมภาพันธ์ 2516

#### คุณวุฒิการศึกษา

- ปริญญาเอก วิศวกรรมโยธา The University of Tokyo, Japan
- ปริญญาโท การจัดการ College of Management, มหาวิทยาลัยมหิดล
- ปริญญาโท วิศวกรรมโยธา The University of Tokyo, Japan
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) (เกียรตินิยมอันดับ 1) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- ศาสตราจารย์ สาขาวิศวกรรมโยธา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- นายกสมาคมวิศวกรโครงสร้างไทย
- นายกสมาคมแบบจำลองสารสนเทศอาคาร

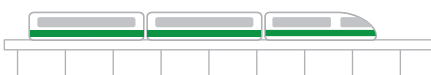
#### การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง

##### ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2564

- กรรมการ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- กรรมการสภาวิทยาลัยวิชาชีพบัณฑิต
- กรรมการสภาวิชาการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร

#### ประสบการณ์ทำงาน

- เลขธิการสภาวิศวกร สมัยที่ 6 (2558 - 2561)
- ศาสตราจารย์ สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2557 - 2560)
- รองศาสตราจารย์ สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2548 - 2557)
- ผู้ช่วยศาสตราจารย์ สถาบันเทคโนโลยีนานาชาติสิรินธร มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2544 - 2548)





**นายวรรณชัย บุญบำรุง**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง**

ตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2562 ถึง ปัจจุบัน

**อายุ** 62 ปี

**วัน เดือน ปีเกิด** 21 มกราคม 2502

**คุณวุฒิการศึกษา**

- ปริญญาเอก กฎหมายเอกชน มหาวิทยาลัยสตาร์บวร์ก ฝรั่งเศส
- ปริญญาโท กฎหมายเอกชน มหาวิทยาลัยสตาร์บวร์ก ฝรั่งเศส
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา

**ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)**

- กรรมการในคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

**การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง**

**ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2564**

- กรรมการสำนักงานส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ (องค์การมหาชน)

**ประสบการณ์ทำงาน**

- รองเลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา



**นายพีระยุทธ สิงห์พัฒนากุล**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง**

ตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2562 ถึง 15 ตุลาคม 2563

**อายุ** 64 ปี

**วัน เดือน ปีเกิด** 10 เมษายน 2500

**คุณวุฒิการศึกษา**

- Master of Science (Transportation) Northeastern University สหรัฐอเมริกา พ.ศ. 2524
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ พ.ศ. 2521

**ประสบการณ์ทำงาน**

- ผู้ว่าการการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (มีนาคม 2558 - เมษายน 2560)
- รองผู้ว่าการ (วิศวกรรมและก่อสร้าง) (พ.ศ. 2555 - มีนาคม 2558)
- รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน) (พ.ศ. 2555)
- ผู้ช่วยผู้ว่าการ (พ.ศ. 2553 - 2555)
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง (พ.ศ. 2550 - 2553)
- ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม (พ.ศ. 2548 - 2550)
- ผู้อำนวยการฝ่ายก่อสร้าง (พ.ศ. 2546 - 2548)
- ผู้อำนวยการกองบริหารงานก่อสร้าง (พ.ศ. 2542 - 2546)
- วิศวกรโครงการ/วิศวกรอาวุโส (พ.ศ. 2536 - 2542)







## นางพิมพ์ใจ ลีอิสระบุกุล

### ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง

ตั้งแต่วันที่ 6 พฤศจิกายน 2562 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 60 ปี

วัน เดือน ปีเกิด 10 มิถุนายน 2504

### คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Business Administration (Operations Management), Drexel University, Philadelphia, USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมอุตสาหกรรม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- ประธานกรรมการบริหาร บมจ. อีโนเว รับเบอร์ (ประเทศไทย)

### การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง

#### ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2564

- ประธานสายงาน มาตรฐานเพื่ออุตสาหกรรม (ISE) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2563 - ปัจจุบัน)
- ประธานสายงานศูนย์พัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อความเป็นเลิศ (IEC) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2561 - 2563)
- กรรมการจัดหารายได้ รุ่นนักศึกษา ปรอ.26 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (วปอ.) 2556 (2561 - 2563)
- รองประธาน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2561 - ปัจจุบัน)
- กรรมการเครือข่ายผู้ประกอบการสตรีอาเซียน (AWEN) (2560 - ปัจจุบัน)
- กรรมการสมาคมศิษย์เก่าวิทยาลัยตลาดทุนแห่งประเทศไทย (ACMA) (2559 - ปัจจุบัน)
- กรรมการและประธานกรรมการบริหาร บมจ. อีโนเว รับเบอร์ (ประเทศไทย) (2556 - ปัจจุบัน)
- ประธานกรรมการกิตติมศักดิ์ บจ. อีโนแอก โตโก (ประเทศไทย) (2556 - ปัจจุบัน)
- กรรมการที่ปรึกษา Babson College, MA, USA (2553 - ปัจจุบัน)

- กรรมการ บจ. ไดโต สิทธิผล (2549 - ปัจจุบัน)
- กรรมการ บจ. วังจุฬา (2546 - ปัจจุบัน)
- กรรมการ บจ. คินโนะ โฮชิ เอ็นจิเนียริ่ง (2544 - ปัจจุบัน)
- กรรมการ บจ. ชันโกลด์ โฮลดิ้ง (2538 - ปัจจุบัน)
- กรรมการ บจ. ไอ อาร์ ซี (เอเชีย) รีเสิร์ช (2538 - ปัจจุบัน)
- ประธานกรรมการ บจ. ไทย อีโนแอก คอมโพเนนท์ (2538 - ปัจจุบัน)
- กรรมการ บจ. โสภากนก อินเทอร์เน็ต (2536 - ปัจจุบัน)
- กรรมการ บมจ. ไทยสแตนเลย์การไฟฟ้า (2526 - ปัจจุบัน)
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการวินิจฉัยปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ กรมบัญชีกลาง (2563 - ปัจจุบัน)
- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ คณะกรรมการอำนวยการศูนย์ ระดับภูมิภาคทางวิศวกรรมระบบการผลิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2563 - ปัจจุบัน)

### ประสบการณ์ทำงาน

- ที่ปรึกษาสมาคมวิศวกรหญิงไทย วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (2557 - ปัจจุบัน)
- สมาชิกสมาคมนักธุรกิจไทยรุ่นใหม่ (YTEA) (2551 - ปัจจุบัน)
- รองประธานสำนักงานรับรองไม้เศรษฐกิจไทย สำนักงานการรับรองไม้เศรษฐกิจไทย (TFCC) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2559 - 2561)
- กรรมการและรองเลขาธิการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2559 - 2561)
- กรรมการและรองเลขาธิการ สายงานประชาสัมพันธ์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (2558 - 2561)
- กรรมการรุ่นนักศึกษา ปรอ.26 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน (วปอ.) (2556 - 2561)
- กรรมการบริหารประเภทผู้ทรงคุณวุฒิ คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2553 - 2557)





## นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ์

### ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง

ตั้งแต่วันที่ 14 พฤศจิกายน 2562 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 59 ปี

วัน เดือน ปีเกิด 29 กันยายน 2505

### คุณวุฒิการศึกษา

- Conservation Biology (ชีววิทยาเชิงอนุรักษ์), University of Minnesota ประเทศสหรัฐอเมริกา
- วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

### ประสบการณ์ทำงาน

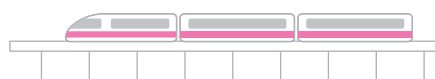
1. หน้าที่ความรับผิดชอบในปัจจุบัน
  - ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
  - กรรมการบริหารการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
  - กรรมการบริหารกองทุนวิจัย และพัฒนา กิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม เพื่อประโยชน์สาธารณะ
  - ประธานกรรมการตรวจสอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
  - รองประธานคณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
  - กรรมการนโยบายป่าไม้แห่งชาติ
  - ที่ปรึกษาคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิต ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

### 2. หน้าที่ความรับผิดชอบของทางราชการในอดีต

- ผู้ตรวจราชการพิเศษประจำสำนักนายกรัฐมนตรี
- ที่ปรึกษาผู้ทรงคุณวุฒิของนายกรัฐมนตรี
- ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- อธิบดีกรมป่าไม้
- รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช
- รองอธิบดีกรมป่าไม้

### 3. ตำแหน่งงานอื่นในรัฐวิสาหกิจและองค์การมหาชนที่สำคัญในอดีต

- ประธานกรรมการองค์การตลาดเพื่อเกษตรกร
- ประธานกรรมการตรวจสอบ ธ.ก.ส.
- ประธานกรรมการบริหารสำนักงานพัฒนาการวิจัย การเกษตร (องค์การมหาชน)
- รองประธานกรรมการธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร
- กรรมการบริหารสำนักงานพัฒนาเศรษฐกิจจากฐานชีวภาพ (องค์การมหาชน)
- กรรมการบริหารสถาบันวิจัยและพัฒนาพื้นที่สูง (องค์การมหาชน)





**นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง**

ตั้งแต่วันที่ 24 สิงหาคม 2564 ถึง ปัจจุบัน

**อายุ** 56 ปี

**วัน เดือน ปีเกิด** 5 พฤศจิกายน 2507

**คุณวุฒิการศึกษา**

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 60

**ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)**

- อธิบดีกรมท่าอากาศยาน

**การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง**

**ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2564**

- บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- การรถไฟแห่งประเทศไทย

**ประสบการณ์ทำงาน**

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

**นายยุทนา หัยมการุณ**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง**

ตั้งแต่วันที่ 18 พฤศจิกายน 2558 ถึง 30 กันยายน 2564

**อายุ** 60 ปี

**วัน เดือน ปีเกิด** 7 พฤษภาคม 2504

**คุณวุฒิการศึกษา**

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ประกาศนียบัตรโรงเรียนสุกุลการักษ์ กรมสุกุลการ
- ประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

**ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)**

- อธิบดีกรมธนารักษ์

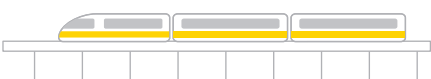
**การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง**

**ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2564**

- ประธานกรรมการ บริษัท ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์ จำกัด
- ประธานกรรมการธนาคารอาคารสงเคราะห์

**ประสบการณ์ทำงาน**

- รองปลัดกระทรวงการคลัง
- หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบควบคุมทางสุกุลการ กรมสุกุลการ
- รองอธิบดีกรมสุกุลการ กรมสุกุลการ
- ผู้อำนวยการสำนักงานสุกุลการทำเรือแหลมฉบัง กรมสุกุลการ
- ผู้อำนวยการสำนักงานสุกุลการภาคที่ 1 กรมสุกุลการ
- ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง กรมสุกุลการ
- ผู้อำนวยการส่วนปราบปรามทางบก





**นายเจลิมพล เพ็ญสุต**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง**

ตั้งแต่วันที่ 19 มกราคม 2564 ถึง ปัจจุบัน

**อายุ** 57 ปี

**วัน เดือน ปีเกิด** 8 ตุลาคม 2506

**คุณวุฒิการศึกษา**

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต (การจัดการด้านการตลาด) มหาวิทยาลัยศรีปทุม
- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต

**ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)**

- รองผู้อำนวยการสำนักงานประมง

**การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง**

**ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างปีบัญชี 2564**

- กรรมการองค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย

**ประสบการณ์ทำงาน**

- ที่ปรึกษาสำนักงานประมง (พ.ย. 2561)
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านเศรษฐกิจ 2 (พ.ย. 2560)
- ผู้อำนวยการกองจัดทำงบประมาณด้านสังคม 3 (ส.ค. 2559)
- ผู้อำนวยการสำนักจัดการงบประมาณเพื่อการบูรณาการงบประมาณเขตพื้นที่ และการบูรณาการงบประมาณในการบริหารราชการในต่างประเทศ (ต.ค. 2558)
- ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณเพื่อการบูรณาการงบประมาณเขตพื้นที่ 2 (ต.ค. 2558)
- ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณเขตพื้นที่ 1 (ม.ค. 2558)
- ผู้อำนวยการสำนักจัดทำงบประมาณเขตพื้นที่ 1 และ 4 (พ.ย. 2557)
- ผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์การงบประมาณเพื่อการบริหารงานจังหวัดแบบบูรณาการ กลุ่มการจัดการงบประมาณจังหวัด และกลุ่มจังหวัดและการบูรณาการงบประมาณในการบริหารราชการในต่างประเทศ (พ.ย. 2555)



**นายป้อม เจลวาเรศ**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง**

ตั้งแต่วันที่ 29 พฤศจิกายน 2562 ถึง ปัจจุบัน

**อายุ** 59 ปี

**วัน เดือน ปีเกิด** 27 มกราคม 2505

**คุณวุฒิการศึกษา**

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (เกียรตินิยม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

**ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)**

- อธิบดีกรมทางหลวงชนบท

**ประสบการณ์ทำงาน**

- รักษาการอธิบดีกรมทางหลวงชนบท (7 ตุลาคม 2562 - 9 พฤศจิกายน 2562)
- รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท (31 มกราคม 2562 - 6 ตุลาคม 2562)
- ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างสะพาน (อำนวยการสูง) (30 ตุลาคม 2552) (9 ปี เงินเดือนเต็มขั้น)
- วิศวกรวิชาชีพ 9 วช. (ผู้เชี่ยวชาญวิชาชีพเฉพาะด้านวิศวกรรมโยธา) ด้านก่อสร้างสะพาน (10 พฤศจิกายน 2551)
- ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณห้าแยกปากเกร็ด (24 ตุลาคม 2546)
- วิศวกรวิชาชีพ 8 วช. (26 กุมภาพันธ์ 2542)



**นายปัญญา ชูพานิช**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง**

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ถึง ปัจจุบัน

**อายุ** 47 ปี

**วัน เดือน ปีเกิด** 16 มกราคม 2517

**คุณวุฒิการศึกษา**

- วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิต (วิศวกรรมขนส่ง) มหาวิทยาลัยอิลลินอยส์ เออร์แบนา-แชมเปญจน์ สหรัฐอเมริกา
- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)**

- ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

**การดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารระดับสูง**

**ในรัฐวิสาหกิจและบริษัทระหว่างบริษัท 2564**

- กรรมการ บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด
- กรรมการองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก

**ประสบการณ์ทำงาน**

- รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2563 - 2564)
- ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ (2561 - 2563)



**นายวิชญากร บุญชิต**

**ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง**

ตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม 2560 ถึง ปัจจุบัน

**อายุ** 55 ปี

**วัน เดือน ปีเกิด** 5 มีนาคม 2509

**คุณวุฒิการศึกษา**

- Ph.D. (Economics), Carleton University, Ottawa, Canada (2550)
- M.A. (Development Economics), Williams College, Massachusetts, USA (ทุน Joint Japan World Bank Graduate Scholarship: JJWBGSP) (2545)
- พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาการเศรษฐกิจ) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (2537)
- บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) มหาวิทยาลัยรามคำแหง (2533)

**ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)**

- รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

**ประสบการณ์ทำงาน**

- รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (1 ตุลาคม 2560)
- ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนทรงคุณวุฒิ) (7 เมษายน 2559)
- ผู้อำนวยการสำนักยุทธศาสตร์และวางแผนเศรษฐกิจมหภาค (ผู้อำนวยการสูง) (9 มกราคม 2556)
- ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาระบบบัญชีประชาชาติ (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนเชี่ยวชาญ) (27 มกราคม 2554)
- ผู้อำนวยการส่วนแบบจำลองและประมาณการเศรษฐกิจ (นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ) (11 ธันวาคม 2551)
- เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 ว. (20 พฤศจิกายน 2551)
- เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 4 (3 พฤษภาคม 2537)





### นายพงษ์นรา เอ็นยิ่ง

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง

ตั้งแต่วันที่ 8 ตุลาคม 2563 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 55 ปี

วัน เดือน ปีเกิด 17 สิงหาคม 2509

#### คุณวุฒิการศึกษา

- รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต (วิชาการบริหารทั่วไป) มหาวิทยาลัยบูรพา (2557)
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล (2533)

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- รองอธิบดีกรมโยธาธิการและผังเมือง

#### ประสบการณ์ทำงาน

- ผู้อำนวยการสำนักสนับสนุนและพัฒนาตามผังเมือง (2560 - 2561)
- เลขานุการกรม (2558 - 2560)
- ผู้อำนวยการกองบูรณะและบำรุงรักษา (2555 - 2558)



### นางรวิวรรณ ภูริเดช

ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง

ตั้งแต่วันที่ 7 กันยายน 2558 ถึง 11 กันยายน 2564

อายุ 51 ปี

วัน เดือน ปีเกิด 28 มกราคม 2513

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Ph.D. Civil and Environmental Engineering, University of Wisconsin - Madison, USA
- M.Sc. Water Resources Systems Engineering, University of Newcastle Upon Tyne, UK
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) (วิศวกรรมทรัพยากรน้ำ) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 11 กันยายน 2564)

- เลขานุการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

#### ประสบการณ์ทำงาน

- ผู้ตรวจราชการกระทรวง สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- รองเลขานุการ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ผู้อำนวยการสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม





### นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช

#### ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง

ตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2564 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 45 ปี

วัน เดือน ปีเกิด 3 มีนาคม 2519

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Ph.D. Environmental Engineering, The University of Cincinnati, Ohio, USA (2549)
- M.E. Environmental Engineering, The University of Cincinnati, Ohio, USA (2546)
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมสิ่งแวดล้อม) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2540)

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- รองเลขาธิการ รักษาราชการแทนเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

#### ประสบการณ์ทำงาน

- รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (28 พ.ย. 2561)
- ผู้อำนวยการกองประสานการจัดการการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (24 ส.ค. 2559)
- ผู้อำนวยการกลุ่มงานปิโตรเคมี สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (9 ม.ค. 2556)
- ผู้อำนวยการกลุ่มงานประสาน 4 กองประสานการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (26 ธ.ค. 2555)
- รักษาการผู้อำนวยการส่วนคอมพิวเตอร์ ศูนย์สารสนเทศสิ่งแวดล้อม กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม (1 ต.ค. 2555)

### นายประพาส เหลืองศิรินภา

#### ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2561 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 48 ปี

วัน เดือน ปีเกิด 18 พฤษภาคม 2516

#### คุณวุฒิการศึกษา

- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมขนส่ง) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- ผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

#### ประสบการณ์ทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการสำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
- ผู้ตรวจราชการสูง สำนักปลัดกรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการกองการขนส่ง สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
- ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผนงาน สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร





### นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ

#### ระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง

ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2561 ถึง ปัจจุบัน

อายุ 57 ปี

วัน เดือน ปีเกิด 21 มีนาคม 2507

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Engineering (Civil), Lamar University, USA
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

#### ประสบการณ์ทำงาน

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





## ประวัติผู้บริหารระดับสูง

### 1. นายฤทธิกา สุภรัตน์

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Doctor of Engineering (Transport Planning), Nagoya University, Japan (ทุนรัฐบาลญี่ปุ่น)
- Master of Engineering (Transport Planning), Nagoya University, Japan (ทุนรัฐบาลญี่ปุ่น)
- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมจราจร และขนส่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### ประกาศนียบัตร/วุฒิบัตร

- ประกาศนียบัตรชั้นสูงการบริหารเศรษฐกิจ สาธารณะสำหรับนักบริหาร ระดับสูง รุ่นที่ 13 สถาบันพระปกเกล้า
- นักบริหารยุทธศาสตร์การป้องกันและปราบปราม การทุจริตระดับสูง รุ่นที่ 7 สถาบันการป้องกัน และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ สัญญา ธรรมศักดิ์
- ผู้บริหารการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ Public - Private Partnerships for Executives Program (PEP) รุ่นที่ 7 มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาองค์การภาครัฐ (IRDP)

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (บริหาร)

#### ประวัติการทำงาน

- รักษาการ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายกลยุทธ์ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองนโยบายและแผน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองวางแผน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

### 2. นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล

#### คุณวุฒิการศึกษา

- Master of Engineering Science (Development Technologies), University of Melbourne, Australia
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

#### ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษา การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- รักษาการ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- กรรมการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM)
- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายวิชาการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองวางแผน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองวิชาการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



### 3. นางณัฐมณ บุนนาค

#### คุณวุฒิการศึกษา

- การจัดการภาครัฐและภาคเอกชนมหาบัณฑิต (เกียรตินิยม) สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์ธุรกิจ) มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- วิทยาศาสตร์บัณฑิต (เศรษฐศาสตร์เกษตร) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาบัตรหลักสูตร การป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 16 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

#### ประกาศนียบัตร/วุฒิบัตร

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

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)

#### ประวัติการทำงาน

- รักษาการ รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)
- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

### 4. นายวิทยา พันธุ์มงคล

#### คุณวุฒิการศึกษา

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

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ปฏิบัติการ)

#### ตำแหน่งอื่น ๆ

- กรรมการ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

#### ประวัติการทำงาน

- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 1 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองบริหารงานก่อสร้าง 2 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

### 5. นายกิตติกร ต้นเปา

#### คุณวุฒิการศึกษา

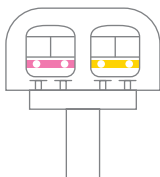
- วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมโยธา) มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

#### ตำแหน่งปัจจุบัน (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)

- รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (วิศวกรรมและก่อสร้าง)

#### ประวัติการทำงาน

- รักษาการ รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (วิศวกรรมและก่อสร้าง)
- ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ผู้อำนวยการกองวิศวกรรมโยธา ฝ่ายวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย







## รายนามผู้บริหาร รฟม. (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564)



**นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ**  
ผู้ว่าการ



**นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล**  
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)



**นางณฐมน บุญนาค**  
รองผู้ว่าการ (การเงิน)



**นายวิทยา พันธุ์มงคล**  
รองผู้ว่าการ (ปฏิบัติการ)



**นายฤทธิกา สุภารัตน์**  
รองผู้ว่าการ (บริหาร)



**นายกิตติกร ตันเปาว์**  
รองผู้ว่าการ  
(วิศวกรรมและก่อสร้าง)







**นายสาริน ๓.สุวรรณ**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ



**นางสาวสิริริดา ธรรมกุล**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ



**นายธันวา อารามาศ**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ  
และรักษาการผู้อำนวยการสำนักนิติกรรม



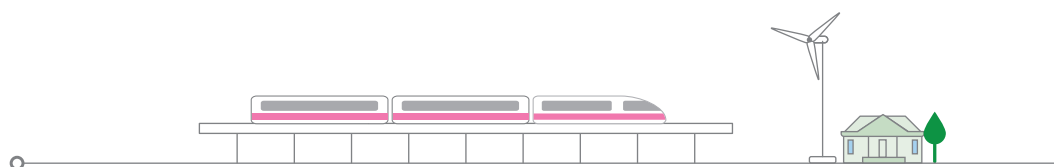
**นายพัฒนพงษ์ พงศ์ศุภสมิทธิ์**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ



**นายดนอม รัตนเศรษฐ์**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ



**นายกิตติ เอกวัลลภ**  
ผู้ช่วยผู้ว่าการ  
และรักษาการผู้อำนวยการ  
ฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 2





**นางมลทิรา ลักษณะสิริศักดิ์**  
ผู้อำนวยการสำนักผู้ว่าการ



**นางสาวจิรฐา วัฒนประดิษฐ์**  
ผู้อำนวยการสำนักสื่อสารองค์กร



**นายณัฐพงศ์ สงษ์ประชา**  
ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย  
และรักษาการผู้อำนวยการกองคดี 2



**นายสุรพงษ์ รัตนกุลักษณ์**  
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ



**นางสาวบุษกร อยู่สุข**  
ผู้อำนวยการฝ่ายนโยบายและยุทธศาสตร์



**นายณัฐ นาครรณินทร์**  
ผู้อำนวยการ  
ฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า





**นายสมคิด สลิตรรรณ**  
ผู้อำนวยการฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ



**นางสาวจิรนันท์ วรจักร**  
ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน



**นายสมประสงค์ สัตยมัลลี**  
ผู้อำนวยการฝ่ายธุรกิจบัตรโดยสาร



**นายศราวฑี เอกสุวรรณ**  
ผู้อำนวยการ  
ฝ่ายวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม



**นายบาร์มินทร์ เจริญพานิช**  
ผู้อำนวยการ  
ฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 1



**นายวัชรพล คงสวัสดิ์**  
ผู้อำนวยการ  
ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ





**นายธีระพล อติสร**  
ผู้อำนวยการฝ่ายระบบรถไฟฟ้



**นายณัฐภักดิ์ อุนหงคงคา**  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ



**ร.ต.อ.ศิริวัชร แก้วดุสิต**  
ผู้อำนวยการฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย



**นายชัยยศ ณ นคร**  
ผู้อำนวยการฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน



**นายวิท พึ่งตน**  
ผู้อำนวยการฝ่ายจัดซื้อและบริการ



**นายสุกัศน์ สิขระ**  
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล









## ข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน และรายงานวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

### สรุปข้อมูลที่สำคัญทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

	2564 (สตง. รับรอง)	2563 (สตง. รับรอง)	2562 (สตง. รับรอง)
<b>ผลการดำเนินงาน</b>			
รายได้จากการดำเนินงานและรายได้อื่น	15,936.68	14,593.58	12,196.31
กำไรก่อนค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่ายและสิทธิตัดจ่าย รวมทั้งต้นทุนทางการเงิน (ดอกเบี้ยจ่าย) (EBITDA)	12,036.49	11,119.58	8,483.96
ต้นทุนทางการเงิน	3,004.72	3,078.69	2,230.69
ค่าเสื่อมราคาและสิทธิตัดจำหน่าย	7,190.84	6,614.74	5,246.91
กำไรสุทธิ	1,840.94	1,426.15	1,171.22
<b>ฐานะการเงิน</b>			
สินทรัพย์รวม	460,909.12	460,524.89	422,743.25
หนี้สินรวม	436,907.78	437,990.38	401,340.20
ส่วนของผู้ถือหุ้น	24,001.34	22,534.51	21,403.05
<b>อัตราส่วนทางการเงิน</b>			
อัตราส่วนสภาพคล่อง (เท่า)	1.01	0.99	0.73
อัตราผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ ROA (ร้อยละ)	1.18	0.98	0.82
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า)	18.20	19.44	18.75
อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวม (เท่า)	0.95	0.95	0.95





## ฐานะการเงิน

ณ สิ้นปีงบประมาณ 2564 รฟม. มีสินทรัพย์รวม 460,909.12 ล้านบาท รายการส่วนใหญ่เป็นสินทรัพย์งานโครงการรถไฟฟ้า และรายการเงินอุดหนุนรอรับที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ซึ่งรัฐเป็นผู้รับภาระโดยจัดสรรเงินงบประมาณแผ่นดิน เป็นรายปีจนจบโครงการ ตามมติคณะรัฐมนตรี

หนี้สินรวม จำนวน 436,907.78 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายการรายได้รอการรับรู้จากเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและหนี้สินเงินกู้ สำหรับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าและส่วนของผู้ถือหุ้น จำนวน 24,001.34 ล้านบาท

ผลการดำเนินงาน ในปี 2564 รฟม. มีกำไรสุทธิ 1,840.94 ล้านบาท แบ่งเป็นรายได้ จำนวน 15,936.68 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นรายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลและรายได้จากการให้สัญญาสัมปทาน สำหรับค่าใช้จ่าย จำนวน 14,095.74 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นรายการค่าเสื่อมราคาโครงการรถไฟฟ้า ต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายในการบริการรถไฟฟ้า สอดคล้องกับปริมาณโครงการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการและหนี้สินเงินกู้ที่ใช้ในการก่อสร้างโครงการ

## โครงสร้างเงินทุน

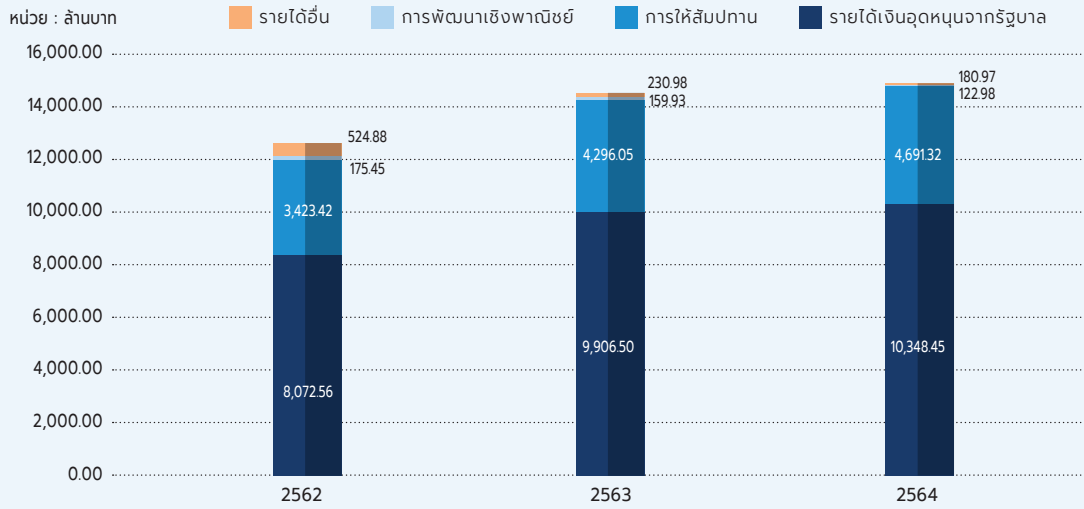
หน่วย : ล้านบาท

	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 63	30 ก.ย. 62
ทุนประเดิม	945.96	945.96	945.96
<b>รวม</b>	<b>945.96</b>	<b>945.96</b>	<b>945.96</b>

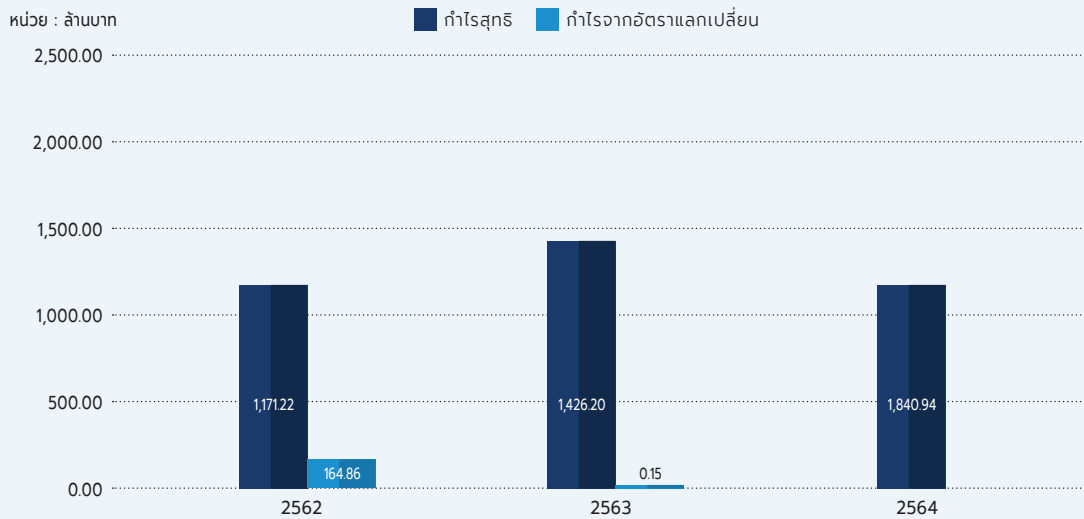
โครงสร้างเงินทุนของ รฟม. เป็นเงินอุดหนุนที่รัฐเป็นผู้รับภาระโดยจัดสรรเงินงบประมาณแผ่นดินเป็นรายปี เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการบริหารงานและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ



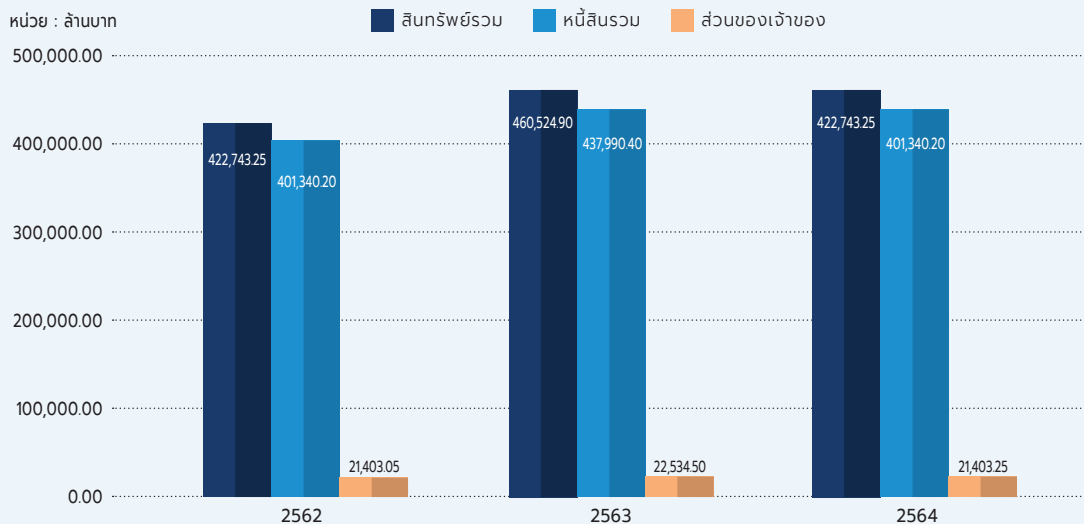
### รายได้จากการดำเนินงาน



### กำไรสุทธิ



### ฐานะทางการเงิน



## การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน

อัตราส่วนทางการเงิน	สูตร	ณ 30 ก.ย. 64	ณ 30 ก.ย. 63	ณ 30 ก.ย. 62	หน่วย
<b>1. สภาพคล่อง</b>					
1.1 เงินทุนหมุนเวียน (Working Capital)	สินทรัพย์หมุนเวียน - หนี้สินหมุนเวียน	274.24	(363.98)	(13,787.96)	ล้านบาท
1.2 อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)	$\frac{\text{สินทรัพย์หมุนเวียน}}{\text{หนี้สินหมุนเวียน}}$	1.01	0.99	0.73	เท่า
1.3 อัตราส่วนสภาพคล่อง (Current Ratio)*	$\frac{\text{สินทรัพย์หมุนเวียน}}{\text{หนี้สินหมุนเวียน} - \text{เงินกู้ระยะสั้น}}$	1.20	1.17	2.96	เท่า
หมายเหตุ* ไม่รวมเงินกู้ยืมระยะสั้น เนื่องจากรัฐบาลจะให้เงินอุดหนุนเพื่อชำระคืนหนี้					
<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)	$\frac{\text{หนี้สินรวม}}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}}$	18.20	19.44	18.75	เท่า
<b>3. ความสามารถในการทำกำไร</b>					
3.1 อัตราผลตอบแทน ต่อสินทรัพย์ (ROA)	$\frac{\text{กำไร (ขาดทุน) ก่อนหักต้นทุนทางการเงิน (EBIT)} * 100}{\text{สินทรัพย์รวม}}$	1.18	0.98	0.82	%
3.2 อัตราผลตอบแทน ต่อส่วนผู้ถือหุ้น (ROE)	$\frac{\text{กำไร (ขาดทุน) สุทธิ} * 100}{\text{ส่วนของผู้ถือหุ้น}}$	7.67	6.33	5.47	%



## การวิเคราะห์อัตราส่วนทางการเงิน (ต่อ)

จากตารางข้างต้น สามารถสรุปผลการดำเนินงานและฐานะการเงินของ รฟม. ดังนี้

### 1. สภาพคล่อง

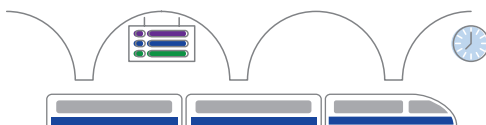
**วิเคราะห์ :** เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2564 และปี 2563 รฟม. มีสภาพคล่องเพิ่มขึ้น เนื่องจากภาระหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระคืนภายในหนึ่งปีที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ มีจำนวนลดลง ทั้งนี้ภาระหนี้เงินกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ คณะรัฐมนตรีได้มีมติในการชำระหนี้ดังกล่าวเมื่อครบกำหนด ในด้านการดำเนินงาน รฟม. มีสภาพคล่องและรายได้ที่ได้รับจากสัญญาสัมปทานเพียงพอต่อการดำเนินงาน

### 2. สภาพหนี้

**วิเคราะห์ :** เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2564 และปี 2563 อัตราส่วนหนี้สินรวมต่อสินทรัพย์รวมอยู่ในระดับสูงมาอย่างต่อเนื่องและอัตราส่วนหนี้สินรวมต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ในระดับค่อนข้างคงที่ หนี้สินส่วนใหญ่ของ รฟม. เป็นหนี้เงินกู้ในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งรัฐบาลรับภาระในการชำระหนี้ดังกล่าวเมื่อครบกำหนด ด้านความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน กระทรวงการคลัง ได้ดำเนินการชำระเงินกู้ก่อนกำหนด (Prepayment) และใช้เงินกู้ภายในประเทศทดแทน และจัดทำสัญญา Cross Currency SWAP (CCS) ให้กับหนี้เงินกู้ JICA จำนวนทั้งสิ้น 6 สัญญา สำหรับเงินกู้ ซึ่งครอบคลุมเงินกู้สกุลต่างประเทศทั้งหมดที่ รฟม. มีอยู่

### 3. ความสามารถในการทำกำไร

**วิเคราะห์ :** เมื่อเปรียบเทียบระหว่างปี 2564 และปี 2563 อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์และอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น มีการเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ดีขึ้น ในขณะที่รายได้จากการดำเนินงานมีอัตราการเติบโตที่ค่อนข้างคงที่ และรายได้จากเงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่มีการทยอยรับรู้มากขึ้นตามการเปิดให้บริการของโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ สำหรับรายการค่าใช้จ่ายมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ตามการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้า





## รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ รฟม. ต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการ รฟม. ได้ตระหนักถึงความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน ซึ่งได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยได้มีการพิจารณานโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการพิจารณาถึงความสมเหตุสมผล และความรอบคอบในการจัดทำงบการเงิน รวมทั้งให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอและโปร่งใสในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ในรายงานประจำปี 2564 โดยผู้สอบบัญชี (สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ได้ตรวจสอบและแสดงความเห็นในรายงานของผู้สอบบัญชีแล้ว)

คณะกรรมการ รฟม. ได้จัดให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ดำรงรักษาไว้ซึ่งระบบบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน เพื่อให้มั่นใจว่าการบันทึกข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้อง ครบถ้วน และเพียงพอที่จะดูแลรักษาทรัพย์สิน ตลอดจนป้องกันไม่ให้เกิดการทุจริตหรือดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

คณะกรรมการ รฟม. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ ทำหน้าที่กำกับดูแล สอบทานความน่าเชื่อถือและความถูกต้องของรายงานทางการเงิน รวมทั้งประเมินระบบควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในให้มีประสิทธิภาพ โดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีนี้แล้ว

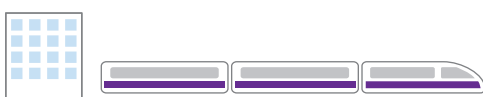
คณะกรรมการ รฟม. มีความเห็นว่า งบการเงินของ รฟม. สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564 ที่คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานร่วมกับฝ่ายบริหารและผู้สอบบัญชีได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ สมเหตุสมผล ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป โดยมีการใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส เพียงพอ และปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(นายสรารัฐ ทรงศิริไล)

ประธานกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย





ทางออก  
Exit



พญาไท 48

0047/1







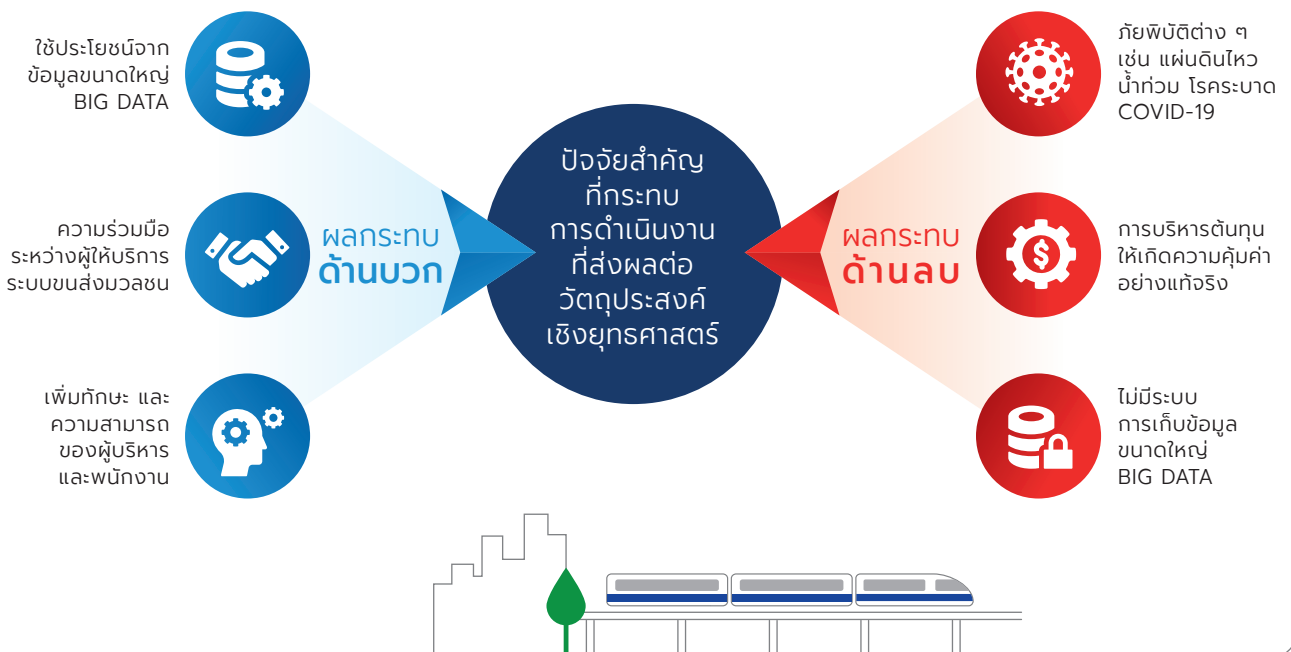
## ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจ

ความเสี่ยงหลักของการดำเนินธุรกิจในการทบทวนแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2560 - 2565 ประจำปี 2564 รพม. ได้วิเคราะห์หาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการทำงานทั้งในปัจจุบัน และอนาคตที่สำคัญที่ส่งผลด้านบวกต่อวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์มากที่สุด 3 วัตถุประสงค์ ได้แก่

1. การใช้ประโยชน์จากระบบข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการพัฒนาโครงการขยายการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ (Inter-transfer และตัวร่วม)
2. ความร่วมมือระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมและยกระดับคุณภาพชีวิตการเดินทางของประชาชน
3. ทักษะ/ขีดความสามารถของผู้บริหารและพนักงานรองรับการดำเนินธุรกิจ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญ ที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการพัฒนาองค์กรให้เป็นศูนย์กลางด้านการเรียนรู้และการให้คำปรึกษาด้านรถไฟฟ้า ในระดับประเทศและเตรียมความพร้อมมุ่งสู่ระดับภูมิภาคอาเซียน

และปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการทำงานทั้งในปัจจุบัน และอนาคตที่สำคัญที่ส่งผลด้านลบต่อวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์มากที่สุดคือ 3 วัตถุประสงค์ ได้แก่

1. การเกิดภัยพิบัติต่าง ๆ เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม การระบาดของ COVID-19 หรือโรคอุบัติใหม่อื่น เป็นต้น ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของการเพิ่มปริมาณจำนวนผู้โดยสาร โดยเฉพาะสถานการณ์ในปัจจุบันที่เกิดการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ COVID-19
2. การบริหารต้นทุนเพื่อประโยชน์ต่อการบริหารงานและเกิดความคุ้มค่าในการใช้ทรัพยากรอย่างแท้จริง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของการเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการทางการเงินเป็นเลิศ
3. การใช้ประโยชน์จากระบบข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เนื่องจากปัจจุบันองค์กรไม่มีการเก็บข้อมูลในลักษณะของ Big Data ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลต่อความสำเร็จของการดำเนินงานโดยทำให้เสียโอกาสในการดำเนินธุรกิจและการพัฒนาธุรกิจแบบใหม่ รวมทั้งไม่สามารถเพิ่มช่องทางการสร้างรายได้ ซึ่ง รพม. ได้นำไปเป็นข้อมูลนำใช้ในการทบทวนแผนวิสาหกิจฯ เพื่อให้การดำเนินงานสำเร็จและบรรลุตามภารกิจของ รพม.





## นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทน คณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

คู่มือคณะกรรมการการรถไฟฟ้าย่านสงขลวงค์แห่งประเทศไทย ส่วนที่ 5 สิทธิประโยชน์ของกรรมการ รฟม. กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับนโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ รฟม. ไว้ดังนี้

1. การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมคณะกรรมการ รฟม. ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 ได้ระบุสาระสำคัญของในการจ่ายเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ สรุปได้ดังนี้

### อัตราการจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุม

ค่าตอบแทนรายเดือน	เบี้ยประชุมกรรมการ
ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน	ไม่เกิน 20,000 บาท/ครั้ง

#### 1.1 หลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือน

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

#### 1.2 หลักเกณฑ์การจ่ายเบี้ยประชุม

- 1) การประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้จ่ายเบี้ยประชุมกรรมการ เดือนละ 1 ครั้ง (ในกรณีมีเหตุสมควร อาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี) โดยกรรมการ จะได้รับเบี้ยประชุมในอัตราไม่เกิน 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 ระเบียบหรือมติคณะรัฐมนตรี ได้กำหนดอัตราหรือหลักเกณฑ์ในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนเป็นอย่างอื่น

\* ประธานในที่ประชุมคณะกรรมการ รฟม. จะได้รับเบี้ยประชุมไม่เกิน 25,000 บาท

ประธานในที่ประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น จะได้รับเบี้ยประชุมไม่เกิน 12,500 บาท

### อ้างอิง

1. หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0803.2/ว46 ลงวันที่ 17 พฤษภาคม 2562 แจ้งเวียนอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจและกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562

2. หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค 0803.2/ว90 ลงวันที่ 19 สิงหาคม 2562 แจ้งเวียนแนวทางปฏิบัติเรื่องอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562

## การจ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

ลำดับ	รายนามคณะกรรมการ	เบี้ยประชุมจากการเป็นคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ (หักภาษี ณ ที่จ่ายร้อยละ 10)					เบี้ยประชุม จากการ เป็น กรรมการ ทุกคน (บาท) (หักภาษี ณ ที่จ่าย ร้อยละ 10)	ค่า ตอบแทน รายเดือน (บาท) (หักภาษี ณ ที่จ่าย ร้อยละ 10)
		คณะ กรรมการ สพม.	คณะ กรรมการ ตรวจสอบ	คณะ กรรมการ กิจการ สัมพันธ์	คณะ อนุกรรมการ กฎหมายและ ระเบียบ ข้อบังคับ	คณะ อนุกรรมการ บริหาร		
1	นายสรารุท ทรงศิริไธ	270,000.00					270,000.00	216,000.00
2	ศ.ดร. อมร พิमानมาศ	216,000.00				99,000.00	315,000.00	108,000.00
3	นายวรรณชัย บุญบำรุง	216,000.00			101,250.00		317,250.00	108,000.00
4	นายพีระยุทธ สิงห์พัฒนากุล	0.00					0.00	4,354.84
5	นางพิมพ์ใจ ลีอิสสระนุกุล	198,000.00				132,750.00	330,750.00	108,000.00
6	นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	18,000.00					18,000.00	11,322.59
7	นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ	198,000.00	270,000.00				468,000.00	108,000.00
8	นายยุทธนา หยิมการุณ	216,000.00	216,000.00				432,000.00	108,000.00
9	นายเฉลิมพล เพ็ญสุตร	162,000.00					162,000.00	75,774.20
10	นายปฐม เฉลยวาเรศ	144,000.00		33,750.00			177,750.00	108,000.00
11	นายปัญญา ชูพานิช	180,000.00				99,000.00	279,000.00	108,000.00
12	นายวิษณุยุทธ บุญชิต	216,000.00	216,000.00				432,000.00	108,000.00
13	นายพงษ์นรา เย็นยิ่ง	162,000.00					162,000.00	105,967.75
14	นางรวิวรรณ ภูริเดช	162,000.00	207,000.00				369,000.00	102,300.00
15	นายพิรุณ ลัยยะสิทธิ์พานิช	18,000.00	9,000.00				27,000.00	4,500.00
16	นายประพาส เหลืองศิรินภา	162,000.00				45,000.00	207,000.00	108,000.00
17	นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ	216,000.00				108,000.00	324,000.00	108,000.00



## นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทน ของผู้บริหารระดับสูง

### ค่าตอบแทนผู้บริหารสูงสุด (ผู้ว่าการ)

ผู้ว่าการ รฟม. คนปัจจุบัน นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ (สัญญาจ้าง 4 ปี ตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2561 ถึงวันที่ 2 เมษายน 2565) อัตราค่าตอบแทนคงที่และสิทธิประโยชน์อื่นเป็นไปตามที่ตกลงกันในสัญญาจ้าง โดยในระหว่างอายุสัญญา ผู้ว่าจ้าง (รฟม.) จะปรับขึ้นค่าตอบแทนคงที่ ในวันที่ 1 ตุลาคมของทุกปี ในอัตราไม่เกินกว่าร้อยละ 10 ของค่าตอบแทนคงที่ที่ผู้รับจ้าง (ผู้ว่าการ รฟม.) ได้รับ ทั้งนี้ให้ขึ้นกับผลการประเมินตามหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินของคณะกรรมการของผู้ว่าจ้าง โดยการปรับขึ้นค่าตอบแทนคงที่ตลอดอายุสัญญาจ้างจะต้องไม่มีผลให้อัตราค่าตอบแทนคงที่ที่ได้รับเกินกว่าอัตราขั้นสูง ตามกรอบอัตราค่าตอบแทนคงที่ที่กระทรวงการคลังได้ให้ความเห็นชอบไว้

### ค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง (รองผู้ว่าการ)

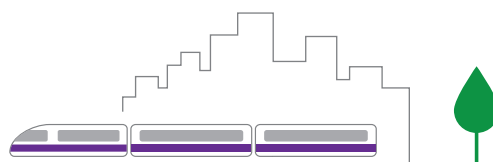
ในส่วนของค่าจ้าง เป็นไปตามข้อบังคับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยว่าด้วยบัญชีตำแหน่งและเงินเดือนของพนักงาน พ.ศ. 2557 โดยค่าตอบแทนขั้นต่ำ - ขั้นสูง ของผู้บริหารระดับสูง (รองผู้ว่าการ ระดับ 14) ตามข้อบังคับฯ 124,650 - 249,300 บาท การขึ้นค่าจ้างของผู้บริหารระดับสูง (รองผู้ว่าการ) เป็นไปตามระเบียบการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยว่าด้วยการขึ้นค่าจ้างพนักงานประจำปี และการจ่ายค่าตอบแทนพิเศษให้แก่พนักงานผู้ได้รับค่าจ้างถึงขั้นสูงหรือใกล้เคียงขั้นสูงของระดับ พ.ศ. 2563 โดยวงเงินการขึ้นค่าจ้างประจำปี ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของระบบแรงจูงใจในส่วนค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2566 กรณีที่มีกำไรจากการดำเนินงาน ให้กำหนดวงเงินการขึ้นค่าจ้างประจำปีได้ไม่เกินร้อยละ 7.5 กรณีที่มีผลการดำเนินงานขาดทุนหรือไม่มีกำไรจากการดำเนินงาน ให้กำหนดวงเงินการขึ้นค่าจ้างประจำปีได้ไม่เกินร้อยละ 6.5 ทั้งนี้ หลักเกณฑ์การพิจารณาขึ้นค่าจ้างประจำปี มีการเชื่อมโยงกับผลการประเมินการปฏิบัติงานประจำปี โดยแบ่งปัจจัยการประเมินเป็น 2 ส่วน คือ การประเมินการปฏิบัติงานตามตัวชี้วัด น้ำหนักร้อยละ 90 และคะแนนประเมินพฤติกรรม น้ำหนักร้อยละ 10

นอกจากนี้ยังมีค่าตอบแทนอื่นทั้งที่เป็นตัวเงินและไม่เป็นตัวเงิน ได้แก่ โบนัส (ตามผลการประเมินการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจประจำปี ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของระบบแรงจูงใจในส่วนค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินตามระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2566) รถยนต์ประจำตำแหน่ง เครื่องมือสื่อสาร รวมทั้งสวัสดิการอื่นตามข้อบังคับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

หน่วย: บาท

รายการ	ปีงบประมาณ 2564	ปีงบประมาณ 2563	ปีงบประมาณ 2562	ผลต่างปี 2564 - 2563 (เพิ่มขึ้น)	
				บาท	ร้อยละ
ค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง (ผู้บริหารสูงสุดและรองลงมาหนึ่งลำดับ)	14,445,956	13,442,828	12,922,939	1,003,128	7.46

หมายเหตุ: ผู้บริหารระดับสูง หมายถึง ผู้บริหารสูงสุดและรองลงมาหนึ่งลำดับ





## จำนวนครั้งของการประชุม ของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

ลำดับ	รายนามคณะกรรมการ	คณะกรรมการ รฟม. (ประชุม 12 ครั้ง)	คณะกรรมการ ตรวจสอบ (ประชุม 6 ครั้ง)	คณะกรรมการ กิจการสัมพันธ (ประชุม 3 ครั้ง)	คณะอนุกรรมการ กฎหมายและ ระเบียบข้อบังคับ (ประชุม 9 ครั้ง)	คณะอนุกรรมการ บริหาร (ประชุม 12 ครั้ง)
1	นายสรารุท ทรงศิริไโล	(ประธาน) 12/12				
2	ศ.ดร. อมร พิมาณมาศ	12/12				11/12
3	นายวรรณชัย บุญบำรุง	12/12			(ประธาน) 9/9	
4	นายพีระยุทธ สิงห์พัฒนากุล	0/0				0/1
5	นางพิมพ์ใจ ลีอิสสระนุกูล	11/12				(ประธาน) 12/12
6	นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	1/1				
7	นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ	11/12	(ประธาน) 6/6			
8	นายยุทธนา ทียมการุณ	12/12	6/6			
9	นายเฉลิมพล เพ็ญสูตร	9/9				
10	นายปฐม เฉลยวาเรศ	8/12		(ประธาน) 3/3		
11	นายปัญญา ชูพานิช	10/12				11/12
12	นายวิษณุยุทธ บุญชิต	12/12	6/6			
13	นายพงษ์นรา เย็นยิ่ง	9/11				
14	นางรวีวรรณ ภูริเดช	9/11	5/6			
15	นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช	1/1				
16	นายประพาส เหลืองศิรินภา	9/12				5/12
17	นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ	12/12				12/12

**หมายเหตุ:** นโยบายและการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการ รฟม. โดยใช้อัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนฯ ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค0803.2/ว90 ลงวันที่ 19 สิงหาคม 2562 แจ้งเวียนแนวทางการปฏิบัติเรื่องอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการ รัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย





## องค์ประกอบและอำนาจหน้าที่

ของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ

### คณะกรรมการตรวจสอบ

#### องค์ประกอบ

- |                                 |                  |   |
|---------------------------------|------------------|---|
| 1. นายธีรภัทร                   | ประยูรสิทธิ      | ประธานกรรมการ   |
| 2. นายยุทธนา                    | หิยมการุณ        | กรรมการ   |
| 3. นางรวีวรรณ                   | ภูริเดช          | กรรมการ (ดำรงตำแหน่งถึงวันที่ 11 กันยายน 2564)                |
| 4. นายวิษณุยุทธ                 | บุญชิต           | กรรมการ   |
| 5. นายพิรุณ                     | สัทยะสิทธิ์พานิช | กรรมการ (ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 16 กันยายน 2564 - ปัจจุบัน) |
| 6. ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ รฟม. |                  | เลขานุการ   |

#### อำนาจหน้าที่

- จัดทำกฎบัตรว่าด้วยการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบในการดำเนินงานของ รฟม. โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ รฟม. และมีการสอบทานความเหมาะสมของกฎบัตรดังกล่าวอย่างน้อยปีละหนึ่งครั้ง
- สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการควบคุมภายใน กระบวนการกำกับดูแลที่ดี และกระบวนการบริหารความเสี่ยง
- สอบทานให้ รฟม. มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ
- สอบทานการดำเนินงานของ รฟม. ให้ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับวิธีปฏิบัติงาน มติคณะรัฐมนตรี ประกาศ หรือคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ รฟม.
- สอบทานให้ รฟม. มีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี และพิจารณาความเป็นอิสระของสำนักตรวจสอบ
- พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์หรือมีโอกาสเกิดทุจริตที่อาจมีผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของ รฟม.
- เสนอข้อแนะนำต่อคณะกรรมการ รฟม. ในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่ง และประเมินผลงานของผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ
- ประสานงานเกี่ยวกับผลการตรวจสอบกับผู้สอบบัญชี และอาจเสนอแนะให้สอบทานหรือตรวจสอบรายการใดที่เห็นว่าจำเป็น รวมถึงเสนอคำตอบแทนของผู้สอบบัญชีต่อ คณะกรรมการ รฟม.
- รายงานผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ต่อคณะกรรมการ รฟม. อย่างน้อยไตรมาสละหนึ่งครั้งภายในทศวรรษวันนับแต่วันสิ้นสุดไตรมาส ยกเว้นรายงานผลการดำเนินงานในไตรมาสที่สี่ ให้จัดทำเป็นรายงานผลการดำเนินงานประจำปี พร้อมทั้งส่งรายงานดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง เพื่อทราบภายในเก้าสิบวันนับแต่วันสิ้นปีบัญชีของ รฟม.
- ประเมินผลการดำเนินงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในของคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. อย่างน้อยปีละครั้ง รวมทั้งรายงานผลการประเมิน ปัญหา และอุปสรรค ตลอดจนแผนการปรับปรุงการดำเนินงานให้คณะกรรมการ รฟม. ทราบ
- เปิดเผยรายงานผลการดำเนินงานประจำปีของคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. และคำตอบแทนของผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปีของ รฟม.
- ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดหรือคณะกรรมการ รฟม. มอบหมาย



## คณะกรรมการกิจการสัมพันธ

### องค์ประกอบ

- |           |           |               |
|-----------|-----------|---------------|
| 1. นายปฐม | เฉลียวเรศ | ประธานกรรมการ |
|-----------|-----------|---------------|

### อำนาจหน้าที่

คณะกรรมการกิจการสัมพันธ มีอำนาจหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 ดังนี้

1. พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจตลอดจนส่งเสริมและพัฒนาการแรงงานสัมพันธ์
2. หาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้งในรัฐวิสาหกิจนั้น
3. พิจารณาปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงาน อันจะเป็นประโยชน์ต่อนายจ้าง ลูกจ้างและรัฐวิสาหกิจนั้น
4. ปรึกษาหารือเพื่อแก้ปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้างหรือสหภาพแรงงานรวมถึงการร้องทุกข์ที่เกี่ยวกับการลงโทษทางวินัย
5. ปรึกษาหารือเพื่อพิจารณาปรับปรุงสภาพการจ้าง

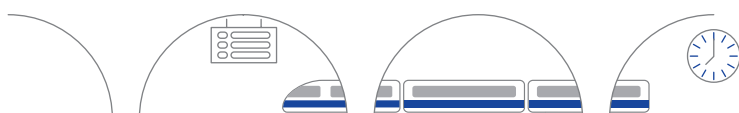
## คณะอนุกรรมการกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ

### องค์ประกอบ

- |                                 |                       |                  |
|---------------------------------|-----------------------|------------------|
| 1. นายวรรณชัย                   | บุญบำรุง              | ประธานอนุกรรมการ |
| 2. ศ. ดร. นนทวัชร               | นวตระกูลพิสุทธิ์      | อนุกรรมการ       |
| 3. นายธนกฤต                     | วรรณชชากุล            | อนุกรรมการ       |
| 4. นายปิยะนันท์                 | พันธ์ชนะวานิช         | อนุกรรมการ       |
| 5. นายกิตติศักดิ์               | จุลสารवल              | อนุกรรมการ       |
| 6. นางสาวสุปราณี                | จงธรรมวัฒน์           | อนุกรรมการ       |
| 7. นายสถาพร                     | ภักดีวงศ์             | อนุกรรมการ       |
| 8. นายชาติพงษ์                  | จิระพันธุ์            | อนุกรรมการ       |
| 9. นายธันวา                     | อาธารมาศ              | เลขานุการ        |
|                                 | ผู้ช่วยผู้ว่าการ รฟม. |                  |
| 10. ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย รฟม. |                       | ผู้ช่วยเลขานุการ |

### อำนาจหน้าที่

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



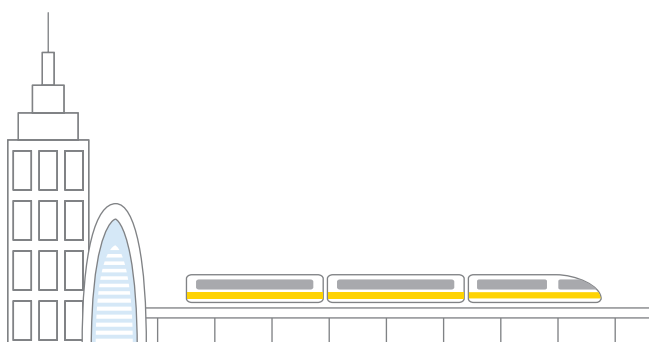
## คณะอนุกรรมการบริหาร

### องค์ประกอบ

1. นายพีระยุทธ	สิงห์พัฒนากุล	ประธานอนุกรรมการ (ดำรงตำแหน่งถึงวันที่ 15 ตุลาคม 2563)
2. นางพิมพ์ใจ	ลีอิสสระนุกูล	ประธานอนุกรรมการ (ดำรงตำแหน่งประธานอนุกรรมการ ตั้งแต่วันที่ 21 ตุลาคม 2563 - ปัจจุบัน)
3. ศ. ดร.อมร	พิมานมาศ	อนุกรรมการ
4. นายปัญญา	ชูพานิช	อนุกรรมการ
5. นายประพาส	เหลืองศิริณา	อนุกรรมการ
6. ผู้ว่าการ รฟม.		อนุกรรมการและเลขานุการ

### อำนาจหน้าที่

- กำกับนโยบาย ให้คำปรึกษา เสนอแนะ และติดตามผลการวางนโยบายและกำหนดแผนพัฒนาองค์กรของ รฟม. ได้แก่ แผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ แผนงบประมาณ และแผนการสร้างความรู้และนวัตกรรม ให้เป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการ รฟม.
- พิจารณากลับกรองและให้ความเห็น การจัดซื้อพัสดุและการจ้าง การร่วมงานกับเอกชน การจ้างที่ปรึกษา การจ้างออกแบบและควบคุมงานก่อสร้าง ที่อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการ รฟม. ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ รฟม.
- ให้คำปรึกษา เสนอแนะ และติดตามผล ในงานบริหารทรัพยากรบุคคล (HRM) และพัฒนาทรัพยากรบุคคล (HRD) ตามหลักประสิทธิภาพและความเป็นธรรมที่ยั่งยืน ให้สอดคล้องกับการสร้างวัฒนธรรมองค์กรแห่งการร่วมสร้างสรรค์และเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการ และพิจารณากลับกรองในกรณีที่อยู่ในอำนาจของคณะกรรมการ รฟม. ก่อนนำเสนอคณะกรรมการ รฟม.
- พิจารณา เสนอแนะ และติดตามผลการปฏิบัติงานตามเกณฑ์ตัวชี้วัดของสำนักงานคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ (สคร.) การเบิกจ่ายลงทุน และรายงานทางการเงิน ให้ได้ผลเป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการ รฟม.
- งานอื่นตามที่คณะกรรมการ รฟม. มอบหมาย



## นโยบาย ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ประธานกรรมการ รฟม. ได้ลงนามนโยบายบูรณาการ Corporate Governance, Risk Management และ Compliance (GRC) เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2563 และในปีงบประมาณ 2564 ได้มีการทบทวนนโยบายดังกล่าวโดยยังคงนโยบายไว้เช่นเดิม เนื่องจากยังสามารถใช้เป็นแนวทางในการบริหารองค์กร สนับสนุนการพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการองค์กรแบบองค์รวม เพื่อให้ผลการดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายรัฐบาลและเป้าหมายขององค์กร และมีการเติบโตที่ยั่งยืน โดยบูรณาการระหว่างการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) การบริหารความเสี่ยง (Risk Management) และการควบคุมภายใน การกำกับการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ข้อบังคับ (Compliance) (GRC) ซึ่งเป็นไปตามหลักการของกรอบแนวทางการปรับปรุงระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจที่ปรับปรุงใหม่ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) โดยมีการประเมินผลการดำเนินงานด้าน Core Business Enablers (CBEs) ด้านที่ 3 การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ประเด็นบทบาทคณะกรรมการในการกำกับติดตามการบริหารความเสี่ยงและการพัฒนาระบบการควบคุมภายใน

รฟม. ได้กำหนดวิสัยทัศน์การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีไว้ว่า “เป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำของประเทศในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี” และประธานกรรมการ รฟม. ได้ลงนามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม. เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2564 โดยมีเนื้อหาดังนี้

รฟม. มีเจตนารมณ์ที่จะพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีระบบบริหารจัดการที่ดี เป็นที่น่าเชื่อถือของประชาชน และมีการเติบโตที่ยั่งยืน โดยการกำกับดูแลที่ดีถือเป็นกลไกที่สำคัญที่สนับสนุนการบรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าว 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

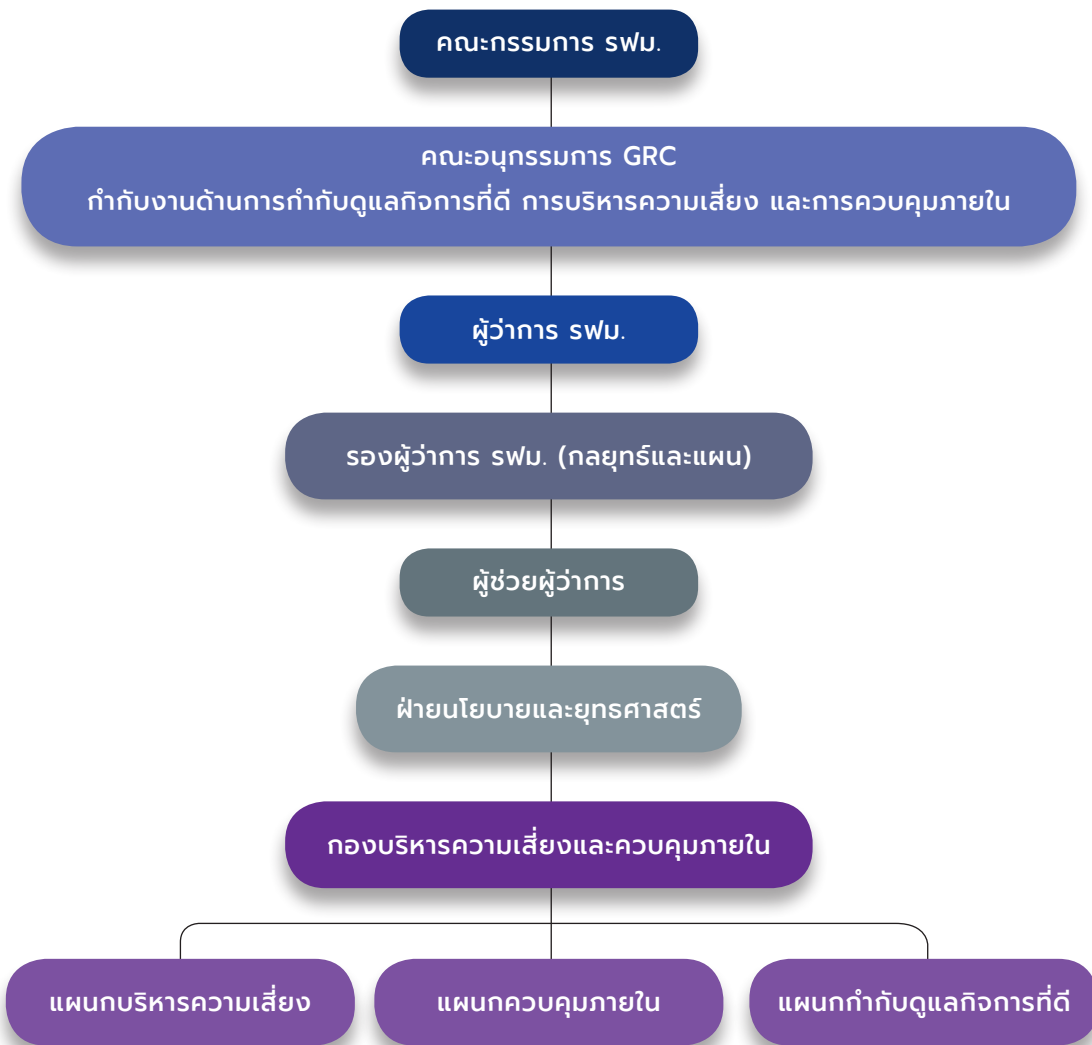
สนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีเพื่อให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง
- 4

ให้มีการติดตามประเมินผลพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อให้องค์กรเป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำในด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี



**โครงสร้างการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม.**


รฟม. ได้กำหนดโครงสร้างของการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม. ประกอบด้วยผู้บริหารระดับฝ่าย/สำนัก ไปจนถึงคณะกรรมการ รฟม. ปรากฏตามรูปโครงสร้างการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม. ดังนี้



รฟม. ได้กำหนดให้มีโครงการพัฒนาและส่งเสริมธรรมาภิบาลองค์กร เพื่อให้การดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีมีทิศทางที่ชัดเจน มุ่งสร้างเสริมให้เกิดธรรมาภิบาลในองค์กร และมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง โดยในปีงบประมาณ 2564 รฟม. ได้มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการสร้างผู้นำเพื่อเป็นต้นแบบด้านจริยธรรมและคุณธรรม รวมทั้งสร้างบรรยากาศภายในองค์กรและส่งเสริมให้บุคลากรประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม โดยได้ออกนโยบายและแนวปฏิบัติภายใต้นโยบายงดรับของขวัญ (No Gift Policy) ครอบคลุมทั้งในช่วงเทศกาลปีใหม่และตลอดทั้งปี และได้จัดให้ผู้บริหารระดับสูง นำโดยผู้ว่าการ รฟม. ลงนามประกาศตนเป็นผู้นำ งดรับของขวัญหรือประโยชน์อื่นใดเพื่อเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) เพื่อกระตุ้นให้พนักงานทั่วทั้งองค์กรปฏิบัติตาม ซึ่งจากผลการดำเนินงานตามนโยบายงดรับของขวัญพบว่า ผู้บริหารระดับฝ่าย/สำนักขึ้นไปทุกท่านรายงานว่าไม่มีการรับของขวัญ นอกจากนี้ รฟม. ได้จัดทำแนวปฏิบัติในการแสดงความมุ่งมั่นต่อการปฏิบัติตามกฎหมายและมีจริยธรรมของผู้ในระดับสูง ต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 เพื่อช่วยส่งเสริมให้องค์กรมีธรรมาภิบาลอย่างยั่งยืน ผ่านการดำเนินงานตามแนวปฏิบัติใน 5 ประเด็นที่สำคัญ ได้แก่ การสร้างให้เกิดธรรมาภิบาลในองค์กร การเป็นต้นแบบที่ดีในเรื่องความซื่อสัตย์สุจริต การเป็นต้นแบบที่ดีในเรื่องความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่ การกำกับดูแลให้บุคลากรปฏิบัติตามกฎหมาย และการสร้างความตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน

ทั้งนี้จากการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี จึงส่งผลให้ รฟม. มีคะแนนการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA) ที่ประเมินโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ ในปีงบประมาณ 2564 เท่ากับ ร้อยละ 86.52 ซึ่งอยู่ในระดับผลการประเมิน A เป็นปีที่ 4 ติดต่อกัน

**แนวปฏิบัติภายใต้นโยบายการให้และรับของขวัญของ รฟม.**  
(ในช่วงเวลาเทศกาลปีใหม่ และตลอดทั้งปี)




**NO Gift Policy**  
**Deny or Declare**

**Deny**

ปฏิเสธการรับของขวัญ ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใด ด้วยข้ออ้างที่สุภาพ และแจ้งผู้มอบให้ทราบถึงนโยบายการให้และรับของขวัญของ รฟม. หรือแจ้งกล่าวขอบคุณในความปรารถนาดี และไม่รับของขวัญ

**Declare**

กรณีมีความจำเป็นต้องรับของขวัญ ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใด นอกเหนือจากที่แยกแยะไว้ด้านล่าง ให้ผู้รับทำการเปิดเผยรายการดังกล่าวตามรูปแบบที่ รฟม. กำหนด แยกแยะ ของที่สามารถรับได้โดยไม่ต้องแจ้งรายการการรับ (Declare) ให้แก่ บัญชีเงิน โดอาจี และของที่จะเลิกที่ใช้เป็นสื่อประชาสัมพันธ์มีการสกรีนหรือพิมพ์ชื่อหน่วยงาน



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
Mass Rapid Transit Authority of Thailand



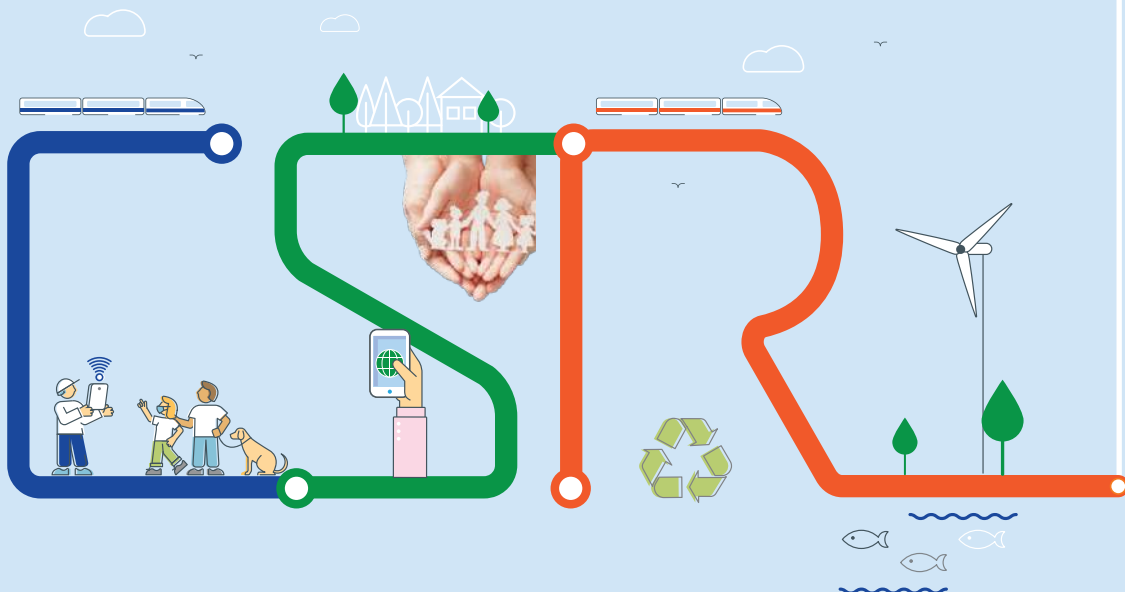


## นโยบายและกิจกรรม

### ด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

#### นโยบายด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

นอกจากภารกิจหลักของ รฟม. ในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รวมถึงการกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ และให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดปัญหาการจราจรและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนไปพร้อม ๆ กับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมแล้ว รฟม. ยังตระหนักและให้ความสำคัญกับการให้บริการประชาชนทุกคนด้วยความสะดวกและเท่าเทียมกัน โดยการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร โดยยึดหลักการออกแบบเพื่อคนทุกกลุ่ม (Universal Design) อีกทั้งคำนึงถึงผลกระทบและการจัดการต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมในทุกด้าน (CSR In Process) และคำนึงถึงการช่วยเหลือภายหลังจากการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าแล้วเสร็จผ่านโครงการและกิจกรรมต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง (CSR After Process) โดยการดำเนินงานเหล่านี้ได้ยึดแนวทางด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การพัฒนาที่ยั่งยืน รวมถึงมาตรฐาน ISO 26000 และถูกนำมากำหนดไว้ผ่านนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม แผนแม่บทด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2564 - 2565 และแผนปฏิบัติการประจำปี 2564 ที่ผู้บริหารและพนักงานจะต้องยึดถือและปฏิบัติตาม ซึ่งจะขับเคลื่อนให้ รฟม. และสังคมเติบโตควบคู่ไปพร้อมกันอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย 7 หัวข้อหลัก ดังนี้





1

ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาล ดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ตรวจสอบได้



2

มุ่งมั่นพัฒนาออกแบบการก่อสร้างและบริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่อให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก และใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ



3

มุ่งพัฒนาทักษะและความเชี่ยวชาญให้แก่บุคลากร ส่งเสริมปัจจัยแวดล้อมที่ก่อให้เกิดการจัดการองค์ความรู้ เพื่อนำไปสู่การสร้างสรรคินวัตกรรมขององค์กร



4

ตระหนักและใส่ใจต่อการบริหารจัดการเพื่อดูแลด้านสุขภาพ อาชีวอนามัย และความปลอดภัยของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย



5

เคารพต่อสิทธิมนุษยชน และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียด้วยความเท่าเทียมและเป็นธรรม



6

บริหารจัดการผลกระทบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ปฏิบัติตามข้อกำหนด กฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยให้ความสำคัญกับการประหยัดพลังงาน การปลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการจัดการของเสีย ตลอดจนห่วงโซ่อุปทาน



7

ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยใช้สมรรถนะหลัก เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เหมาะสม รวมถึงการพัฒนาภาคีเครือข่ายความร่วมมือที่นำไปสู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนและสังคมอย่างยั่งยืน



## กิจกรรมด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม



### กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ

รฟม. จัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ ตอน “รถไฟฟ้าเรื่องใจสายใยครอบครัว” ในรูปแบบออนไลน์ผ่านทางเฟซบุ๊กแฟนเพจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 9 - 10 มกราคม 2564 โดยให้ผู้ร่วมกิจกรรมกดไลค์และแชร์กิจกรรม พร้อมโพสต์ภาพน่ารู้ๆ และครอบครัวที่ทำกิจกรรมร่วมกัน เช่น ทำอาหาร บล็อกต้นไม้ ทำงานบ้าน เป็นต้น พร้อมติดแฮชแท็ก #วันเด็กรฟม64 โดยผู้ร่วมกิจกรรม 100 คนแรกที่ทำตามกติกาได้ครบถ้วน จะได้รับรางวัลเป็นชุดของขวัญ Eco Life With MRTA พร้อมชุดเครื่องเขียน รฟม. ซึ่งมีผู้สนใจร่วมกิจกรรมจำนวนมาก



### กิจกรรม “MRT MARKET ตลาดนัดผลิตภัณฑ์ชุมชน”

รฟม. จัดกิจกรรม “MRT MARKET ตลาดนัดผลิตภัณฑ์ชุมชน” ประจำปี 2564 ณ บริเวณลานหน้าอาคารจอดแล้วจร สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ฟังประตูทางออกที่ 2 เมื่อวันที่ 29 มีนาคม - 2 เมษายน 2564 โดยนำผู้ประกอบการผลิตภัณฑ์ชุมชนที่อยู่ในแนวสายทางรถไฟฟ้า มหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้า มหานคร สายฉลองรัชธรรม มาจำหน่ายอาหารและสินค้าอุปโภคบริโภค รวมทั้งสิ้น 25 ร้านค้า อาทิ ก๋วยจั๊บสามตุ่ม ไอศกรีมกะทิสดสูตรมะพร้าวหอม น้ำส้มกุแ้วคั้นสด บ้าแอดข้าวคลุกกะปิ บ้าติ่มร้านยาทะเล ลูกชิ้นหมูเจ้าแก่น้อย ปลาหมึกย่างน้ำจิ้มแซ่บ หมูสะเต๊ะบางซื่อ ไก่ย่างจิระพันธ์ BM Fruits Indy เครื่องจักสาน งานฝีมือ และผลิตภัณฑ์คุณภาพ อีกมากมาย ซึ่งกิจกรรมนี้จัดขึ้นเพื่อส่งเสริมการสร้างโอกาสและรายได้ให้แก่ชุมชนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ตลอดจนสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างองค์กรกับชุมชน และผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร





## กิจกรรม “มีแล้วแบ่งปัน” เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี

รฟม. จัดกิจกรรม “มีแล้วแบ่งปัน” เนื่องในโอกาสวันเฉลิมพระชนมพรรษาสมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2564 โดยนำสิ่งของอุปโภค บริโภคที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิตประจำวัน มอบให้แก่ชุมชนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) จำนวน 2 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนบ้านม้าเกะล่าง จำนวน 191 ครอบครัว และชุมชนเกาะดอน จำนวน 193 ครอบครัว ซึ่งเป็นชุมชนบริเวณสถานีสัมมาการ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนในชุมชน จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19



## โครงการบ้านฉบับบ้านเรา

รฟม. จัดโครงการ “บ้านฉบับบ้านเรา” ประจำปี 2564 เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2564 โดยส่งมอบหน้ากากผ้า “แมสก์ทันใจ” และเจลแอลกอฮอล์ให้แก่โรงเรียนวัดหัวลำโพง ซึ่งเป็นโรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล และโรงเรียนชุมชนวัดบางไผ่ ซึ่งเป็นโรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม รวมถึงมอบโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับการดูแลและการปฏิบัติตนเพื่อให้สอดคล้องกับการใช้ชีวิตในรูปแบบใหม่ในสังคม (New Normal) นอกจากนี้ นักเรียนจากโรงเรียนทั้ง 2 แห่งได้ร่วมส่งคลิปวิดีโอเพื่อให้กำลังใจบุคลากรทางการแพทย์ ซึ่ง รฟม. ได้นำไปเผยแพร่ผ่านเฟซบุ๊กแฟนเพจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ทั้งนี้โครงการดังกล่าวจัดขึ้นเพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับโรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้า โดยในปีนี้เป็น การส่งเสริมให้นักเรียนได้ตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลตนเอง เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19



## กิจกรรม “ส่งแมสก์ทันใจ ห่างไกล COVID-19”

รฟม. จัดกิจกรรม “ส่งแมสก์ทันใจ ห่างไกล COVID-19” เมื่อวันที่ 27 และ 30 สิงหาคม 2564 โดยได้ส่งมอบหน้ากากผ้า “แมสก์ทันใจ” จำนวน 2,700 ชิ้น และเจลแอลกอฮอล์ จำนวน 2,700 ชุด ให้แก่ ครู นักเรียน และบุคลากรที่ปฏิบัติงานในโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ได้แก่ โรงเรียนดลวิทยา โรงเรียนทินกรพิทยานุสรณ์ และโรงเรียนมีนประชาวิทยา เพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมกำลังใจในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 รวมถึงจัดกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถไฟฟ้าและการปฏิบัติตัวในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 โดยให้นักเรียนรับชมสื่อประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางออนไลน์ และส่งมอบโปสเตอร์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับการดูแลและการปฏิบัติตน เพื่อให้สอดคล้องกับการใช้ชีวิตในรูปแบบใหม่ในสังคม (New Normal)



## กิจกรรมมอบทุนการศึกษา รฟม. เพื่อเยาวชน ประจำปี 2564

รฟม. จัดกิจกรรมมอบทุนการศึกษา รฟม. เพื่อเยาวชน ประจำปี 2564 เพื่อเป็นการสนับสนุนทุนการศึกษาให้แก่บุตร - ธิดา ของพนักงาน รฟม. และนักเรียนในโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าที่มีผลการเรียนดี มีความประพฤติเรียบร้อย และขาดแคลนทุนทรัพย์ เนื่องในโอกาสวันคล้ายวันก่อตั้ง รฟม. ครบรอบ 29 ปี โดยมอบทุนการศึกษาให้แก่บุตร - ธิดา ของพนักงาน รฟม. จำนวน 10 ทุน และนักเรียนในโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้า จำนวน 40 ทุน โดยแบ่งเป็น โรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้าสายมทานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย จำนวน 15 ทุน โรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้ามทานคร สายฉลองรัชธรรม จำนวน 15 ทุน และโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) จำนวน 10 ทุน



## รฟม. สนับสนุนอาหารและเครื่องดื่มให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ

รฟม. มอบอาหารและเครื่องดื่มให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ เพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมกำลังใจในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2564 วันที่ 14 กรกฎาคม 2564 วันที่ 10 - 11 สิงหาคม 2564 และวันที่ 16 - 20 กันยายน 2564

## กิจกรรมต้อนรับคณะศึกษาดูงานจากสถาบันทางการศึกษา มูลนิธิ และกลุ่มบุคคลที่สนใจ

รฟม. ได้ต้อนรับคณะศึกษาดูงานจากสถาบันการศึกษา มูลนิธิ และกลุ่มบุคคลที่สนใจ จำนวน 2 หน่วยงาน ได้แก่ คณะครูและนักเรียนจากโรงเรียนอนุบาลวัดหนองขุนชาติ จังหวัดอุทัยธานี และคณะผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ และเยาวชนจาก 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้จากโครงการ “สานใจไทย สู่ใจใต้” รุ่นที่ 37 เข้าเยี่ยมชม และทดลองโดยสารรถไฟฟ้ามทานคร สายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้ามทานคร สายฉลองรัชธรรม โดยมีเจ้าหน้าที่จาก รฟม. และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้บรรยายให้ความรู้







### กิจกรรมทำบุญตักบาตรประจำเดือน

รฟม. จัดกิจกรรมทำบุญตักบาตรประจำเดือน ระหว่างเดือนพฤศจิกายน 2563 - มีนาคม 2564 โดยนิมนต์พระภิกษุสงฆ์จากวัดพระราม ๙ กาญจนาภิเษก มาฉันภัตตาหารเช้า และรับบิณฑบาตจากผู้บริหาร และพนักงาน โดยในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 รฟม. ได้นำสิ่งของอุปโภค และบริโภคจากผู้บริหาร และพนักงาน ไปถวาย ณ วัดพระราม ๙ กาญจนาภิเษก ซึ่งทางวัดได้นำไปช่วยเหลือผู้ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 อีกด้วย



### กิจกรรมบริจาคโลหิต ประจำปี 2564

รฟม. ได้จัดกิจกรรมบริจาคโลหิต ประจำปี 2564 โดยจัดให้มีการบริจาคโลหิต ณ อาคารสำนักงาน รฟม. เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 และได้นำพนักงานไปบริจาคโลหิต ณ ศูนย์บริการโลหิตแห่งชาติ สภากาชาดไทย ระหว่างวันที่ 1 - 5 กุมภาพันธ์ 2564 รวมเป็นยอดผู้บริจาคโลหิต จำนวน 285 คน นอกจากนี้ ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 รฟม. ยังได้รณรงค์ให้พนักงานบริจาคโลหิต ณ ศูนย์บริการฯ ใกล้บ้านของพนักงาน โดยมียอดพนักงานร่วมบริจาคโลหิตทั้งสิ้น 64 คน

### พิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ประจำปี 2563

นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. เป็นประธานในพิธีถวายผ้าพระกฐินพระราชทาน ประจำปี 2563 ณ วัดแก้วพิจิตร จังหวัดปราจีนบุรี โดยมีคณะผู้บริหาร และพนักงาน รฟม. จำนวน 145 คน เข้าร่วมพิธี เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 2563 ซึ่ง รฟม. และประชาชนผู้มีจิตศรัทธาได้ร่วมปวารณาถวายจตุปัจจัย เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 1,618,360 บาท นอกจากนี้ รฟม. ยังได้ร่วมสมทบทุนกฐินพระราชทาน และกฐินสามัคคีของหน่วยงานต่าง ๆ จำนวน 23 หน่วยงาน เป็นเงินจำนวนทั้งสิ้น 175,000 บาท



### กิจกรรมวันสงกรานต์ swu. ประจำปี 2564

รฟม. ได้จัดกิจกรรมวันสงกรานต์ รฟม. ประจำปี 2564 เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2564 โดยจัดพิธีสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ประจำหน่วยงาน สรงน้ำพระพุทธรูป และเชิญชวนให้พนักงานแต่งกายด้วยชุดไทยในธีม “มนต์รักลูกทุ่ง” เป็นฝ้าย/ลำนำ เพื่อแสดงความสามัคคีในส่วนของงานของตนเอง



## กิจกรรม MRTA Volunteer ประจำปี 2564

รฟม. จัดกิจกรรม MRTA Volunteer ประจำปี 2564 โดยจัดกิจกรรม “กล่องทันใจเติมความสุขให้ประชาชน” ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม - กันยายน 2564 สนับสนุนอาหารกล่องจำนวน 21,390 กล่อง จากร้านอาหาร จำนวน 106 ร้านค้า บริเวณแนวสายทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เพื่อมอบให้แก่ 1) บุคลากรทางการแพทย์ และผู้ป่วยในสถานพยาบาลในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 13 แห่ง 2) ประชาชนบริเวณใกล้เคียงร้านอาหาร จำนวน 40 ร้านค้า และ 3) ชุมชนที่มีผู้รักษาตัวอยู่ที่บ้านภายในชุมชน (Home Isolation) รวมถึงเจ้าหน้าที่บรรเทาสาธารณภัยที่ดูแลผู้ป่วยในชุมชน จำนวน 10 ชุมชน นอกจากนี้ รฟม. ยังได้สนับสนุนอุปกรณ์การแพทย์ ได้แก่ หน้ากากอนามัยจำนวน 11,000 ชิ้น สเปรย์และเจลแอลกอฮอล์แบบพกพา จำนวน 3,200 ชิ้น ถุงมือยาง จำนวน 250 คู่ ชุด PPE จำนวน 50 ชุด และน้ำยาฆ่าเชื้อ จำนวน 20 แกลลอน ให้กับชุมชนอีกด้วย



## กิจกรรมวันคล้ายวันก่อตั้ง รฟม. ครบรอบ 29 ปี

รฟม. จัดกิจกรรมวันคล้ายวันก่อตั้ง ครบรอบ 29 ปี เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2564 โดยจัดให้มีพิธีสักการะสิ่งศักดิ์สิทธิ์ประจำหน่วยงาน ฉายาวิดิทัศน์พิธีเจริญพระพุทธมนต์ผ่านช่องทางเฟซบุ๊กกลุ่มสื่อสารภายในองค์กร รฟม. และเชิญชวนหน่วยงานพันธมิตรร่วมอวยพร รฟม. ผ่านบัตรอวยพรอิเล็กทรอนิกส์ และบริจาคเงินให้แก่มูลนิธิออทิสติกไทยแทนการมอบดอกไม้และกระเช้าของขวัญ เป็นเงินจำนวน 115,000 บาท นอกจากนี้ รฟม. ยังได้ร่วมกับมูลนิธิออทิสติกไทยในการออกแบบ Key Art สำหรับกิจกรรมวันครบรอบฯ ในธีม “Metro for All” อีกด้วย



## กิจกรรมส่งเสริมอาชีพคนพิการ

รฟม. จัดกิจกรรมส่งเสริมอาชีพคนพิการ สนับสนุนผลิตภัณฑ์เบเกอรี่จากร้านค้าที่มีผู้พิการเป็นเจ้าของหรือพนักงานจำนวน 4 ร้านค้า ได้แก่ ร้าน 60 Plus Bakery by Yamazaki and APCD ภายใต้มูลนิธิศูนย์พัฒนาและฝึกอบรมคนพิการแห่งเอเชียและแปซิฟิก (ม.ศพอ.) ในพระราชนิพนธ์สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ร้านคุกกี้พระพร ภายใต้ชมรมพันธกิจเพื่อคนพิการ ร้านจากแผนกเบเกอรี่ มูลนิธิออทิสติกไทย และร้านยิ้มสู้คาเฟ่ ภายใต้มูลนิธิสากลเพื่อคนพิการ ระหว่างวันที่ 16 - 20 กันยายน 2564 เพื่อนำไปมอบให้แก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน ณ ศูนย์ฉีดวัคซีนกลางบางซื่อ





### โครงการ Green Office ประจำปี 2564

รฟม. จัดโครงการ Green Office ประจำปี 2564 เพื่อส่งเสริมความรู้ด้านการอนุรักษ์พลังงาน และการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยจัดให้มีกิจกรรม MRTA 3R (Reuse Reduce Recycle) ด้วยการรณรงค์ให้ผู้บริหาร และพนักงานคัดแยกขวดน้ำพลาสติก ตั้งแต่เดือนเมษายน - กรกฎาคม 2564 เพื่อนำขวดพลาสติกดังกล่าวไปรีไซเคิล ทำเป็นเม็ดพลาสติกในการผลิตเส้นใยเพื่อทำเป็นผลิตภัณฑ์จากผ้า เพื่อมอบให้แก่พนักงานเป็นของที่ระลึก ซึ่งผลปรากฏว่า มียอดการคัดแยกขวดน้ำพลาสติกสะสม จำนวน 106,997 ขวด หรือ 1,337.22 กิโลกรัม เทียบเป็นปริมาณการลดก๊าซเรือนกระจกได้ทั้งสิ้น 1,162.04 กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า นอกจากนี้ ยังจัดให้มีกิจกรรม Green Office Day 2564 เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2564 เพื่อเผยแพร่ความรู้ด้านการอนุรักษ์พลังงานฯ ในรูปแบบการบรรยายฉายวีดิทัศน์ให้ความรู้ และตอบคำถามชิงรางวัล โดยมีพนักงานเข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 282 คน



### กิจกรรมหนังสือเสียงให้ความรู้เกี่ยวกับรถไฟฟ้าแก่เด็กพิการทางการมองเห็น

รฟม. จัดให้มีกิจกรรมหนังสือเสียงให้ความรู้เกี่ยวกับรถไฟฟ้าแก่เด็กพิการทางการมองเห็น โดยจัดทำหนังสือเสียงชุด “รถไฟฟ้า รฟม.” จำนวน 10 ตอน มีเนื้อหาเกี่ยวกับประวัติของ รฟม. และข้อมูลโครงการรถไฟฟ้าในปัจจุบัน โดยมีพนักงาน รฟม. เป็นผู้บรรยายเสียงประกอบ ซึ่งหนังสือเสียงดังกล่าว ได้ส่งมอบให้แก่ มูลนิธิและโรงเรียนซึ่งเกี่ยวข้องกับผู้บริหาร จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ 1) โรงเรียนสอนคนตาบอดกรุงเทพ 2) โรงเรียนสอนคนตาบอดภาคเหนือ ในพระบรมราชินูปถัมภ์ จังหวัดเชียงใหม่ 3) มูลนิธิเพื่อเด็กพิการ 4) โรงเรียนการศึกษาคนตาบอดนครราชสีมา 5) โรงเรียนสอนคนตาบอดมกุฏคีรีวัน (เขาใหญ่) 6) ห้องสมุดคนตาบอดและผู้พิการทางสื่อสิ่งพิมพ์แห่งชาติ 7) ศูนย์เทคโนโลยีการศึกษาเพื่อคนตาบอด 8) โรงเรียนสอนคนตาบอดพระมหาไถ่ พัทยา ในพระราชูปถัมภ์ สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี และ 9) โรงเรียนสอนคนตาบอดภาคใต้ จังหวัดสุราษฎร์ธานี

### กิจกรรมแสดงความมุ่งมั่นในการเป็นพนักงาน รฟม. ที่ดี (MRTA Promise)

รฟม. ได้จัดกิจกรรมแสดงความมุ่งมั่นในการเป็นพนักงาน รฟม. ที่ดี (MRTA Promise) โดยให้พนักงานแสดงความมุ่งมั่นในการเป็นพนักงานที่ดี ผ่านการบรรยายความตั้งใจในการปฏิบัติงานของตน ให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กร และประชาชน ผ่านโซเชียลมีเดียของตนเอง ระหว่างวันที่ 23 - 30 กรกฎาคม 2564 โดยมีพนักงานเข้าร่วมกิจกรรมทั้งสิ้น 116 คน ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจัดขึ้นเพื่อทดแทนพิธีถวายสัตย์ปฏิญาณ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19







## นโยบายและผลการจัดการรายการเกี่ยวโยงกัน

รฟม. ได้นำหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 และแนวทางปฏิบัติของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) มาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยหลักการและแนวทางดังกล่าวมีการระบุการดำเนินงานของคณะกรรมการ โดยคณะกรรมการควรกำกับดูแลให้รัฐวิสาหกิจมีนโยบายในการกำกับดูแลให้ชัดเจนซึ่งรวมถึงการเปิดเผยข้อมูลฐานะการเงินและผลการดำเนินงานการทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

นอกจากนี้ รฟม. ได้จัดทำนโยบายบูรณาการ Corporate Governance, Risk Management และ Compliance (GRC) ซึ่งได้กำหนดให้มีการดำเนินงานด้าน GRC ที่เหมาะสม เพียงพอ สอดคล้องกับภารกิจขององค์กร โดยสะท้อนให้เห็นถึงความมีประสิทธิผลและประสิทธิภาพของการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับรายการที่เกี่ยวข้องกัน โดยได้กำหนดให้ผู้ที่ได้รับการเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการ รฟม. ส่งประวัติโดยครอบคลุมประเด็นการดำรงตำแหน่งสำคัญ เช่น กรรมการรัฐวิสาหกิจ กรรมการบริษัท ข้าราชการการเมือง รวมถึงการดำรงตำแหน่งในนิติบุคคลที่รัฐวิสาหกิจเป็นผู้ถือหุ้น เป็นต้น นอกจากนี้ รฟม. ยังจัดให้กรรมการ รฟม. ทุกท่านรายงานรายการเกี่ยวโยงกันที่มีต่อรัฐวิสาหกิจเป็นประจำทุกปีในช่วงเดือนกันยายน

### ตารางแสดงผลรายการที่เกี่ยวข้องกัน (Connected Transaction) ของคณะกรรมการ swu.

ที่มีต่อรัฐวิสาหกิจในระหว่างปีบัญชี 2564

รายนามคณะกรรมการ	รายการที่เกี่ยวข้องกัน
1. นายสรารุช ทรงศิริไฉ	ไม่มี
2. ศ. ดร.อมร พิมาณมาศ	ไม่มี
3. นายวรรณชัย บุญบำรุง	ไม่มี
4. นายพีระยุทธ สิงห์พัฒนากุล	ไม่มี
5. นางพิมพ์ใจ ลีอิสสระนุกุล	ไม่มี
6. นายอภิรัฐ ไชยวงค์น้อย	ไม่มี
7. นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ	ไม่มี
8. นายยุทธนา หยมการุณ	ไม่มี
9. นายเฉลิมพล เพ็ญสุตร	ไม่มี
10. นายปฐม เฉลยวาเรศ	ไม่มี
11. นายปัญญา ชูพานิช	ไม่มี
12. นายวิษณุยุทธ บุญชิต	ไม่มี
13. นายพงษ์นรา เย็นยิ่ง	ไม่มี
14. นางรวีวรรณ ภูริเดช	ไม่มี
15. นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช	ไม่มี
16. นายประพาส เหลืองศิรินภา	ไม่มี
17. นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ	ไม่มี



## จำนวน/มูลค่าหลักทรัพย์ (หุ้น)

และรายชื่อบริษัทที่กรรมการ สว.м. ถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น)

จำนวน/มูลค่าหลักทรัพย์ (หุ้น) และรายชื่อบริษัทที่กรรมการ สว.м. ถือครองหลักทรัพย์ (หุ้น)  
 ในระหว่างปีบัญชี 2564 ในสัดส่วนที่มากกว่าหรือเท่ากับ ร้อยละ 10 ของจำนวนหุ้น  
 ที่บริษัทมีสิทธิออกเสียงทั้งหมด

รายนามคณะกรรมการ	การถือครองหุ้น
1. นายสรารุท ทรงศิริไโล	ไม่มี
2. ศ. ดร.อมร พิमानนาศ	ไม่มี
3. นายวรรณชัย บุญบำรุง	ไม่มี
4. นายพีระยุทธ สิงห์พัฒนากุล	ไม่มี
5. นางพิมพ์ใจ ลีอิสสระนุกุล	ไม่มี
6. นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	ไม่มี
7. นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ	ไม่มี
8. นายยุทธนา หิยมการุณ	ไม่มี
9. นายเฉลิมพล เพ็ญสูตร	ไม่มี
10. นายปฐม เฉลยวาเรศ	ไม่มี
11. นายปัญญา ชูพานิช	ไม่มี
12. นายวิษณุยุทธ บุญชิต	ไม่มี
13. นายพงษ์นรา เย็นยิ่ง	ไม่มี
14. นางรวีวรรณ ภูริเดช	ไม่มี
15. นายพิรุณ สัยยะสิทธิ์พานิช	ไม่มี
16. นายประพาส เหลืองศิรินภา	ไม่มี
17. นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ	ไม่มี



## สภาพธุรกิจ แผนงานทางธุรกิจและกลยุทธ์

### สภาพธุรกิจ

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเป็นระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะแบบรางประเภทหนึ่ง ที่รัฐบาลมีแผนการลงทุนต่อเนื่องเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรหนาแน่นในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเดินทางนอกเหนือจากการบริการขนส่งมวลชนพื้นฐานอื่น เช่น รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารประจำทางด่วนพิเศษ รถไฟชานเมือง - ในเมือง และเรือโดยสารที่บริการในแม่น้ำ - ลำคลอง เป็นต้น จากการศึกษาข้อมูลสัดส่วนการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่าในปี 2563 รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มีสัดส่วนการใช้บริการมากที่สุด ร้อยละ 42.57 รองลงมาคือ รถไฟฟ้า BTS ร้อยละ 35.63 และรถไฟฟ้า MRT ร้อยละ 16.91 ดังแสดงตามรูปด้านล่าง

สัดส่วนการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



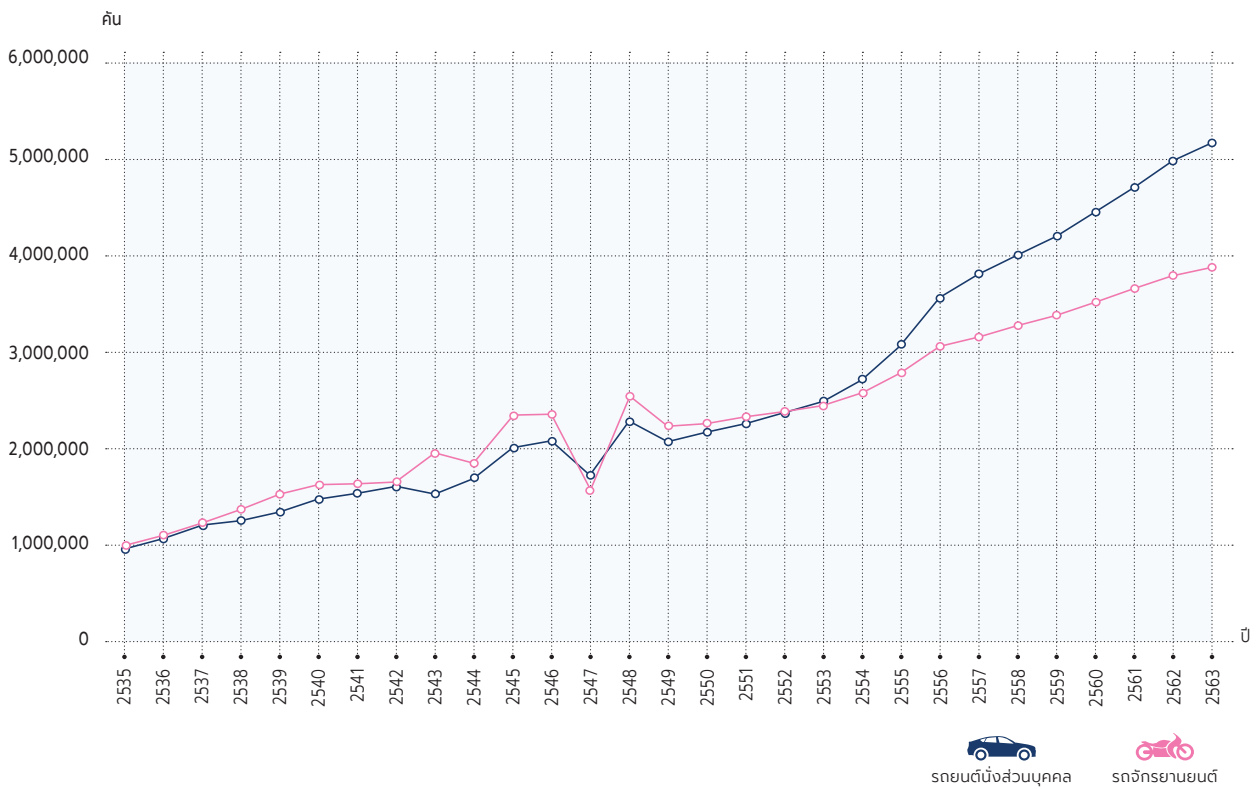
(ที่มา: รายงานประจำปีของหน่วยงานต่าง ๆ ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)



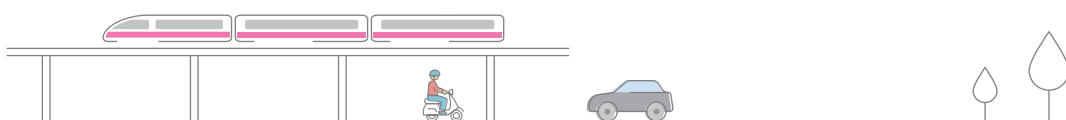
จากข้อมูลสัดส่วนการเดินทางปี พ.ศ. 2560 - 2563 พบว่า รถโดยสารประจำทางของ ขสมก. มีสัดส่วนการใช้บริการมากที่สุด ในขณะที่สัดส่วนการใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (BTS MRT และ ARL) มีแนวโน้มลดลง ซึ่งอาจเนื่องมาจากโครงข่ายการเดินทางด้วยรถไฟฟ้ายังไม่ครอบคลุมเพียงพออย่างไรก็ดี ปัจจุบันภาครัฐ มีการเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้บริการประชาชนโดยให้ความสำคัญในการเชื่อมต่อระบบการขนส่งต่าง ๆ เข้าด้วยกัน

จากการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พบว่า การเดินทางโดยรถยนต์นั่งส่วนบุคคลทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อไปในอนาคต โดยจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครมีจำนวนเพิ่มขึ้นจาก 987,999 คัน ในปี พ.ศ. 2535 เป็น 5,171,006 คัน ในปี พ.ศ. 2563 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 6.45 ต่อปี และในช่วงระยะเวลาเดียวกันจำนวนรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้เพิ่มขึ้นจาก 1,006,302 คัน ในปี พ.ศ. 2535 เป็น 3,879,353 คัน ในปี พ.ศ. 2563 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.87 ต่อปี

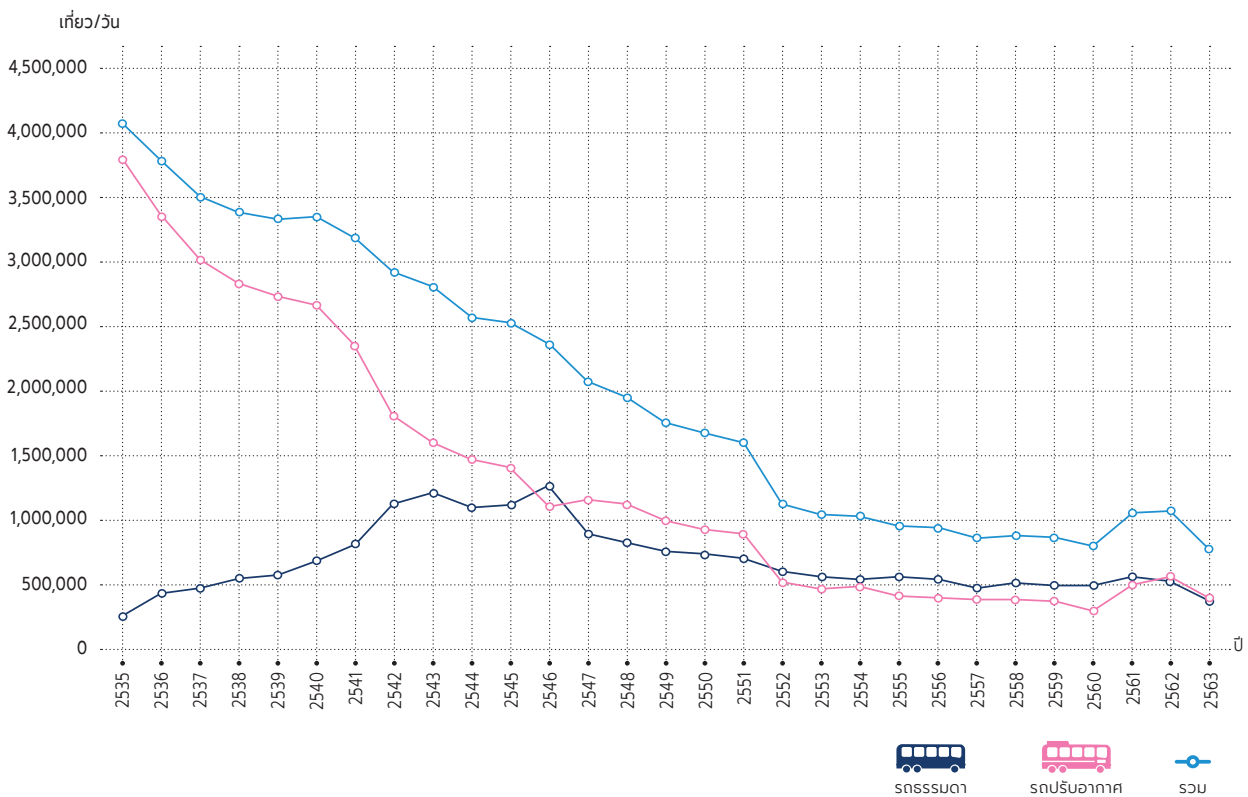
**จำนวนรถยนต์นั่งส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร สะสมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 - 2563**



ในทางตรงกันข้ามจำนวนผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะมีแนวโน้มที่จะลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยจำนวนผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ได้ลดลงจาก 4,073,883 เที่ยว/วัน ในปี พ.ศ. 2535 เหลือเพียง 773,435 เที่ยว/วัน ในปี พ.ศ. 2563 ลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 5.23 ต่อปี



### จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 - 2563



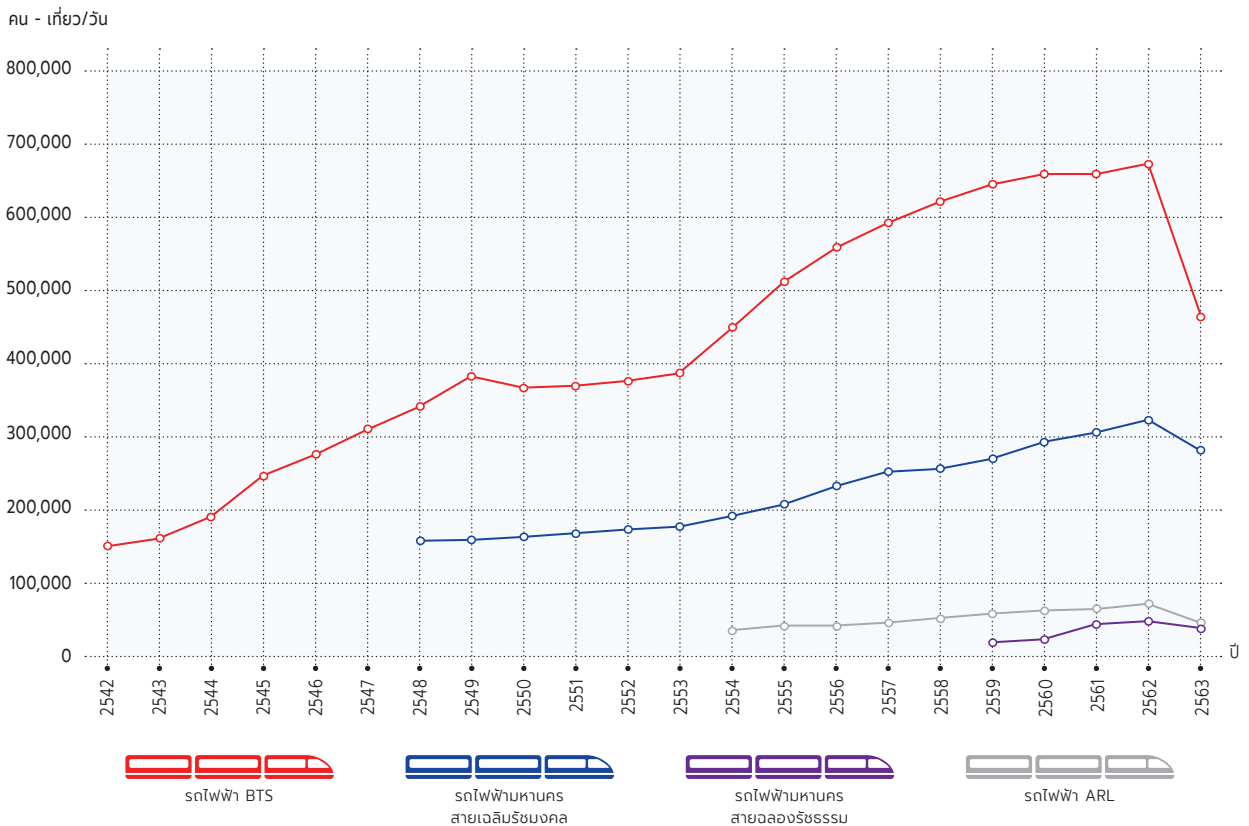
เมื่อพิจารณาถึงจำนวนผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะในส่วนของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน มีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อยๆ โดยจำนวนผู้โดยสารระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (BTS) ได้เพิ่มขึ้นจาก 148,641 คน-เที่ยว/วัน ในปี พ.ศ. 2542 เป็น 675,000 คน-เที่ยว/วัน ในปี พ.ศ. 2562 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 8.10 ต่อปี อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2563 ลดลงเหลือ 466,000 คน-เที่ยว/วัน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19

สำหรับแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (ARL) ได้เพิ่มขึ้นจาก 34,234 คน-เที่ยว/วัน ในปี พ.ศ. 2554 เป็น 70,729 คน-เที่ยว/วัน ในปี พ.ศ. 2562 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 9.58 ต่อปี อย่างไรก็ตามในปี พ.ศ. 2563 ลดลงเหลือ 47,874 คน-เที่ยว/วัน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19





### จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเฉลี่ยต่อวัน ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 - 2563



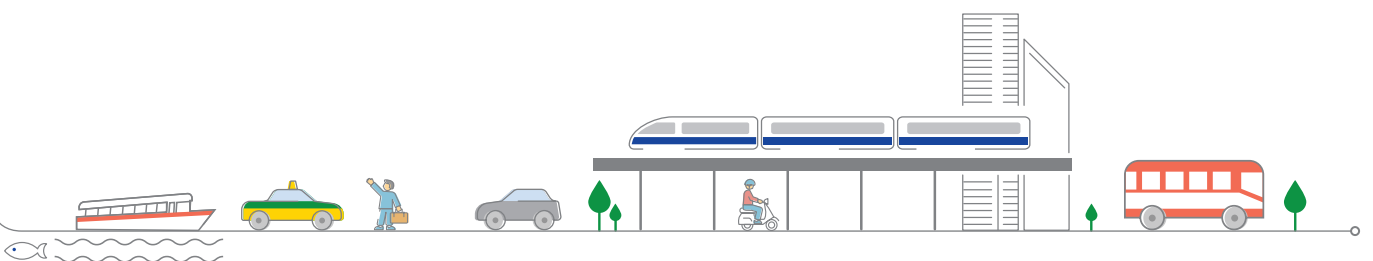
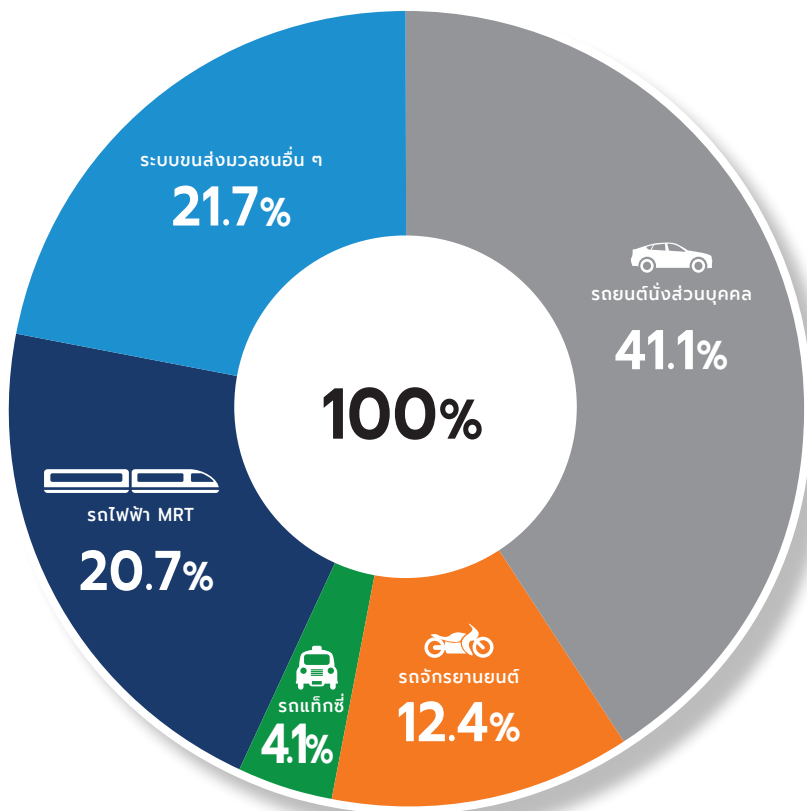
ในส่วนรถไฟฟ้าทหนคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ) ซึ่งเปิดบริการเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547 และได้เปิดให้บริการส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ แล้ว ในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2563 โดยในปีงบประมาณ 2548 มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทหนคร สายเฉลิมรัชมงคล 154,360 คน-เที่ยว/วัน และเพิ่มขึ้นเป็น 324,706 คน-เที่ยว/วัน ในปีงบประมาณ 2562 เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5.49 ต่อปี อย่างไรก็ตาม ในปีงบประมาณ 2563 ลดลงเหลือ 283,933 คน-เที่ยว/วัน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ส่วนรถไฟฟ้าทหนคร สายฉลองรัชธรรม เปิดให้บริการในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2559 โดยในปีงบประมาณ 2560 มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าทหนคร สายฉลองรัชธรรม 26,073 คน-เที่ยว/วัน ซึ่งต่ำกว่าที่ได้ประมาณการไว้ ทั้งนี้ เนื่องจากช่วงเริ่มต้นของการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ประชาชนต้องใช้เวลาระยะหนึ่งในการปรับตัวและสร้างความคุ้นเคยกับการเดินทางรูปแบบใหม่เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง จึงอาจเป็นผลทำให้จำนวนผู้โดยสารต่ำกว่าที่ประมาณการมาก อย่างไรก็ตาม จากการเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าทหนคร สายเฉลิมรัชมงคล ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นมาก ในปีงบประมาณ 2562 มีผู้ใช้บริการ 53,416 คน-เที่ยว/วัน เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 17.47 อย่างไรก็ตาม ในปีงบประมาณ 2563 ลดลงเหลือ 46,114 คน-เที่ยว/วัน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19

การลดลงของจำนวนผู้โดยสารในปีงบประมาณ 2563 เนื่องจากข้อจำกัดและอุปสรรคหลายประการต่อการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดังนี้

- ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ซึ่งรัฐบาลได้ออกข้อกำหนดและข้อปฏิบัติตาม พรก. ฉุกเฉิน เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของโรค โดยห้ามบุคคลที่ราชอาณาจักรออกจากเคหสถานในช่วงเวลา 22.00 - 04.00 น. และให้ประชาชนงดหรือชะลอการเดินทางข้ามเขตพื้นที่จังหวัดเว้นแต่จำเป็น และมาตรการของรัฐบาลขอความร่วมมือจากภาคเอกชนและหน่วยงานของรัฐในการกำหนดมาตรการให้พนักงานปฏิบัติงานในสถานที่พักอาศัย (Work from Home)
- การให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของ รฟม. ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและควบคุมโรคอย่างเคร่งครัด เริ่มตั้งแต่มีการแพร่ระบาดของโรค โดยกำหนดมาตรการเพื่อการรักษาระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) การจัดที่นั่งและที่ยืนโดยเว้นระยะห่างภายในขบวนรถไฟฟ้าหรือชานชาลา เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้โดยสารหนาแน่น

สำหรับรูปแบบการเดินทางหลัก (Main Mode) กรณีมีโครงการครบถ้วนตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จะพบว่าในปี พ.ศ. 2572 การเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล (ร้อยละ 57.6) ยังคงมีสัดส่วนที่สูงกว่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ 42.4) โดยสัดส่วนการเดินทางด้วยการใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 41.1 รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 12.4 และรถแท็กซี่ คิดเป็นร้อยละ 4.1 ทั้งนี้สำหรับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า MRT จะมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.7 ในปี พ.ศ. 2551 เป็นร้อยละ 20.7 ในปี พ.ศ. 2572 โดยรูปแบบการเดินทางหลัก กรณีมีโครงการครบถ้วนตามแผนแม่บทฯ ใน พ.ศ. 2572 แสดงดังแผนภูมิด้านล่าง

**รูปแบบการเดินทางหลัก**  
กรณีมีโครงการครบถ้วนตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล  
ใน พ.ศ. 2572



## แผนงานทางธุรกิจและกลยุทธ์

### แผนวิสาหกิจ รฟม. ปีงบประมาณ 2560 - 2565 ฉบับปรับปรุงปีงบประมาณ 2564

แผนวิสาหกิจ รฟม. ปีงบประมาณ 2560 - 2565 ฉบับปรับปรุงปีงบประมาณ 2564 ของ รฟม. ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. ได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2563 ยังคงวิสัยทัศน์ว่า “เป็นองค์กรที่มีความเป็นเลิศด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่สามารถยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนและส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืน” และได้ให้ความสำคัญลำดับต้นกับการขยายโครงข่ายการให้บริการรถไฟฟ้าและระบบเชื่อมต่อเพื่อตอบสนองการใช้ชีวิตของประชาชนและนโยบายรัฐ และการหารายได้จากการดำเนินธุรกิจต่อเนื่องเพื่อลดภาระของภาครัฐ รวมทั้งสนับสนุนการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการพัฒนา/ปรับปรุงกระบวนการทำงานให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ประเทศไทย 4.0 โดยในแผนฉบับนี้มียุทธศาสตร์ในการดำเนินงาน 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่



### เป้าประสงค์องค์กร (Corporate Goals)

เพื่อให้การดำเนินงานมีทิศทางที่ชัดเจน และสามารถนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ ได้กำหนดเป้าประสงค์ของการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2560 - 2565 โดยพิจารณาถึงด้านการพัฒนาและขยายโครงข่ายรถไฟฟ้า ด้านการเงินและการดำเนินธุรกิจ ด้านความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในด้านต่าง ๆ ด้านการเรียนรู้ และด้านประสิทธิภาพในการดำเนินงาน จำนวน 9 เป้าประสงค์ ได้แก่

- มีโครงข่ายรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและเมืองหลักของประเทศ
- มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. เพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย
- รถไฟฟ้า รฟม. มีโครงข่ายการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ เพิ่มมากขึ้น
- มีช่องทางการสร้างรายได้เพิ่มมากขึ้น
- เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการการเงินที่มีประสิทธิภาพ
- มีบริการที่หลากหลาย และสามารถตอบสนองความต้องการของสังคมเมือง
- รถไฟฟ้า รฟม. เป็นส่วนสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน
- เป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ และการให้คำปรึกษาด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในระดับประเทศและเตรียมความพร้อมสู่ระดับภูมิภาคอาเซียน
- เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Organization) ด้วยนวัตกรรมและมีธรรมาภิบาลที่ดี

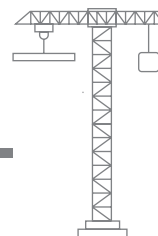
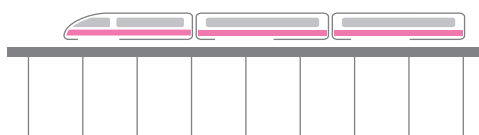


## เป้าหมายหลัก (Main Objectives)

จากวิสัยทัศน์ ภารกิจ และเป้าประสงค์ที่ได้ตั้งไว้ รฟม. ได้กำหนดเป้าหมายหลักของการดำเนินงาน ในด้านต่าง ๆ ที่จะต้องบรรลุผลสำเร็จภายในปีงบประมาณ 2565 หรือในปีอื่น ๆ ไว้ ดังนี้

1. เปิดให้บริการรถไฟฟ้า สายต่าง ๆ\* ดังนี้
  - ปีงบประมาณ 2562 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค
  - ปีงบประมาณ 2563 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต
  - ปีงบประมาณ 2565 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง
  - ปีงบประมาณ 2568 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี
  - ปีงบประมาณ 2570 เปิดให้บริการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ท่าแยกคลอง รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
  - ปีงบประมาณ 2571 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหี้ยสะพานสามัคคี ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์ ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก
2. ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. มีความพึงพอใจต่อระบบเชื่อมต่อการเดินทางร้อยละ 82.00 ภายในปี 2565
3. จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. สายเฉลิมรัชมงคล เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ในแต่ละปี และสายฉลองรัชธรรม เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 ในแต่ละปี
4. รายได้จากธุรกิจต่อเนื่องเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ในแต่ละปี
5. ผลตอบแทนต่อสินทรัพย์ (Return On Asset: ROA) ร้อยละ 0.90 ภายในปี 2565
6. ผู้ใช้บริการ และชุมชนตามแนวสายทางรถไฟฟ้า รฟม. มีความพึงพอใจต่อบริการรถไฟฟ้า และบริการเสริมอื่น ๆ ร้อยละ 85.00 (สายเฉลิมรัชมงคล) ร้อยละ 81.00 (สายฉลองรัชธรรม) ภายในปี 2565
7. ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (Social Return On Investment: SROI) เป็นไปตามเป้าหมาย
8. ความสำเร็จของการเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าแล้วเสร็จตามแผน
9. ความสำเร็จของการมีศูนย์ให้คำปรึกษาภายในประเทศแล้วเสร็จตามแผน
10. บุคลากรมีระดับความผูกพันที่ระดับ 4.35 ภายในปี 2565
11. บุคลากรผ่านเกณฑ์การประเมินสมรรถนะตามเกณฑ์ที่องค์กรกำหนดที่ร้อยละ 96.61 ภายในปี 2565
12. การปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานหลัก (ด้วยเทคโนโลยีและ/หรือนวัตกรรม) 3 กระบวนการ ภายในปี 2565
13. ผลผลิตภาพองค์กรรวมขององค์กร (Productivity) 2.47 เท่า ภายในปี 2565

**หมายเหตุ:** \*เป้าหมายการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของ รฟม. ปรับปรุงตามแผนการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าซึ่งคณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบ เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2564











## ผลการดำเนินงานที่สำคัญในด้านต่าง ๆ

### ผลการดำเนินงานด้านโครงการรถไฟฟ้า

#### 1. รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

- การให้บริการเดินรถไฟฟ้า

การให้บริการในปีงบประมาณ 2564 มีจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์ สูงสุดจำนวน 42 ขบวน ในวันเสาร์ สูงสุดจำนวน 27 ขบวน และในวันอาทิตย์ สูงสุดจำนวน 22 ขบวน โดยมีรายละเอียดของการให้บริการรถไฟฟ้า ดังนี้

#### ตารางแสดงข้อมูลการให้บริการตามตารางเดินรถ

แสดงข้อมูลการให้บริการเดินรถ ได้แก่ จำนวนเที่ยววิ่ง จำนวนขบวนรถไฟฟ้า และความถี่ในการให้บริการ ทั้งนี้ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 3:29 นาที และนอกช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 7:15 นาที โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางเดินรถ รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล				
วันจันทร์ - วันศุกร์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน: 463 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. - 17:30 น.	25 ขบวน	6:30 นาที
เย็น	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: 322 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
06:00 น. - 15:30 น. และ 19:00 น. - 24:00 น.			22 ขบวน	7:15 นาที
15:30 น. - 19:00 น.			27 ขบวน	5:55 นาที
วันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน: 306 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
06:00 น. - 24:00 น.			22 ขบวน	7:15 นาที

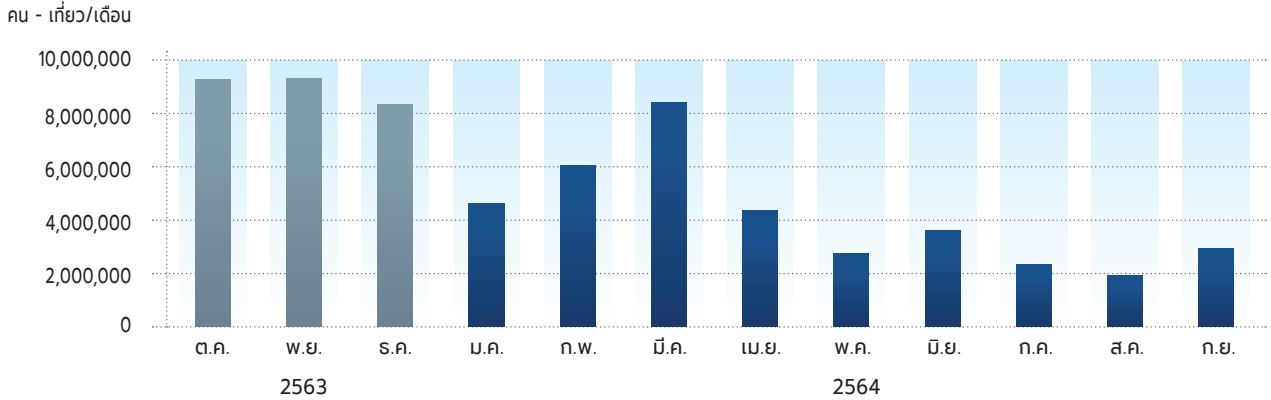
**หมายเหตุ:** ตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม 2564 รฟม. เปิดให้บริการรถไฟฟ้าถึงเวลา 21.00 น. เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 27) ประกาศ ณ วันที่ 10 กรกฎาคม 2564 กำหนดให้หน่วยงานขนส่งสาธารณะเปิดให้บริการได้ตั้งแต่เวลา 04.00 น. ถึง 21.00 น. โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นไป



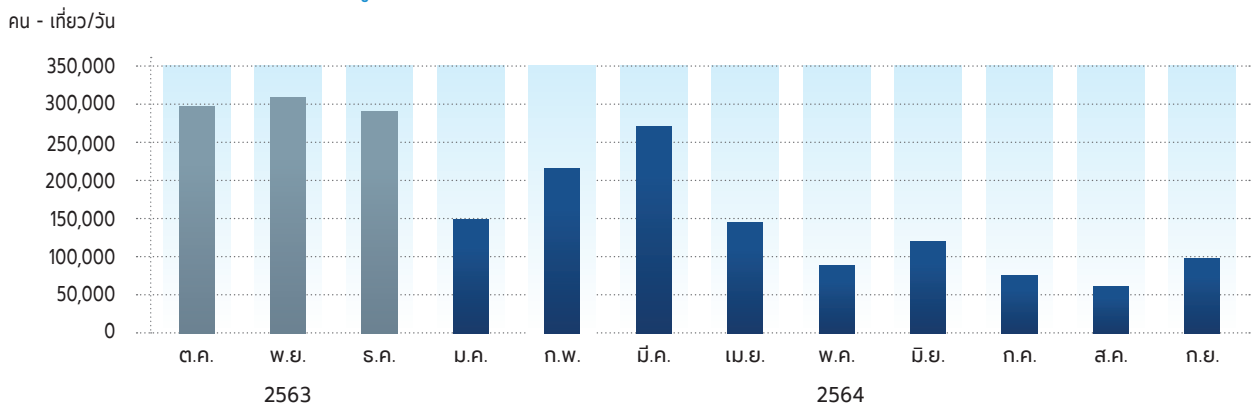
● จำนวนผู้โดยสาร

ในปีงบประมาณ 2564 รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล มีจำนวนผู้โดยสารรวม 64.39 ล้านคน-เที่ยว หรือเฉลี่ย 1.76 แสนคน-เที่ยวต่อวัน

จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล



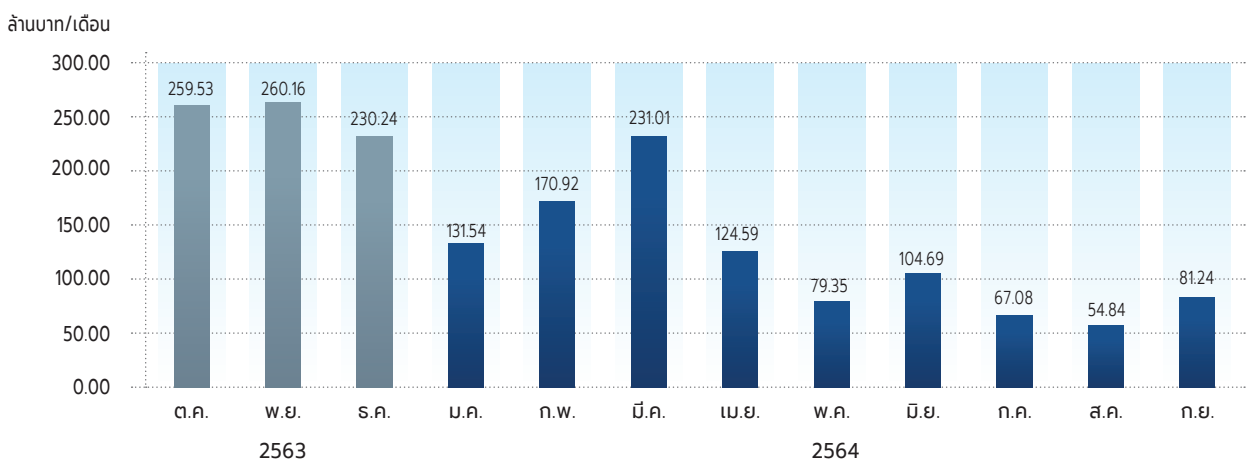
จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เฉลี่ยต่อวัน



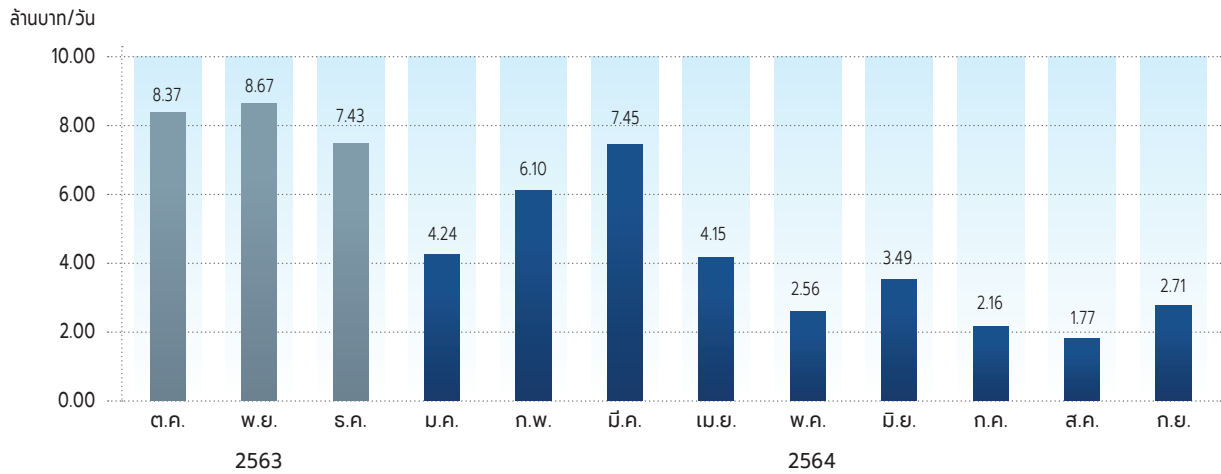
● ค่าโดยสารรถไฟฟ้าและเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

ในปีงบประมาณ 2564 มีรายได้จากค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 1,795.20 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 4.92 ล้านบาทต่อวัน โดย รฟม. ได้รับเงินตอบแทนจากค่าโดยสารรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทาน จำนวน 2,415.11 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม: VAT) ประกอบด้วย (1) เงินตอบแทนเป็นร้อยละ (ส่วนแบ่งรายได้ค่าโดยสาร) จำนวน 66.05 ล้านบาท และ (2) เงินตอบแทนรายปีจากค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 2,349.07 ล้านบาท

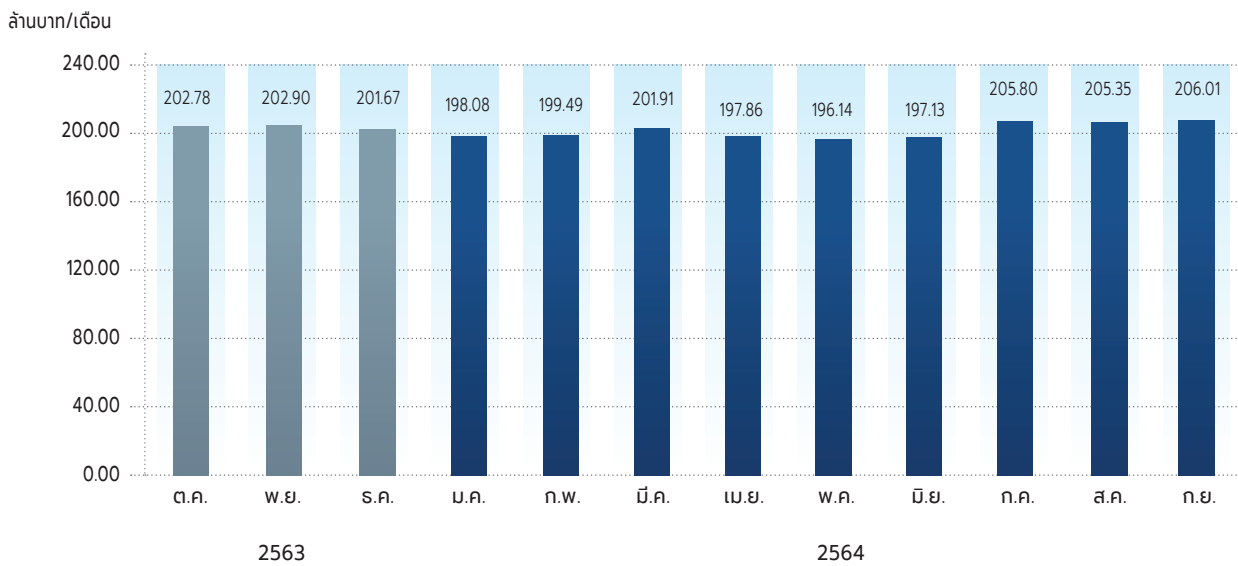
ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล



### ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เฉลี่ยต่อวัน



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



**หมายเหตุ:**

- เปิดให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงเตาปูน - ท่าพระ อย่างเป็นทางการ ตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม 2563
- ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ทำให้ผู้โดยสารส่วนใหญ่ ที่เป็นพนักงานบริษัท และองค์กรต่าง ๆ ดำเนินการตามมาตรการที่ภาครัฐกำหนด อาทิ มาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) การกักตัว และการปฏิบัติงานในสถานที่พักอาศัย (Work from Home)
- คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุม เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2564 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการออกผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (Blue Line Pass: BL Pass) และผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสารร่วม (Multiline Pass: ML Pass) เป็นระยะเวลา 6 เดือน เริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม 2564 เป็นต้นไป และ เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2564 มีมติเห็นชอบให้ขยายระยะเวลาจำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร จนถึงวันที่ 31 มกราคม 2565



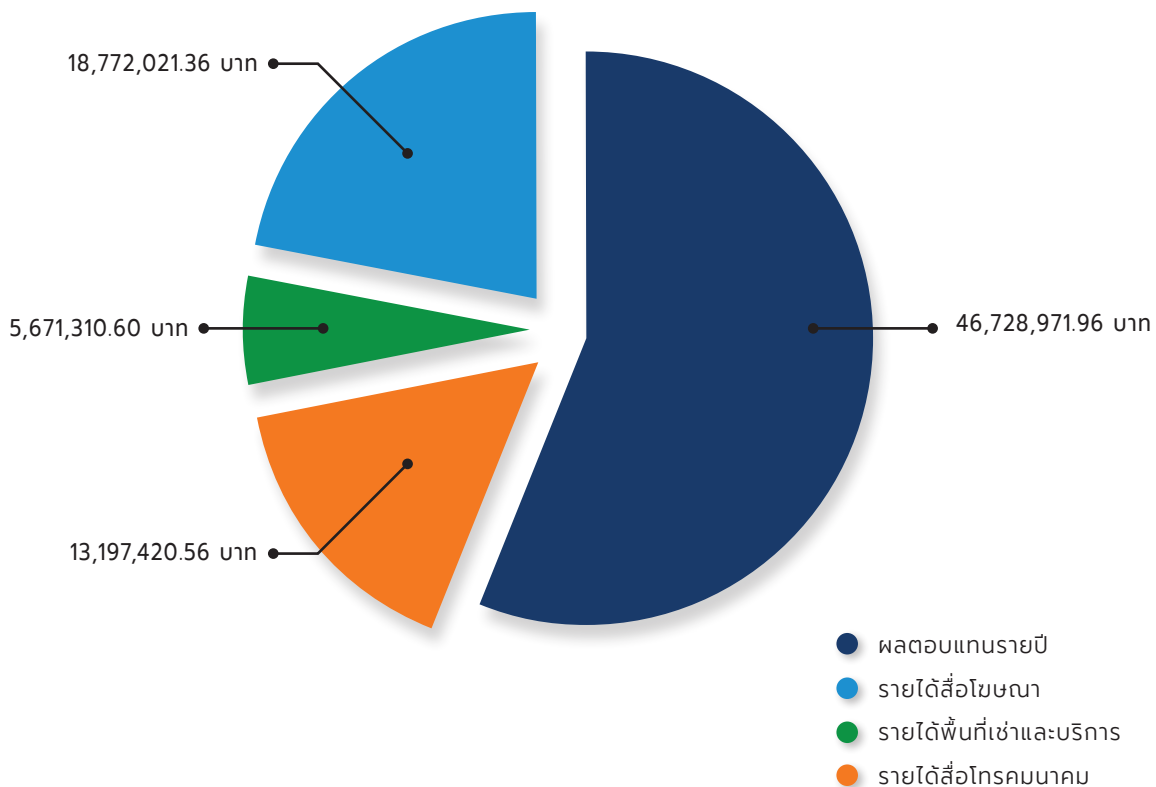
● **การพัฒนาเชิงพาณิชย์และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์**

ตามสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ระหว่าง บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) กับ รฟม. ได้ให้สิทธิแก่ BEM ในการดำเนินกิจกรรมและจัดหารายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ซึ่ง BEM ได้ให้สิทธิการพัฒนาเชิงพาณิชย์ดังกล่าวกับบริษัทที่มีความชำนาญในการดำเนินธุรกิจ เข้ามาดำเนินการและจัดแบ่งรายได้ให้ BEM และ BEM ได้แบ่งส่วนแบ่งรายได้ดังกล่าวให้แก่ รฟม. โดยในปีงบประมาณ 2564 (ณ วันที่ 30 กันยายน 2564) มีรายละเอียดการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ดังนี้

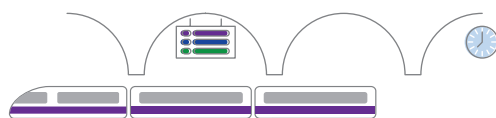
1. การพัฒนาเชิงพาณิชย์จากสื่อโฆษณา ซึ่งประกอบไปด้วย สื่อโฆษณาภายในสถานี สื่อภายในขบวนรถไฟฟ้า สื่อโฆษณาพร้อมกิจกรรม การโฆษณาและประชาสัมพันธ์ผ่านระบบ Passenger Information Display (PID) Digital Media การโฆษณาบนประตูขึ้น-ลงชานชาลา (Platform Screen Door (PSD)) และ การโฆษณา และประชาสัมพันธ์บนท่งมือจับ (Hand Grip)
2. การพัฒนาเชิงพาณิชย์พื้นที่เช่าและบริการ ซึ่งประกอบไปด้วย เครื่องบริการถอนเงินอัตโนมัติ (ATM) ของธนาคารพาณิชย์ต่าง ๆ เครื่องให้บริการอัตโนมัติต่าง ๆ (Automatic Machine) และการให้เช่าพื้นที่ ในรูปแบบของร้านค้าปลีก (Retail)
3. การพัฒนาเชิงพาณิชย์ในรูปแบบการสื่อสารโทรคมนาคม
4. การพัฒนาเชิงพาณิชย์อื่น

ทั้งนี้ ในส่วนของผลตอบแทนการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่ รฟม. ได้รับจาก BEM ในปีงบประมาณ 2564 เป็นจำนวนเงิน 84,369,724.48 บาท ประกอบด้วย 1) ส่วนแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์จำนวน 37,640,752.52 บาท และ 2) รายได้จากผลตอบแทนจำนวนเงินรายปีจำนวน 46,728,971.96 บาท รายละเอียดปรากฏตามแผนภูมิ

**แผนภูมิแสดงส่วนแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2564**



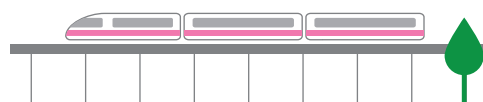
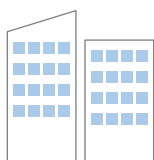
**หมายเหตุ:** รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์เป็นรายได้ที่ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม



● รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (เฉพาะส่วนที่ รฟม. ดำเนินการเองไม่รวมรายได้จากสัญญาสัมปทาน)

หน่วย: ล้านบาท

แหล่งรายได้	รายได้จริง (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)													
	พ.ศ. 2563			พ.ศ. 2564										ทั้งหมด
	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.		
1. อาคาร/ ลานจอดรถ	4.19	4.21	3.77	2.32	2.81	3.89	2.20	1.32	1.46	1.08	0.92	1.23	29.41	
2. แผงค้า สถานีกำแพงเพชร	1.44	1.29	2.11	1.14	1.10	1.19	0.59	0.68	0.67	0.62	0.003	0.07	10.90	
3. การอนุญาตให้ใช้สิ่งทหริมทรัพย์ ประเภทอาคารอเนกประสงค์/ อาคารเชื่อมต่อ/อาคารสำนักงาน	2.58	2.47	2.58	2.34	2.05	2.58	2.11	2.13	1.03	0.97	1.24	1.05	23.13	
4. การอนุญาตให้ใช้สิ่งทหริมทรัพย์ ประเภทอาคารและลานจอดรถ	0.52	0.49	0.90	0.51	0.46	0.47	0.47	0.71	0.31	0.26	0.36	0.29	5.74	
5. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง	1.19	1.23	1.24	1.72	1.36	1.30	1.30	1.32	0.73	0.72	0.73	0.71	13.56	
6. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่แนวสายทางเข้าออก ศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง (ช่วงศูนย์ซ่อมฯ - สถานี)	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.13	0.25	0.23	0.12	0.16	0.14	0.13	1.82	
7. การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและ ทางเดิน/ปรับภูมิทัศน์/เปิดทางเข้า - ออก	1.02	1.02	0.96	0.98	0.98	0.98	0.98	0.98	0.98	1.02	0.98	0.99	11.88	
8. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว	0.07	0.10	0.14	0.27	0.06	0.13	0.06	0.05	0.04	0.005	0.005	0.005	0.19	
<b>รายได้เดือน ปิงบประมาณ 2564</b>	<b>11.14</b>	<b>10.94</b>	<b>11.84</b>	<b>9.42</b>	<b>8.93</b>	<b>10.67</b>	<b>7.94</b>	<b>7.42</b>	<b>5.35</b>	<b>4.84</b>	<b>4.40</b>	<b>4.47</b>	<b>97.35</b>	
<b>สะสม ปิงบประมาณ 2564</b>	<b>11.14</b>	<b>22.08</b>	<b>33.92</b>	<b>43.33</b>	<b>52.26</b>	<b>62.93</b>	<b>70.87</b>	<b>78.29</b>	<b>83.64</b>	<b>88.48</b>	<b>92.88</b>	<b>97.35</b>		
<b>สะสม ปิงบประมาณ 2563</b>	<b>12.89</b>	<b>26.74</b>	<b>39.17</b>	<b>52.42</b>	<b>65.39</b>	<b>76.63</b>	<b>81.12</b>	<b>86.00</b>	<b>93.06</b>	<b>101.79</b>	<b>112.84</b>	<b>123.72</b>		





## 2. รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

- **การให้บริการเดินรถไฟฟ้า**

การให้บริการในปีงบประมาณ 2564 มีจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์ สูงสุดจำนวน 18 ขบวน ในวันเสาร์ และวันอาทิตย์ สูงสุดจำนวน 8 ขบวน โดยมีรายละเอียดของการให้บริการรถไฟฟ้า ดังนี้

### ตารางแสดงข้อมูลการให้บริการตามตารางเดินรถ

แสดงข้อมูลการให้บริการเดินรถ ได้แก่ จำนวนเที่ยววิ่ง จำนวนขบวนรถไฟฟ้า และความถี่ในการให้บริการ ทั้งนี้ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 4:00 นาที และนอกช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 9:30 นาที โดยมีรายละเอียดดังนี้

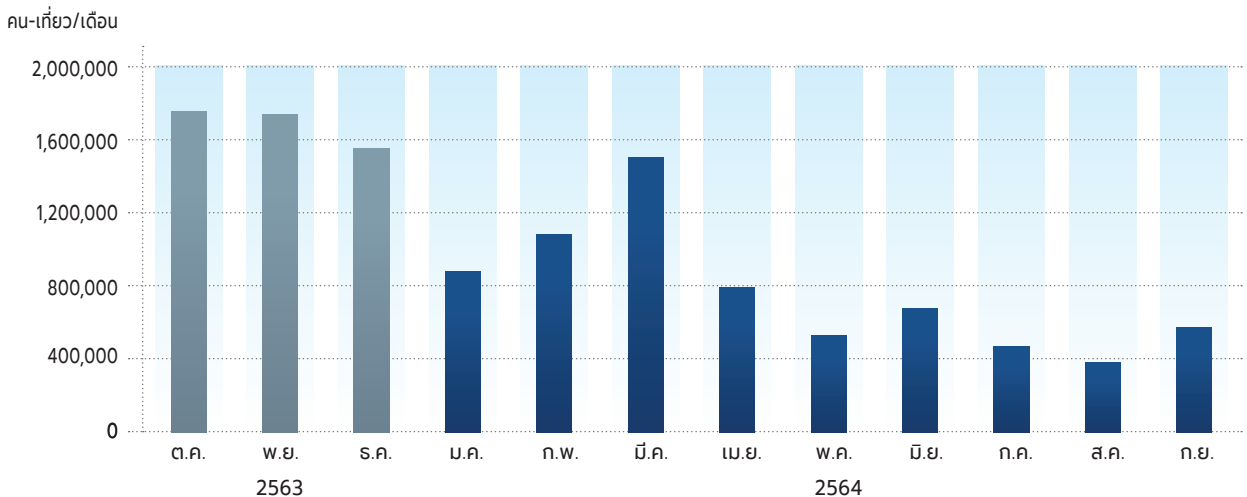
ตารางเดินรถ รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม				
วันจันทร์ - วันศุกร์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน: 354 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
เช้า	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	05:30 น. - 06:30 น.	10 ขบวน	7:40 นาที
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	06:30 น. - 08:30 น.	16 ขบวน	4:30 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	08:30 น. - 09:30 น.	14 ขบวน	5:30 นาที
		09:30 น. - 17:00 น.	10 ขบวน	7:40 นาที
เย็น	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	17:00 น. - 18:00 น.	18 ขบวน	4:00 นาที
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	18:00 น. - 20:00 น.	18 ขบวน	4:00 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	20:00 น. - 21:00 น.	14 ขบวน	5:30 นาที
		21:00 น. - 24:00 น.	8 ขบวน	9:30 นาที
วันเสาร์ วันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์			รายละเอียด	
จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน: 306 เที่ยว			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
06:00 น. - 24:00 น.			8 ขบวน	9.30 นาที

**หมายเหตุ:** ตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม 2564 รฟม. เปิดให้บริการรถไฟฟ้าถึงเวลา 21.00 น. เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 27) ประกาศ ณ วันที่ 10 กรกฎาคม 2564 กำหนดให้หน่วยงานขนส่งสาธารณะเปิดให้บริการได้ตั้งแต่เวลา 04.00 น. ถึง 21.00 น. โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 12 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นไป

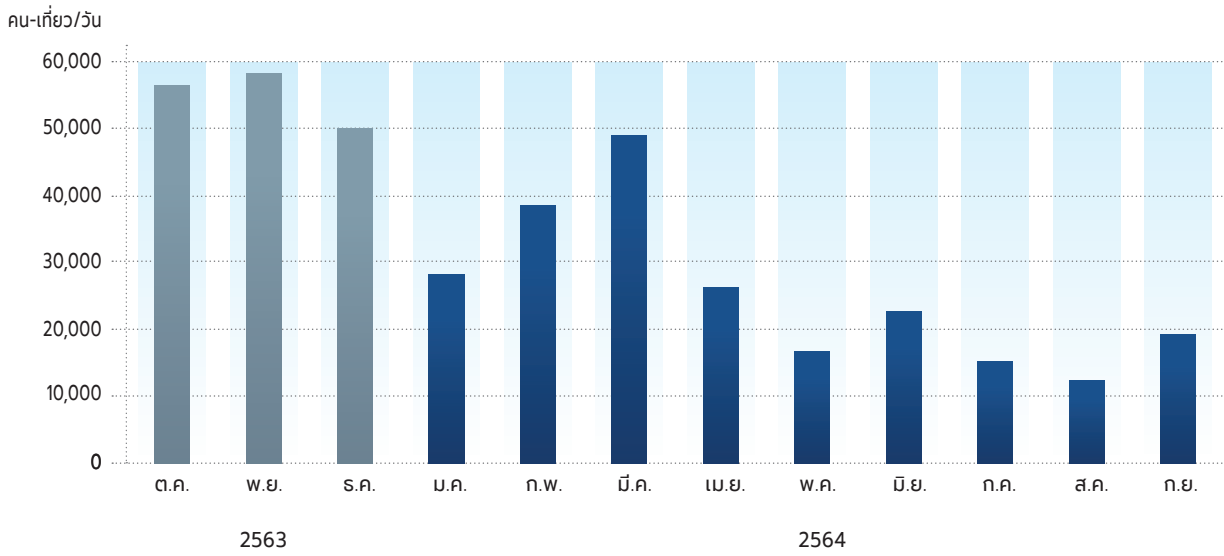
- **จำนวนผู้โดยสาร**

ในปีงบประมาณ 2564 รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีจำนวนผู้โดยสารรวม 11.95 ล้านคน-เที่ยว หรือเฉลี่ย 32,752 คน-เที่ยวต่อวัน

### จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม



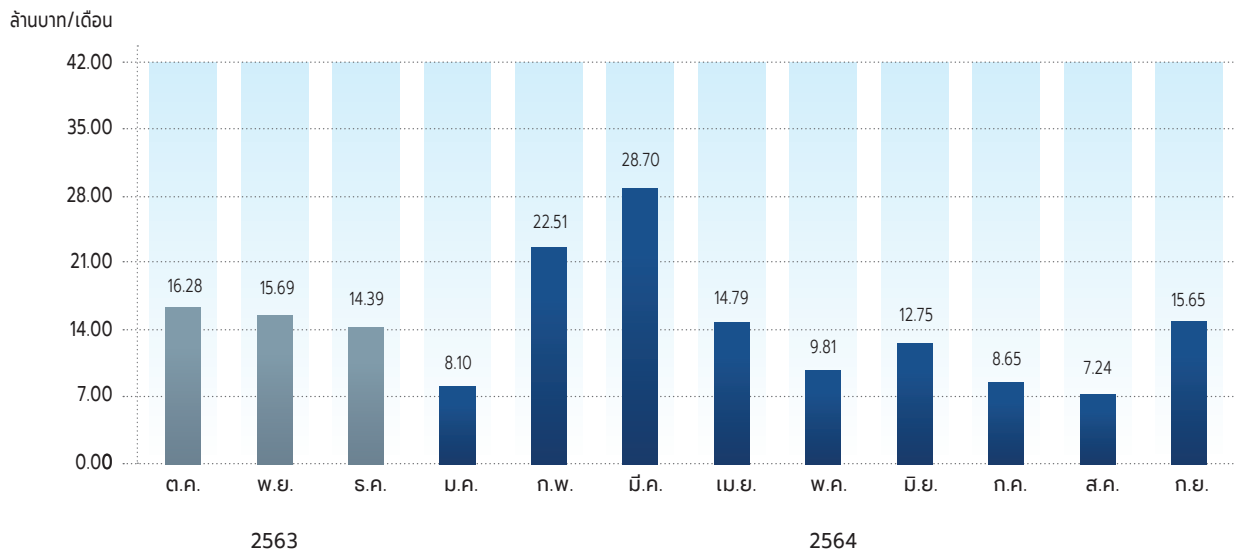
### จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เฉลี่ยต่อวัน



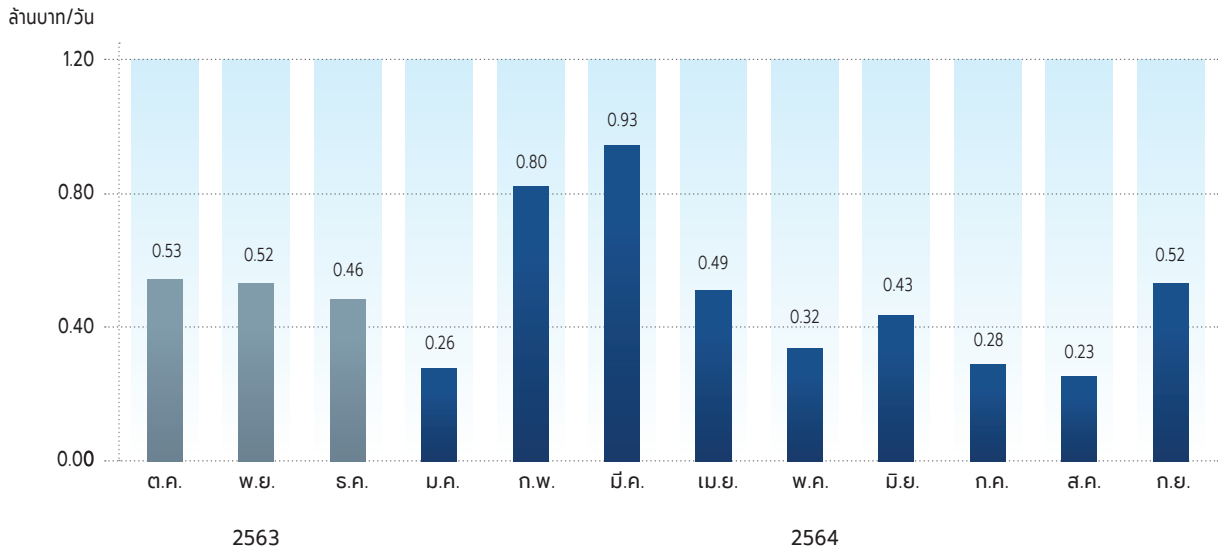
- ค่าโดยสารรถไฟฟ้า

ในปีงบประมาณ 2564 รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีรายได้จากค่าโดยสารรถไฟฟ้า จำนวน 174.55 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 0.48 ล้านบาทต่อวัน

### ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม



### ค่าโดยสารรถไฟฟ้าที่จัดเก็บได้จากรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เจลี่ยต่อวัน



**หมายเหตุ:**

- คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเห็นชอบให้ขยายระยะเวลาการดำเนินการตามมาตรการปรับลดอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ต่อเนื่องไปอีก (1 เมษายน 2563 - 31 มกราคม 2564)
- ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 ปริมาณการใช้ระบบขนส่งมวลชนลดลง เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ที่มีจำนวนผู้ติดเชื้อเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ผู้โดยสารซึ่งส่วนใหญ่เป็นพนักงานบริษัทและองค์กรต่าง ๆ ที่ต้องดำเนินการตามมาตรการที่ภาครัฐกำหนด อาทิ มาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) การกักตัว และการปฏิบัติงานในสถานที่พักอาศัย (Work from Home) ปลายเดือนธันวาคม 2563 ได้เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดระลอกใหม่และกลางเดือนกรกฎาคม 2564 ได้มีคำสั่งให้ดำเนินการมาตรการปฏิบัติงานนอกสถานที่ตั้ง (Work from Home) ขึ้นสูงสุดเต็มจำนวน เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19
- วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 ได้มีการจำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ประเภทบุคคลทั่วไป วันที่ 1 มีนาคม 2564 ได้มีการจำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสารร่วม สำหรับรถไฟฟ้ามหานคร ประเภทบุคคลทั่วไป และมีมติเห็นชอบให้ขยายระยะเวลาจำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร จนถึงวันที่ 31 มกราคม 2565

- รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ (เฉพาะส่วนที่ รฟม. ดำเนินการเองไม่รวมรายได้จากสัญญาสัมปทาน)

หน่วย: ล้านบาท

แหล่งรายได้	รายได้จริง (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)												ทั้งหมด
	พ.ศ. 2563					พ.ศ. 2564							
	ค.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	
1. อาคาร/ ลานจอดรถ	1.45	1.36	1.12	0.57	0.76	1.16	0.60	0.29	0.37	0.26	0.21	0.29	8.42
2. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง	0.14	0.10	0.11	0.13	0.13	0.18	0.18	0.18	0.12	0.11	0.13	0.12	1.64
3. การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน/ปรับภูมิทัศน์/เปิดทางเข้า - ออก	1.02	1.02	1.02	1.26	1.03	1.03	1.03	1.06	1.03	1.03	1.03	1.03	12.58
4. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว	0.006	0.006	0.006	0.006	0.006	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03
<b>รายได้เดือน ปีงบประมาณ 2564</b>	<b>2.62</b>	<b>2.49</b>	<b>2.26</b>	<b>1.96</b>	<b>1.93</b>	<b>2.36</b>	<b>1.81</b>	<b>1.53</b>	<b>1.52</b>	<b>1.40</b>	<b>1.37</b>	<b>1.44</b>	<b>22.67</b>
<b>สะสม ปีงบประมาณ 2564</b>	<b>2.62</b>	<b>5.11</b>	<b>7.37</b>	<b>9.33</b>	<b>11.25</b>	<b>13.62</b>	<b>15.43</b>	<b>16.95</b>	<b>18.47</b>	<b>19.87</b>	<b>21.23</b>	<b>22.67</b>	
<b>สะสม ปีงบประมาณ 2563</b>	<b>2.84</b>	<b>5.52</b>	<b>8.03</b>	<b>10.84</b>	<b>13.53</b>	<b>15.83</b>	<b>17.18</b>	<b>18.71</b>	<b>20.60</b>	<b>22.64</b>	<b>24.99</b>	<b>27.51</b>	

### 3. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

#### • งานก่อสร้างงานโยธา

ความก้าวหน้าโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ภาพรวม (สัญญาที่ 1 - 5) มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 100 โดย รฟม. ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ให้แก่ประชาชนครบทุกสถานีเต็มโครงข่ายของเส้นทางแล้ว เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563

### 4. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

#### • งานก่อสร้างงานโยธา

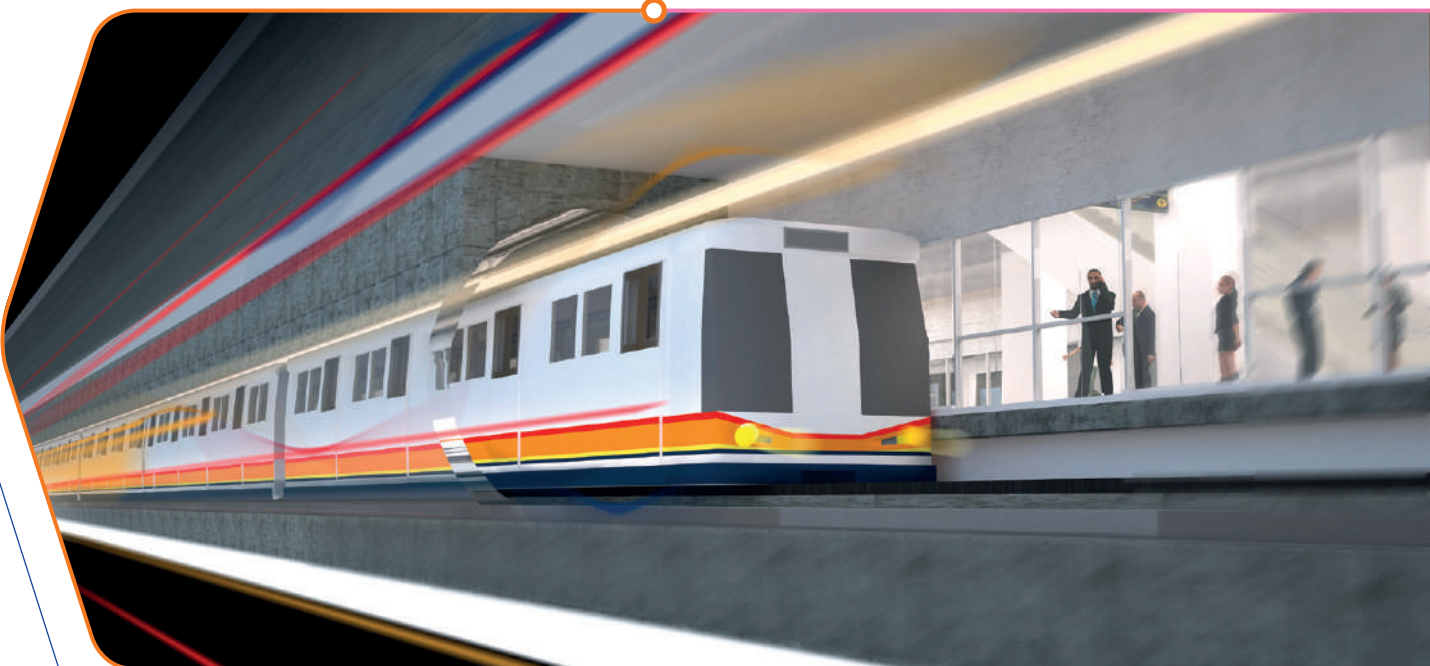
ความก้าวหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โดยภาพรวม (สัญญาที่ 1 - 6) ณ สิ้นเดือนกันยายน 2564 มีความก้าวหน้ารวมร้อยละ 86.26 จากแผนงานร้อยละ 85.67 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.59 โดยมีผลการดำเนินงานแต่ละสัญญา ดังนี้

#### สัญญาที่ 1: งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - रामคำแหง 12

กิจการร่วมค้า CKST ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2564 เท่ากับร้อยละ 91.70 จากแผนงานร้อยละ 91.62 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.08 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ดังนี้

งานก่อสร้างโครงสร้างหลักของสถานีใต้ดิน 3 สถานี ได้แก่ สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานี รฟม. สถานี วัดพระราม ๙ และงานก่อสร้างโครงสร้างหลักปล่องระบายอากาศ 6 อาคารแล้วเสร็จ ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ทางขึ้น - ลงของสถานี งานสถาปัตยกรรมและงานติดตั้งระบบไฟฟ้า - เครื่องกล

งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งเพื่อเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุงและทางวิ่งรถไฟฟ้าใต้ดินแบบชุดเปิด (Cut & Cover) แล้วเสร็จ ปัจจุบัน อยู่ระหว่างดำเนินงานคืนพื้นที่ผิวดิน (Reinstatement) สำหรับงานก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งรถไฟฟ้าใต้ดินด้วยหัวเจาะอุโมงค์ แล้วเสร็จ ทั้ง 2 ฝั่ง (West Bond และ East Bond) ทั้งนี้ ยังคงดำเนินงานตรวจสอบสิ่งแวดล้อม งานตรวจสอบมาตรการความปลอดภัยในการก่อสร้าง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดเชื้อไวรัส COVID-19 งานจัดจราจร งานติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และงานประชาสัมพันธ์ แจ้งข้อมูลให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเขตทางทราบอย่างต่อเนื่อง



**สัญญาที่ 2: งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงรามคำแหง 12 - หัวหมาก**

กิจการร่วมค้า CKST ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2564 เท่ากับร้อยละ 87.67 จากแผนงานร้อยละ 87.23 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.44 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ดังนี้

งานก่อสร้างโครงสร้างหลักของสถานีใต้ดิน 4 สถานี ได้แก่ สถานีรามคำแหง 12 สถานี ม.รามคำแหง สถานี กทท. สถานีรามคำแหง 34 และงานก่อสร้างโครงสร้างหลักปล่องระบายอากาศ 3 อาคารแล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างทางขึ้น - ลงของสถานีงานสถาปัตยกรรมและงานติดตั้งระบบไฟฟ้า - เครื่องกลสำหรับงานชุดเจาะอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดินตามแนวถนนรามคำแหง ระยะทางประมาณ 3.44 กิโลเมตรแล้วเสร็จแล้ว ทั้ง 2 ฝั่ง (West Bound และ East Bound) ทั้งนี้ ยังคงดำเนินงานตรวจสอบสิ่งแวดล้อม งานตรวจสอบมาตรการความปลอดภัยในการก่อสร้าง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดเชื้อไวรัส COVID-19 งานจัดจราจร งานติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และงานประชาสัมพันธ์แจ้งข้อมูลให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเขตทางทราบอย่างต่อเนื่อง

**สัญญาที่ 3: งานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหัวหมาก - คลองบ้านม้า**

บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2564 เท่ากับร้อยละ 84.48 จากแผนงานร้อยละ 82.73 เร็วกว่าแผนร้อยละ 1.75 โดยได้มีการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

การก่อสร้างโครงสร้างหลักของสถานีใต้ดิน 3 สถานี ได้แก่ สถานีแยกลำสาละ สถานีศรีบูรพา สถานีคลองบ้านม้า และปล่องระบายอากาศ 3 อาคารแล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างทางขึ้น - ลงของสถานี งานสถาปัตยกรรมและงานระบบไฟฟ้า - เครื่องกล (E&M) สำหรับการชุดเจาะอุโมงค์แล้วเสร็จทั้ง 2 ฝั่ง ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการระบบไฟฟ้า - เครื่องกล (E&M) ส่วนการก่อสร้าง Transition Structure แล้วเสร็จ และปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการระบบไฟฟ้า - เครื่องกล (E&M) และงานถมดิน (Backfill) และงานก่อสร้างคืนผิวจราจร (Road Reinstatement) ทั้งนี้ ยังคงดำเนินงานตรวจสอบสิ่งแวดล้อม งานตรวจสอบมาตรการความปลอดภัยในการก่อสร้าง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดเชื้อไวรัส COVID-19 งานจัดจราจร งานติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และงานประชาสัมพันธ์แจ้งข้อมูลให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเขตทางทราบอย่างต่อเนื่อง







**สัญญาที่ 4: งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงคลองบ้านม้า - มินบุรี (สุรินทร์วงศ์)**

บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2564 เท่ากับร้อยละ 79.01 จากแผนงานร้อยละ 78.83 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.18 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่

งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งประกอบด้วย งานเสาเข็มเจาะ (Bored Piles) งานฐานรากเสาเข็ม (Pile Cap) งานเสาทางวิ่ง (Pier) งานติดตั้งโครงสร้างทางวิ่ง (Viaduct Segment) ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างระบบท่อระบายน้ำและการเชื่อมต่องบ่อพักสาธารณะ

งานก่อสร้างโครงสร้างหลักของสถานีรถไฟฟ้า 7 สถานี ได้แก่ สถานีสัมมากร สถานีหม่อมเกล้า สถานีราษฎร์พัฒนา สถานีมีนพัฒนา สถานีเคหะรามคำแหง สถานีมีนบุรี สถานีแยกร่มเกล้า งานติดตั้งคานคอนกรีตอัดแรง (I-Girder) งานวางแผ่นพื้น (PC Plank) และติดตั้งโครงสร้างบันได (Steel Stair) แล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างอาคารทางขึ้น - ลงสถานี (Entrance)

งานสถาปัตยกรรมหลักภายในสถานีรถไฟฟ้า อยู่ระหว่างการดำเนินงานก่อนผนังคอนกรีต Block out ในห้อง Plant and Staff Area งานติดตั้งกระจกหลังคาโปร่งแสง (Skylight Roof) งานติดตั้งหลังคาทึบแสง (Metal Sheet) งานติดตั้ง Stainless Gutter & Balustrade

งานระบบไฟฟ้า - เครื่องกลของสถานี (E&M) หลักภายในสถานีรถไฟฟ้า อยู่ระหว่างการดำเนินงานติดตั้งบันไดเลื่อน งานระบบท่อป้องกันอัคคีภัย (Fire Protection System) งานระบบสุขาภิบาล (Sanitary System) รวมถึงงานติดตั้งระบบตัวนำกระแสไฟฟ้าลงดิน

ทั้งนี้ ยังคงดำเนินการตรวจสอบสิ่งแวดล้อม งานตรวจสอบมาตรการความปลอดภัยในการก่อสร้าง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 งานจัดจราจร งานติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และงานประชาสัมพันธ์แจ้งข้อมูลให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเขตทางทราบอย่างต่อเนื่อง

**สัญญาที่ 5: งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรักษาและอาคารจอดแล้วจร**

กิจการร่วมค้า CKST ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2564 เท่ากับร้อยละ 86.29 จากแผนงานร้อยละ 86.26 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.03 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่

งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงรักษา (Depot) ณ ปัจจุบันงานก่อสร้างโครงสร้างงานโยธาแล้วเสร็จตามแผนงาน มีบางส่วนที่กำลังดำเนินการ เช่น งาน Metal Sheet ที่อาคาร Guard house 1-4 งานสถาปัตยกรรมภายนอกและภายในบางส่วนแล้วเสร็จตามแผนงาน และมีงานที่อยู่ระหว่างดำเนินการประกอบด้วย งานติดตั้งประตูหน้าต่าง งานฝ้า งานสีภายใน และงาน Toilet Fixture งานพื้น Raised Access Floor และงานสถาปัตยกรรมภายในอื่น ๆ เป็นต้น และงานระบบประกอบอาคาร (Building Service) เช่น งานติดตั้งท่อระบบ (Sanitary System) ท่อแอร์ (Air Condition Pipe) งานเดินท่อร้อยสายไฟ งานติดตั้งโคมไฟ งานติดตั้งระบบ Fire Alarm งานติดตั้งตู้ไฟฟ้า งานติดตั้งเครื่องกำเนิดไฟฟ้า เป็นต้น

งานก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร (Park & Ride) งานก่อสร้างสัญญาที่ 5 ได้เริ่มเข้าพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร บริเวณสถานีคลองบ้านม้า โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างงานโยธา ชั้น 2 แล้ว

ทั้งนี้ ยังคงดำเนินการตรวจสอบสิ่งแวดล้อม งานตรวจสอบมาตรการความปลอดภัยในการก่อสร้าง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 งานจัดจราจร งานติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และงานประชาสัมพันธ์แจ้งข้อมูลให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเขตทางทราบอย่างต่อเนื่อง



## สัญญาที่ 6: งานก่อสร้างระบบราง ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินงานโดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2564 เท่ากับร้อยละ 76.21 จากแผนงานร้อยละ 75.83 เร็วกว่าแผนร้อยละ 0.38 โดยมีงานก่อสร้างที่สำคัญ ได้แก่

งานจัดทำแบบสำหรับก่อสร้างระบบราง (Manufacture and Installation Reference Drawings (MIRD) และ Working Drawing) ในส่วนของทางวิ่งอุโมงค์ใต้ดิน

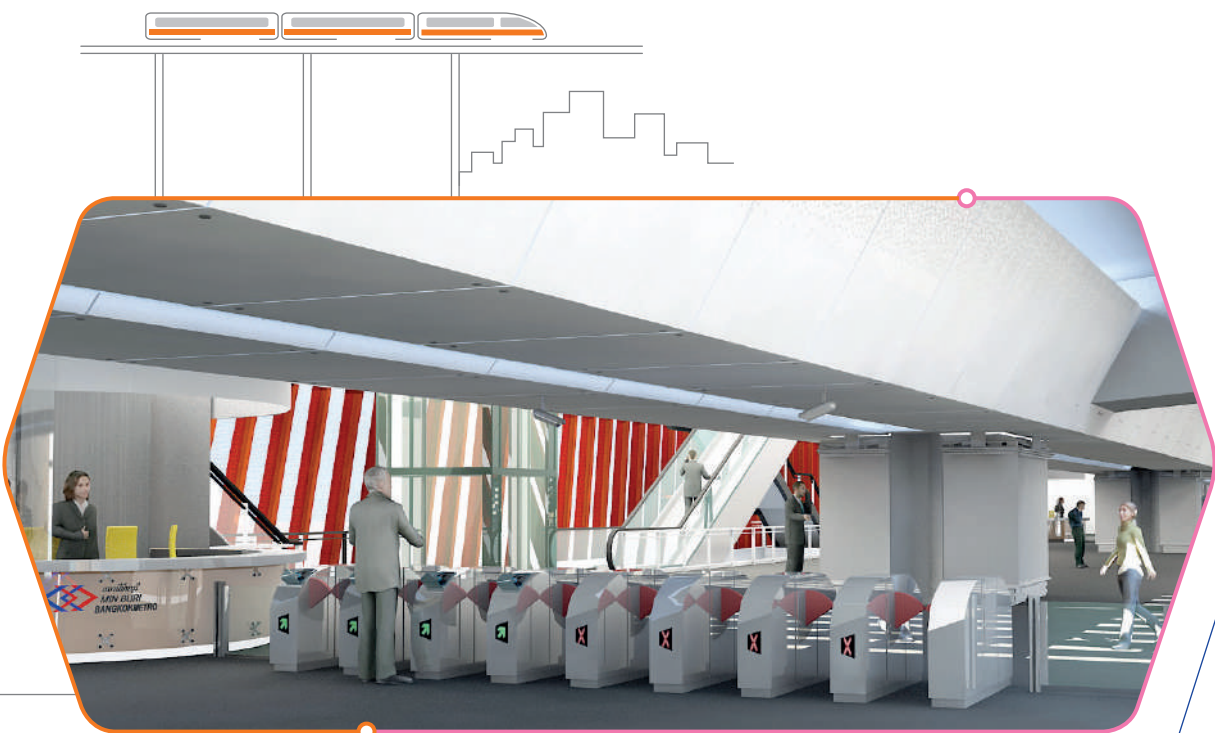
งานจัดท้าวาสุดหลัก ๆ แล้วเสร็จ เช่น หมอนคอนกรีต (Concrete), Alumino Thermic Welds, Cable Ladder และ Cable Lug เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการจัดท้าวาสุดของโครงการฯ แล้วเสร็จ

งานติดตั้งราง (Trackslab) แล้วเสร็จประมาณ 24.2 กิโลเมตร จากทั้งหมด 58.5 กิโลเมตร (หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 42) ประกอบด้วย งานติดตั้งบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงแล้วเสร็จ

ทั้งหมด เป็นระยะทางประมาณ 13.4 กิโลเมตร งานติดตั้งบริเวณทางวิ่งอุโมงค์ใต้ดินแล้วเสร็จประมาณ 2.7 กิโลเมตร จากทั้งหมด 25.6 กิโลเมตร และงานติดตั้งบริเวณทางวิ่งยกระดับแล้วเสร็จประมาณ 8.1 กิโลเมตร จากทั้งหมด 17.5 กิโลเมตร

งานติดตั้งระบบรางนำไฟฟ้า (Third Rail System) แล้วเสร็จประมาณ 15.2 กิโลเมตร จากทั้งหมด 52.7 กิโลเมตร (หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 29) โดยได้ดำเนินการติดตั้งบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงแล้วเสร็จทั้งหมด เป็นระยะทางประมาณ 10.1 กิโลเมตร และงานติดตั้งบริเวณทางวิ่งยกระดับแล้วเสร็จประมาณ 5.1 กิโลเมตร จากทั้งหมด 17.5 กิโลเมตร

ทั้งนี้ ยังคงดำเนินงานตรวจสอบสิ่งแวดล้อม งานตรวจสอบมาตรการความปลอดภัยในการก่อสร้าง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 งานจัดจราจร งานติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร และงานประชาสัมพันธ์แจ้งข้อมูลให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบตามแนวเขตทางทราบอย่างต่อเนื่อง





## 5. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

### • งานก่อสร้างงานโยธา

รฟม. ได้ลงนามสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี กับ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน ต่อมาได้มีหนังสือแจ้งให้ NBM เริ่มงานในระยะที่ 1 (งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า) ตั้งแต่วันที่ 29 มิถุนายน 2561 เป็นต้นไป ปัจจุบัน การดำเนินงานระยะที่ 1 ณ สิ้นเดือนกันยายน 2564 มีความก้าวหน้ารวมเท่ากับร้อยละ 81.16 โดยมีความก้าวหน้า ในงานก่อสร้างโยธาเท่ากับร้อยละ 82.58

### • งานผลิตและติดตั้งระบบรถไฟฟ้า

คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 9 มกราคม 2564 ได้มีมติเห็นชอบในร่างสัญญาร่วมลงทุน ฉบับแก้ไข โครงการส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช (ถนนแจ้งวัฒนะ) - เมืองทองธานี ตามที่ รฟม. เสนอขออนุมัติเพื่อดำเนินการมอบให้เอกชนผู้ชนะการประมูลโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูช่วง แคราย - มีนบุรี เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ต่อมา รฟม. ได้ลงนามสัญญาร่วมลงทุนฉบับแก้ไข โครงการส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช (ถนนแจ้งวัฒนะ) - เมืองทองธานี กับบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด (NBM) เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 เพื่อร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา กระทบวงคมนาคม โดยมีนายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขเป็นประธาน

ปัจจุบัน อยู่ในขั้นตอนของการจัดซื้อและผลิต และติดตั้งอุปกรณ์ของงานระบบรถไฟฟ้า โดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือน

กันยายน 2564 เท่ากับร้อยละ 78.89 แบ่งเป็นความก้าวหน้าของงานแต่ละระบบ ดังนี้

- ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) มีความก้าวหน้าร้อยละ 75.90
- ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 69.91
- ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้า (Power Supply System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 84.19
- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม (Communication System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 68.94
- อุปกรณ์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า (Depot and Workshop Equipment) มีความก้าวหน้าร้อยละ 88.16
- รางจ่ายกระแสไฟฟ้า (Conductor Rail) มีความก้าวหน้าร้อยละ 82.76
- ระบบประตูกั้นชานชาลา (Platform Screen Doors) มีความก้าวหน้าร้อยละ 58.38
- ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 63.89
- ระบบควบคุมกำกับดูแลและจัดเก็บข้อมูล (SCADA) มีความก้าวหน้าร้อยละ 84.55
- ประแจสับราง (Track Switches) มีความก้าวหน้าร้อยละ 89.68
- คานทางวิ่งสำหรับรถไฟฟ้า (Guideway Structure) มีความก้าวหน้าร้อยละ 88.32

ทั้งนี้ ปัจจุบันได้มีการนำส่งขบวนรถไฟฟ้าถึงประเทศไทยแล้วทั้งสิ้น 11 ขบวน จากจำนวนทั้งหมด 42 ขบวน และได้เคลื่อนย้ายขบวนรถไฟฟ้าทั้ง 11 ขบวน เข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุงเรียบร้อยแล้ว





## 6. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

รฟม. ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนกับ บริษัท อีสเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด (EBM) ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทาน เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2560 มูลค่าสัญญา 43,104 ล้านบาท โดยเริ่มงานก่อสร้างงานโยธาผลิต และติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า (งานในระยะที่ 1) เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 ซึ่งผู้รับสัมปทานได้ดำเนินการก่อสร้าง โดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2564 ในภาพรวมร้อยละ 84.90 จากแผนงานร้อยละ 80.71 โดยแยกเป็นความก้าวหน้างาน ดังนี้

### • งานก่อสร้างงานโยธา

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 โครงการได้ดำเนินการก่อสร้างภายใต้หลักเกณฑ์ มาตรการป้องกันควบคุมโรคในพื้นที่เฉพาะ (Bubble and Seal) เพื่อป้องกันการระบาดในแรงงาน และยังคงดำเนินการภายใต้ มาตรการการเดินทางและเคลื่อนย้ายระหว่างที่พักและสถานที่ทำงานภายใต้การกำกับควบคุม (Sealed Route) ตามข้อกำหนด ออกตามความในมาตรา 9 แห่งพระราชกำหนดการบริหารราชการ ในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 (ฉบับที่ 30) ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2564 ซึ่งมีงานก่อสร้างที่สำคัญระหว่างสถานีรัชดา (YL01) ถึงสถานี สำโรง (YL23) ได้แก่ งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่ง งานก่อสร้างสถานี งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง งานก่อสร้างอาคาร Park & Ride งานก่อสร้างอาคารทดแทนแขวงทางหลวงสมุทรปราการ งานก่อสร้างระบบระบายน้ำ บริเวณคลองบางนา - คลองสำโรง งานก่อสร้าง อุโมงค์ทางลอดพัฒนาการ งานปรับปรุงโครงสร้างสะพานข้ามแยก บางกะปิ งานก่อสร้างสะพานข้ามแยกพรีเมียร์ และงานก่อสร้าง สะพานข้ามคลองแสนแสบ

### • งานผลิตและติดตั้งระบบรถไฟฟ้า

ปัจจุบัน อยู่ในขั้นตอนของการจัดซื้อและผลิต และติดตั้ง อุปกรณ์ของงานระบบรถไฟฟ้า โดยมีความก้าวหน้า ณ สิ้นเดือน

กันยายน 2564 เท่ากับร้อยละ 82.06 แบ่งเป็นความก้าวหน้า ของงานแต่ละระบบ ดังนี้

- ขบวนรถไฟฟ้า (Rolling Stock) มีความก้าวหน้า ร้อยละ 79.72
- ระบบอาณัติสัญญาณ (Signaling System) มีความ ก้าวหน้าร้อยละ 72.67
- ระบบจ่ายกระแสไฟฟ้า (Power Supply System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 84.24
- ระบบสื่อสารโทรคมนาคม (Communication System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 64.98
- อุปกรณ์ซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า (Depot and Workshop Equipment) มีความก้าวหน้าร้อยละ 86.77
- รางจ่ายกระแสไฟฟ้า (Conductor Rail) มีความก้าวหน้า ร้อยละ 79.08
- ระบบประตูกั้นชานชาลา (Platform Screen Doors) มีความก้าวหน้าร้อยละ 63.39
- ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automatic Fare Collection System) มีความก้าวหน้าร้อยละ 66.58
- ระบบควบคุมกำกับดูแลและจัดเก็บข้อมูล (SCADA) มีความก้าวหน้าร้อยละ 86.57
- ประแจสับราง (Track Switches) มีความก้าวหน้าร้อยละ 90.10
- คานทางวิ่งสำหรับรถไฟฟ้า (Guideway Structure) มีความก้าวหน้าร้อยละ 94.94

ทั้งนี้ ปัจจุบันได้มีการนำส่งขบวนรถไฟฟ้าถึงประเทศไทย แล้วทั้งสิ้น 15 ขบวน จากจำนวนทั้งหมด 30 ขบวน และได้เคลื่อนย้าย ขบวนรถไฟฟ้าจำนวน 12 ขบวน เข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุงเรียบร้อยแล้ว



## 7. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2560 ได้มีมติอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) งบประมาณรวม 101,112 ล้านบาท ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคาก่อสร้างงานโยธา และเสนอรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ตามขั้นตอนต่อไป

สำหรับงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินของโครงการฯ รฟม. ได้ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินตามพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในท้องที่เขตบางซื่อ เขตดุสิต เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ เขตธนบุรี เขตคลองสาน เขตจอมทอง เขตราษฎร์บูรณะ เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร และอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2563 และพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชนในท้องที่เขตบางซื่อ เขตดุสิต เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย เขตสัมพันธวงศ์ เขตธนบุรี เขตคลองสาน เขตจอมทอง เขตราษฎร์บูรณะ เขตทุ่งครุ กรุงเทพมหานคร และอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2563 ซึ่งมีปริมาณงาน ประกอบด้วยที่ดินจำนวนประมาณ 560 แปลง และสิ่งปลูกสร้างจำนวนประมาณ 627 หลัง/รายการ โดยได้เริ่มสำรวจอสังหาริมทรัพย์ตามแนวสายทางโครงการฯ แล้วบางส่วน และอยู่ระหว่างจัดเตรียมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำเสนอคณะกรรมการเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาอ้างอิงอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นและเงินค่าทดแทนพิจารณากำหนดเงินค่าทดแทนให้แก่ผู้ถูกเวนคืนและดำเนินการตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนดต่อไป ทั้งนี้ มีผลการดำเนินงานสะสมคิดเป็นร้อยละ 1.90 เป็นไปตามแผนงานที่กำหนด

## 8. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ส่วนตะวันตก) ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

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

ทั้งนี้ รฟม. ได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นของภาคเอกชน ประกอบการพิจารณาจัดทำร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เมื่อวันที่ 1 - 19 มีนาคม 2564 แล้ว โดยปัจจุบันคณะกรรมการคัดเลือกตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) อยู่ระหว่างการพิจารณาร่างประกาศเชิญชวน ร่างเอกสารสำหรับการคัดเลือกเอกชน และร่างสัญญาร่วมลงทุน ก่อนที่จะดำเนินการคัดเลือกเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการฯ ต่อไป



## 9. โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี

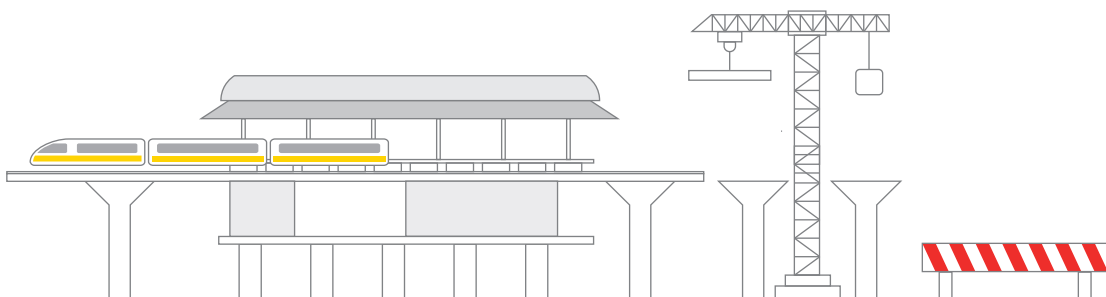
คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2564 ได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (สัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ) กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี (โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ) ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้กระทรวงคมนาคมและ รฟม. ดำเนินการตามข้อสังเกตของสำนักงานอัยการสูงสุดอย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ รฟม. ได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ ฉบับแก้ไข กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ กับบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBM) ผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูฯ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบัน อยู่ระหว่างสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พิจารณาร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนและในบริเวณที่จะดำเนินการเพื่อกิจการขนส่งมวลชน เพื่อเสนอต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี นำขึ้นทูลเกล้าถวายฯ และนำลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา ใช้บังคับเป็นกฎหมายต่อไป

## 10. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน

คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2561 ได้พิจารณาผลการศึกษาความเหมาะสมเชิงหลักการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน เพื่อต่อขยายการเดินทางจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ระยะทางประมาณ 2.6 กิโลเมตร จำนวน 2 สถานี แล้ว มีมติเห็นชอบให้บรรจุโครงการในแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2561 มีมติรับทราบมติ คจร. ดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

ปัจจุบัน รฟม. และบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) ผู้รับสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ได้เจรจาเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (สัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ) กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา - ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน (โครงการส่วนต่อขยายฯ) ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2562 มาเป็นลำดับ โดยยังคงค้างในประเด็นการให้ EBM รับภาระชดเชย กรณีหากในอนาคตพิสูจน์ได้ว่าการดำเนินโครงการส่วนต่อขยายฯ ส่งผลกระทบต่อรายได้ค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ทั้งนี้ รฟม. อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลเพื่อเสนอคณะกรรมการ รฟม. พิจารณาต่อไป



## 11. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 9 มิถุนายน 2563 ได้มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2563 ที่ได้พิจารณาขอความเห็นชอบ การดำเนินงานส่วนฐานรากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลฯ ของ รฟม. ในส่วนที่ซ้อนทับกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ซึ่งมีมติเห็นชอบการดำเนินงานส่วนฐานรากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลฯ ในส่วนที่ซ้อนทับกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 ให้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากของโครงการทั้งสองไปพร้อมกัน ทั้งนี้ ให้ กทพ. ตกลงรายละเอียดกับ รฟม. ต่อไป

ในการประชุมเพื่อหารือในการจัดหาแหล่งเงินที่เหมาะสมสำหรับก่อสร้างฐานรากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ร่วมกันระหว่างสำนักงานประมาณ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการคลัง (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ) และ รฟม. เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2564 ที่ประชุมได้มีมติโดยสรุปเห็นควรให้ รฟม. เสนอขออนุมัติดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ตามขั้นตอน ก่อนดำเนินการตามมติ คจร. ที่เกี่ยวข้องต่อไป

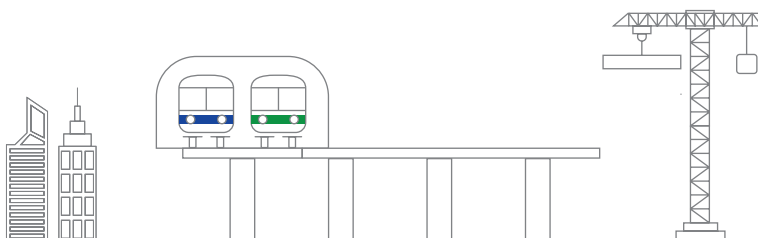
คณะกรรมการ รฟม. ในคราวประชุมครั้งที่ 5/2564 เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2564 ได้เห็นชอบให้ รฟม. นำเสนอกระทรวงคมนาคม และคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลฯ โดยปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างการพิจารณาอนุมัติให้ รฟม. ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลฯ ตามขั้นตอนในพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 และอนุมัติการดำเนินงานส่วนฐานรากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลฯ ในส่วนที่ซ้อนทับกับโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 โดยให้ดำเนินการก่อสร้างฐานรากโครงการไปพร้อมกับโครงการทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2

## 12. การดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 14 สิงหาคม 2561 มีมติรับทราบตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งในส่วนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4 กระทรวงคมนาคมเห็นควรให้ชะลอการดำเนินโครงการออกไปก่อนเนื่องจากเป็นโครงการที่มีระยะทางสั้น โดยเป็นส่วนต่อขยายจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างรอบคอบ เห็นควรให้ รฟม. ดำเนินการสอบถามความสนใจและความพร้อมของเอกชนในการลงทุน ทั้งในส่วนของงานโยธาและงานระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งให้นำผลการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ มาประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เหมาะสม เพื่อนำเสนอโครงการอีกครั้งปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาดำเนินการตามความเห็นดังกล่าวก่อนนำเสนอโครงการตามขั้นตอนต่อไป

## 13. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา

คณะรัฐมนตรี ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 มีมติให้กระทรวงคมนาคมไปหารือร่วมกับกรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ได้ข้อยุติโดยเร็วเกี่ยวกับผู้รับผิดชอบการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา โดย รฟม. อยู่ระหว่างปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันเพื่อเตรียมดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป



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

รฟม. อยู่ระหว่างศึกษาทบทวนระบบรถไฟฟ้าที่เหมาะสม และบูรณาการแผนโครงการด้านคมนาคม ในจังหวัดภูเก็ต เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการหารือร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และจังหวัดภูเก็ต ให้ได้ข้อสรุปแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมของโครงการฯ ตามมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในคราวประชุม ครั้งที่ 1/2564 ซึ่ง รฟม. ได้บูรณาการแผนการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ ร่วมกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต เพื่อลดปัญหาจราจรในระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จ และ สนข. อยู่ระหว่างการนำเสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อพิจารณาต่อไป

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

รฟม. ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำโดย บริษัท อินเด็กซ์ อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล กรุ๊ป จำกัด (กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CMTR) เป็นที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ (สายสีแดง) ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสามัคคี เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2562 ต่อมา ได้มีหนังสือแจ้งให้กลุ่มบริษัทที่ปรึกษา CMTR เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1 ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2562 เป็นต้นไป โดยในปีงบประมาณ 2563 มีกิจกรรมการดำเนินงานที่สำคัญ คือ จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการศึกษาของโครงการ) เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2563 และจัดการประชุมเพื่อทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เมื่อวันที่ 29 มกราคม 2563 และวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2563

ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการดำเนินโครงการและการลงทุนโครงการที่เหมาะสม ก่อนนำเสนอพิจารณาเห็นชอบหลักการโครงการฯ ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ต่อไป

#### 16. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (สายสีเขียว) ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาอีสวัสดิ์

รฟม. ได้ลงนามสัญญาจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษานำโดย บริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา (สายสีเขียว) ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาอีสวัสดิ์ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2562 โดย รฟม. ได้มีหนังสือแจ้งให้ที่ปรึกษา เริ่มปฏิบัติงานช่วงที่ 1 เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2562 และ รฟม. ได้จัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 2 (สรุปผลการศึกษาของโครงการ) เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2563 และการประชุมเพื่อทดสอบความสนใจของภาคเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2563 และครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2563

ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างศึกษาวิเคราะห์รูปแบบการดำเนินโครงการและการลงทุนโครงการที่เหมาะสม ก่อนนำเสนอพิจารณาเห็นชอบหลักการโครงการฯ ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ต่อไป

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

พระราชกฤษฎีกากำหนดจังหวัดให้ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้า (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2563 เพื่อให้อำนาจ รฟม. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้า ในจังหวัดพิษณุโลก ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2563 โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 24 มิถุนายน 2563

ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างเตรียมการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ จัดเตรียมเอกสารประกวดราคาเพื่อประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการฯ ต่อไป



## ผลการดำเนินงานด้านอัตราค่าโดยสารและธุรกิจบัตรโดยสาร

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

รฟม. ร่วมกับ ธนาคารกสิกรไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จัดทำบัตรร่วมธุรกิจ ต่อเนื่องเพิ่มเติมจากปีงบประมาณ 2563 โดยบัตรดังกล่าวสามารถใช้เป็นบัตรเดบิตสำหรับการทำธุรกรรม ในภาคธนาคารและเป็นบัตรโดยสาร (บัตรแมงมุม) ได้ในใบเดียวกัน เป็นการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการรถไฟฟ้าให้แก่ลูกค้า/ผู้ถือบัตร ตอบสนองความต้องการและสอดคล้องกับรูปแบบการใช้ชีวิตของคนเมืองตลอดจนเป็นการส่งเสริมและกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น

### 2. การให้สิทธิ์ส่วนลดเติมเงิน/เที่ยวโดยสารในบัตรโดยสาร

รฟม. ได้ร่วมกับ บริษัท ทีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไมโม่ เทค จำกัด มอบสิทธิ์ส่วนลดเติมเงิน/เที่ยวโดยสาร (Pass) โดยผู้โดยสารสามารถใช้คะแนนสะสม PT Max Card และ AIS Points แลกกับสิทธิ์ส่วนลดเติมเงิน/เที่ยวโดยสาร (Pass) ในบัตรโดยสาร ทั้งนี้ เป็นไปตามเงื่อนไขที่ รฟม. และบริษัทกำหนด

### 3. การออกผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร (Pass)

รฟม. ร่วมกับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ออกผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร แบบจำกัดเที่ยวสายฉลองรัชธรรม (Purple Line Pass: PL Pass) สายเฉลิมรัชมงคล (Blue Line Pass: BL Pass) และเที่ยวโดยสารร่วม (Multiline Pass: ML Pass) เพื่อเป็นทางเลือกในการเดินทางให้ประชาชนที่เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าทั้งหมดทั้งตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งช่วยเสริมสร้างภาพลักษณ์และความพึงพอใจต่อ รฟม. และกระทรวงคมนาคม อีกทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในการบรรเทาความเดือดร้อนและลดภาระค่าครองชีพของประชาชน

### 4. มาตรการคุ้มครองผู้ใช้บริการที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19 กรณีเที่ยวโดยสาร (Pass)

รฟม. ร่วมกับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ออกมาตรการคุ้มครองผู้ใช้บริการที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 กรณีเที่ยวโดยสาร (Pass) โดยผู้โดยสารสามารถติดต่อ ขอเปลี่ยนแปลงเที่ยวโดยสารที่หมดอายุเป็นคู่มือการเดินทางได้ตามประเภทผลิตภัณฑ์และจำนวนเที่ยวโดยสารที่คงเหลือ ทั้งนี้ เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด

### 5. การรับชำระค่าโดยสารสำหรับผู้โดยสารที่ถือบัตรโครงการสวัสดิการของรัฐ

รฟม. ร่วมกับ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) ให้บริการรับชำระค่าโดยสารรถไฟฟ้าสำหรับผู้ถือบัตรโครงการสวัสดิการของรัฐเพื่อลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ได้แก่ โครงการ “เราชนะ” โครงการ ม.33 เรารักกัน โครงการคนละครึ่ง ระยะที่ 3 และโครงการเพิ่มกำลังซื้อฯ

### 6. โครงการเตรียมความพร้อมสำหรับการใช้ตัวร่วม

ในคราวประชุมคณะกรรมการนโยบายระบบตั๋วร่วม (คนต.) ครั้งที่ 1/2564 เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2564 ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ที่ประชุมฯ มีมติให้ รฟม. เร่งพิจารณาในรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดทำระบบตั๋วร่วมแบบ Account Based Ticketing (ABT) โดยใช้บัตร EMV Contactless (Euro Pay Master Card and Visa) มาใช้กับระบบตั๋วร่วม ตามที่รายงานที่ธนาคารกรุงไทยมีความพร้อมที่จะลงทุน ในระบบ EMV ทั้งหมดสำหรับรถไฟฟ้าสายสีม่วงและสายสีน้ำเงิน โดยคาดว่าจะใช้ได้อย่างเต็มรูปแบบภายในเดือนมีนาคม 2565

รฟม. ได้เข้าร่วมทดสอบการสาธิตการใช้บัตร EMV Contactless มาใช้กับระบบตั๋วร่วมที่ Automatic Gate ระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2564 ณ สถานีหัวลำโพง และสถานีสนามไชย ผลการทดสอบพบว่าอุปกรณ์สามารถทำงานได้ถูกต้องตามที่ได้ทำการออกแบบไว้



## ผลการดำเนินงานด้านการขอข้อมูลข่าวสารและการรับเรื่องร้องเรียน

ศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการ รฟม. ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการใช้สิทธิรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ซึ่งในปีงบประมาณ 2564 มีการพิจารณาคำขอข้อมูลข่าวสารฯ ตามมาตรา 11 แล้วเสร็จ จำนวนทั้งสิ้น 50 ราย โดยเป็นการขอข้อมูลเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าและข้อมูลอื่น ๆ เช่น แบบแปลนการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า แบบแนวเขตทางการก่อสร้าง หนังสือเชิญทำสัญญา รับเงินค่าทดแทน ผลคะแนนสอบข้อเขียนเข้าเป็นพนักงาน รฟม. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และการขอข้อมูลปริมาณผู้โดยสาร เป็นต้น ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสารอิเล็กทรอนิกส์ของ รฟม. เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนในการเข้าตรวจสอบข้อมูลข่าวสารของ รฟม. โดยในปีงบประมาณ 2564 มีสถิติการเข้าใช้บริการ จำนวน 11,610 ครั้ง

โดยสถิติการขอข้อมูลข่าวสารของ รฟม. ตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ประจำปีงบประมาณ 2564 มีดังนี้

### 1. จำนวนคำขอข้อมูลข่าวสารแยกตามโครงการรถไฟฟ้า

โครงการรถไฟฟ้า	จำนวน (ครั้ง)
สายเฉลิมรัชมงคล	9
สายฉลองรัชธรรม	3
สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	2
สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	9
สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	9
สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	12
สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย	1
สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	2
การขอข้อมูลอื่นที่ไม่ใช่ข้อมูลตามโครงการรถไฟฟ้า	
- การขอเอกสารแจ้งบอกเลิกสัญญาจ้างก่อสร้างอาคารเก็บเอกสาร รฟม.	3
- การขอผลคะแนนสอบข้อเขียนเข้าเป็นพนักงานของ รฟม.	
- การขอหลักฐานการชำระเงินระหว่าง รฟม. กับบริษัทคู่สัญญา	
<b>รวม</b>	<b>50</b>

หมายเหตุ: ปีงบประมาณ 2564 ไม่มีการขอข้อมูลข่าวสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ





## 2. ประเภทการขอข้อมูลข่าวสาร

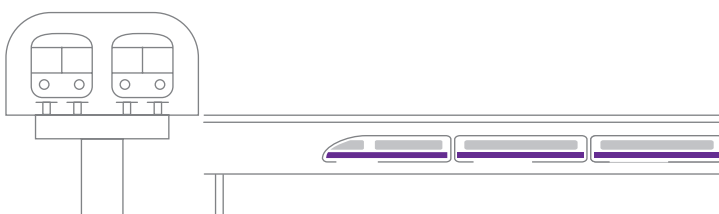
ประเภทข้อมูลข่าวสาร	จำนวน (เรื่อง)
หนังสือเชิญทำสัญญารับเงินค่าทดแทน/ สัญญารับเงินค่าทดแทน	2
ใบสำคัญจ่ายเงินค่าทดแทน/ เอกสารการจ่ายเงินค่าทดแทน	6
แบบแปลนการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า/ แบบแนวเขตทางการก่อสร้าง	28
ผลคะแนนสอบข้อเขียนเข้าเป็นพนักงานของ รฟม.	2
ข้อกฎหมายการเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า	2
อื่น ๆ - การขอเอกสารแจ้งบอกเลิกสัญญาจ้างก่อสร้างอาคารเก็บเอกสาร รฟม. - การขอแผนการประชาสัมพันธ์และกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชน - การขอแผนการดำเนินงานและแผนการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า - การขอภาพจากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด - การขอข้อมูลการหลุดตัวของอาคารที่พักอาศัย - การขอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) - การสอบถามข้อมูลการจ่ายเงินค่าทดแทนส่วนที่รับไว้เกิน - การขอเอกสารส่งมอบสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์และถนนตัดใหม่ (New Road) - การขอเอกสารการอนุญาตจาก รฟม. ให้ผ่านเข้าออกของยานพาหนะสำหรับโครงการ แอชตัน โอโตก - การขอข้อมูลปริมาณผู้โดยสาร	10
<b>รวม</b>	<b>50</b>

ด้านการรับเรื่องร้องเรียน รฟม. ได้ประมวลผลการดำเนินการตอบข้อซักถามและการรับเรื่องร้องเรียน ประจำปีงบประมาณ 2564 ตามช่องทางการร้องเรียนจำนวน 9 ช่องทาง ได้แก่ ระบบ Call Center Live Chat Walk in LINE Application Facebook การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (pr@mrta.co.th) หนังสือราชการ เว็บไซต์ (www.csc2.mrta.co.th) และเว็บไซต์สำนักนายกรัฐมนตรี (www.1111.go.th) ได้ดังนี้

- **การชี้แจงข้อมูลแก่ประชาชน จำนวนทั้งสิ้น 8,452 ครั้ง ดังนี้**

- การสอบถามเกี่ยวกับการให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร ได้แก่ การเดินทางเชื่อมต่อเส้นทางและอัตราค่าโดยสาร การให้บริการรถไฟฟ้าขบวนแรกและขบวนสุดท้ายในช่วงประกาศสถานการณ์ฉุกเฉิน (COVID-19) ข้อมูลอาคารจอดแล้วจรและอัตราค่าบริการจอดรถ การเช่าพื้นที่ขายสินค้าภายในสถานีรถไฟฟ้า กำหนดการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ของ รฟม.

- การสอบถามเกี่ยวกับการดำเนินโครงการรถไฟฟ้า ได้แก่ ความคืบหน้าการดำเนินโครงการและการเปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าในเส้นทางต่าง ๆ รายละเอียดการประกวดราคาก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ข้อมูลการจัดรับฟังความคิดเห็นโครงการรถไฟฟ้าในภูมิภาคต่าง ๆ ตำแหน่งสถานีและทางขึ้น - ลง สถานี และ การขออนุญาตเปิดทางเข้า - ออก สถานี



• การรับเรื่องร้องเรียน จำนวนทั้งสิ้น 659 ราย

- การร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต รวมถึงการให้ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นในการให้บริการรถไฟฟ้า

- การร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบจากการก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และผลกระทบจากการออกแบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

ตารางสรุปจำนวนเรื่องร้องเรียนโครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ สฟม. ประจำปีงบประมาณ 2564

ลำดับ	หัวข้อร้องเรียน	โครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ สฟม.						
		เฉลิมรัชมงคล (บริการ)	เฉลิมรัชมงคล (ก่อสร้าง)	ฉลองรัชธรรม	สายสีเขียว (ลำโพง-เคหะฯ)	สายสีเขียว (เคหะฯ-บางปู)	สายสีเขียว (หมอชิต-คูคต)	สายสีเขียว (คูคต-ลำลูกกา)
1	การให้บริการอาคารจอดแล้วจร	15	-	5	1	-	13	-
2	การให้บริการรถไฟฟ้า	4	-	1	-	-	-	-
3	การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ รฟม.	3	-	0	-	-	0	-
4	การให้บริการของ BEM	3	-	0	-	-	-	-
5	สาธารณูปโภค (ไฟฟ้า/ประปา)	5	6	1	0	-	2	-
6	เวนคืน/ค่าชดเชย/ทางเข้า - ออก	-	4	-	0	-	0	-
7	ความเสียหายต่อทรัพย์สิน	2	16	0	0	-	7	-
8	ความไม่สะดวกในการสัญจร	17	18	7	0	-	51	-
9	ฝุ่นละออง	0	0	0	0	-	1	-
10	การระบายน้ำ	2	10	4	0	-	3	-
11	เสียงดัง	4	0	0	0	-	6	-
12	อันตรายต่อบุคคลที่ 3	14	0	0	0	-	0	-
13	ความปลอดภัย	2	2	1	0	-	1	-
14	ความไม่สะดวกในการดำเนินธุรกิจ	0	0	1	0	-	1	-
15	การคุ้มครองผู้บริโภค	0	-	0	0	-	0	-
16	ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น/ การขอข้อมูล	7	1	5	0	-	2	-
	<b>รวมเรื่องร้องเรียนทั้งหมด</b>	<b>78</b>	<b>57</b>	<b>25</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>87</b>	<b>0</b>



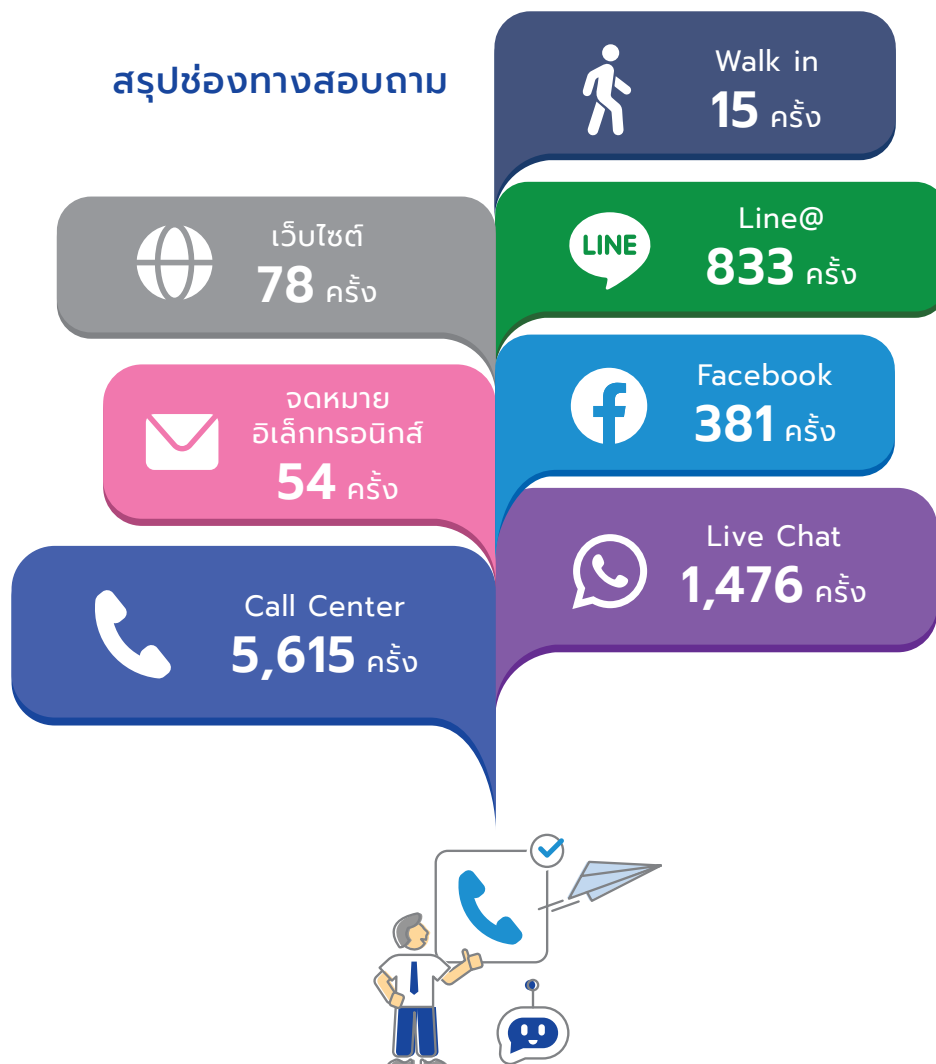
### ตารางสรุปจำนวนเรื่องร้องเรียนโครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ สฟม. ประจำปีงบประมาณ 2564 (ต่อ)

ลำดับ	หัวข้อร้องเรียน	โครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ สฟม.						เชิงใหม่
		สายสีส้ม	สายสีส้ม (ตะวันออก)	สายสีชมพู (ตะวันตก)	สายสีเหลือง	สายสีม่วง (เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ)	สายสีน้ำตาล	
1	การให้บริการอาคารจอดแล้วจร	-	-	-	-	-	-	-
2	การให้บริการรถไฟฟ้า	-	-	-	-	-	-	-
3	การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ รฟม.	-	-	-	-	-	-	-
4	การให้บริการของ BEM	-	-	-	-	-	-	-
5	สาธารณูปโภค (ไฟฟ้า/ประปา)	5	-	7	7	0	-	-
6	เวนคืน/ค่าชดเชย/ทางเข้า - ออก	0	-	4	0	21	-	-
7	ความเสียหายต่อทรัพย์สิน	18	-	6	14	0	-	-
8	ความไม่สะดวกในการสัญจร	103	-	76	71	0	-	-
9	ฝุ่นละออง	0	-	5	6	0	-	-
10	การระบายน้ำ	5	-	7	4	0	-	-
11	เสียงดัง	2	-	8	4	0	-	-
12	อันตรายต่อบุคคลที่ 3	0	-	4	2	0	-	-
13	ความปลอดภัย	-	-	3	-	0	-	-
14	ความไม่สะดวกในการดำเนินธุรกิจ	6	-	12	9	0	-	-
15	การคุ้มครองผู้บริโภค	-	-	-	-	0	-	-
16	ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น/ การขอข้อมูล	0	-	2	0	0	-	-
	<b>รวมเรื่องร้องเรียนทั้งหมด</b>	<b>139</b>	<b>0</b>	<b>134</b>	<b>117</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



### ตารางสรุปจำนวนการสอบถามข้อมูลโครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2564

ช่องทาง	ต.ค. 63	พ.ย. 63	ธ.ค. 63	ม.ค. 64	ก.พ. 64	มี.ค. 64	เม.ย. 64	พ.ค. 64	มิ.ย. 64	ก.ค. 64	ส.ค. 64	ก.ย. 64
Call Center	1,095	553	598	465	569	438	316	291	336	242	294	418
Live Chat	220	122	128	76	127	263	79	73	109	124	43	112
จดหมายอิเล็กทรอนิกส์	8	4	2	4	1	5	-	4	5	6	1	14
Facebook	23	13	29	9	42	56	24	35	37	34	47	32
เว็บไซต์	-	-	15	11	19	8	4	9	4	3	3	2
Line@	20	35	29	20	32	83	66	44	119	132	139	114
Walk in	2	2	1	1	2	4	1	-	2	-	-	-
<b>รวมการสอบถามข้อมูล</b>	<b>1,368</b>	<b>729</b>	<b>802</b>	<b>586</b>	<b>792</b>	<b>857</b>	<b>490</b>	<b>456</b>	<b>612</b>	<b>541</b>	<b>527</b>	<b>692</b>
	<b>8,452</b>											



## ผลการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

รฟม. ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2547 และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559 โดยจัดตั้งฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย (ฝรภ.) มีอำนาจหน้าที่ในการรักษาความสงบเรียบร้อย และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในเขตระบบรถไฟฟ้า รวมถึงการศึกษา รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูล และวางแผนระบบงานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย การจัดทำมาตรการการการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย การรักษาความสงบเรียบร้อยและความเป็นระเบียบเรียบร้อย งานดับเพลิง งานกู้ภัย งานแก้ไขและบริหารจัดการเหตุฉุกเฉินภายในเขตระบบรถไฟฟ้า รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม รวมทั้งรับผิดชอบเกี่ยวกับการป้องกันการนุกรุกเขตรบบรถไฟฟ้า งานตรวจสอบการได้รับอนุญาตก่อสร้างในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า งานให้บริการองค์ความรู้เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัย การดับเพลิง การกู้ภัย และการบรรเทาสาธารณภัย และประสานงานกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง ในการสนับสนุนงานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย โดยมีพนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานกู้ภัย พนักงานพิสูจน์ทราบ พนักงานผู้บังคับบัญชา พนักงานสื่อสาร และพนักงานรักษาเขตทาง เป็นผู้ปฏิบัติงานในการดูแลรักษาความปลอดภัย ความสงบ และความเป็นระเบียบเรียบร้อยในเขตระบบรถไฟฟ้า ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

### การดำเนินงานรักษาความปลอดภัยและการกู้ภัย

ฝรภ. ได้จัดวางกำลังพนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานพิสูจน์ทราบ พนักงานผู้บังคับบัญชา พนักงานสื่อสาร พนักงานกู้ภัย และพนักงานรักษาเขตทาง เพื่อเฝ้าระวัง ตรวจสอบ รักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า ตลอดระยะเวลาของการให้บริการรถไฟฟ้า ตั้งแต่เปิดให้บริการ เวลา 06.00 น. จนปิดให้บริการ เวลา 24.00 น. โดยมีบุคลากรปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย ดังนี้

1. พนักงานรักษาความปลอดภัย เพื่อดูแลความปลอดภัย ความสงบเรียบร้อย ป้องปรามและป้องกันอาชญากรรมในเขตระบบรถไฟฟ้า
2. พนักงานกู้ภัย ทำหน้าที่ตอบโต้เหตุฉุกเฉิน ทั้งด้านการดับเพลิง กู้ภัย กู้ชีพ สารเคมีและวัตถุอันตราย และให้การช่วยเหลือผู้โดยสาร หรือประชาชนในเขตระบบรถไฟฟ้าและพื้นที่ใกล้เคียง

3. พนักงานพิสูจน์ทราบ (EOD) เป็นผู้ตรวจสอบและพิสูจน์ทราบวัตถุต้องสงสัย เหตุพบวัตถุระเบิด เหตุขู่วางระเบิด หรือเหตุระเบิดในเขตระบบรถไฟฟ้า และหาแนวทางป้องกันมิให้ได้รับผลกระทบต่อการให้บริการ หรือเป็นอันตรายต่อผู้โดยสาร

4. พนักงานผู้บังคับบัญชาตรวจค้นพัสดุภัณฑ์ระเบิด (K-9) ทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่พิสูจน์ทราบ (EOD) ในการใช้สุนัขเข้าตรวจสอบตรวจค้นกรณีเหตุวัตถุต้องสงสัย

5. พนักงานรักษาเขตทาง มีหน้าที่ดูแลรักษาพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า เพื่อมิให้มีการรुक้าหรือดำเนินกิจกรรมใด ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของรถไฟฟ้าโดยมิได้รับอนุญาต

6. พนักงานสื่อสาร ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหน่วยงานภายในและภายนอกเพื่อแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือ ทั้งในกรณีปกติและกรณีมีเหตุฉุกเฉิน รวมถึงเฝ้าสังเกตเหตุการณ์จากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อป้องกันเหตุอาชญากรรมในเขตระบบรถไฟฟ้า







**เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัย และภัย**

1. อุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัย เช่น ปืนพก ปืนไฟฟ้า สเปร์ยพริกไทย ดั้ว กุญแจมือ ไฟฉาย วิทยุสื่อสาร เป็นต้น
2. เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการรักษาความปลอดภัยด้านวัตถุระเบิด เช่น เครื่องเอกซเรย์ วงจรปิดแบบเคลื่อนที่ได้ ผ้าห่มคลุมระเบิด (Bomb Blanket) ชุดนิรภัยวัตถุระเบิด (Bomb Suit) อุปกรณ์เชือกและตะขอ (Hook & Line) เป็นต้น
3. เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการกักภัย เช่น อุปกรณ์ตรวจวัดสารเคมีและวัตถุอันตราย อุปกรณ์ตัดถังไฟฟ้า รถยนต์กักภัย รถยนต์บรรทุกน้ำดับเพลิง รถกักภัยสำหรับเคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย ชุดหมอนลมยกน้ำหนัก กล้องตรวจจับความร้อน อุปกรณ์ปฐมพยาบาลและกู้ชีพ เครื่องกระตุกคลื่นไฟฟ้าหัวใจชนิดอัตโนมัติ (AED) อุปกรณ์เคลื่อนย้ายผู้ประสบภัย เป็นต้น
4. สุนัขตรวจค้นพัสดุภัณฑ์ระเบิด

**การติดตั้งอุปกรณ์หลักในการรักษาความปลอดภัย และภัย**

1. ติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) บริเวณประตูทางเข้า - ออก และชั้นออกบัตรโดยสาร (Concourse Level) รวมทั้งภายในตัวอาคารสถานีรถไฟฟ้าและบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี
2. ติดตั้งเครื่องตรวจโลหะ (Walkthrough Metal Detector: WMD) ทุกทางเข้า - ออก ตรวจลัมภาระของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าก่อนเข้าสู่ระบบ เพื่อเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจตรา ฝ้าระวังและอำนวยความสะดวกโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า อาคาร และลานจอดรถ
3. ติดตั้งระบบความปลอดภัยด้านอัคคีภัย เช่น ระบบตรวจจับความร้อนและควัน ระบบดับเพลิง ระบบระบายอากาศ เป็นต้น

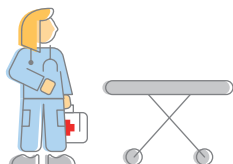




### มาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

1. ตรวจสอบตราสภาพแวดล้อมโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ทางเข้า - ออก ชั้นออกบัตรโดยสาร (Concourse Level) และพื้นที่ภายใน สถานีรถไฟฟ้าด้วยระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และมี พนักงาน รปภ. ประจำสถานี ตรวจสอบตราพื้นที่ต่าง ๆ ตลอดเวลา
2. ตรวจสอบสถานะของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าก่อนเข้าสู่สถานี รถไฟฟ้าด้วยเครื่องตรวจโลหะ (Walkthrough Metal Detector: WMD) และมีการสุ่มตรวจกระเป๋าผู้โดยสาร
3. กำหนดจุดให้พนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชนของ BEM ยืนบริเวณเครื่องตรวจโลหะใกล้ทางขึ้น - ลงสถานี
4. ติดตั้งป้ายประกาศ (ชั่วคราว) ขอความร่วมมือกรณีผู้ใช้ บริการที่พบวัตถุต้องสงสัย ให้แจ้งพนักงานประจำสถานีหรือพนักงาน รักษาความปลอดภัย
5. เข้มงวดในการตรวจสอบการเข้าทำงานของคนงานที่เข้า ปฏิบัติงานบริเวณชั้นร้านค้า โดยจะมีการตรวจบัตรประจำตัว ประชาชนของผู้เข้าปฏิบัติงาน หากไม่ตรงกับที่แจ้งรายชื่อไว้จะไม่ อนุญาตให้เข้าปฏิบัติงาน
6. กรณีผู้ใช้บริการสัมภาระสิ่งของในบริเวณสถานี รถไฟฟ้า BEM จะรวบรวมสัมภาระสิ่งของดังกล่าวเพื่อตรวจสอบ เจ้าของ ในกรณีที่สัมภาระสิ่งของเป็นวัตถุต้องสงสัย BEM จะรายงานตามขั้นตอนและส่งมอบให้ รฟม. เข้าทำการตรวจสอบ และพิสูจน์ทราบ

7. มีการฝึกซ้อมการเผชิญเหตุร่วมกับ BEM และหน่วยงาน ภายนอกที่เกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัย ดับเพลิง - กู้ภัย
8. กรณีผู้โดยสารประสบอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยในสถานี ชุดปฏิบัติการกู้ภัย พร้อมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและกู้ชีพ จะให้การ ช่วยเหลือเบื้องต้น จนกว่าหน่วยบริการทางการแพทย์จะเดินทาง มารับช่วงต่อ
9. ศูนย์วิทยุสื่อสาร (ศูนย์วิทยุพสุธา) เป็นศูนย์ติดต่อประสาน ความร่วมมือด้านการข่าวกับหน่วยงานความมั่นคง และผู้บังคับบัญชา เพื่อทราบแนวโน้มสถานการณ์ปัจจุบัน และนำไปเป็นแนวทางใน การจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยให้รัดกุมยิ่งขึ้น ซึ่งปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง หมายเลขโทรศัพท์ 0 2938 3666 และ 0 2716 4000 ต่อ 6302
10. มีการจัดตั้งสถาบันการรักษาความปลอดภัยและดับเพลิง - กู้ภัย เพื่อดำเนินการฝึกอบรมเพิ่มทักษะและขีดความสามารถ ให้กับพนักงานรักษาความปลอดภัยของ รฟม. และพนักงาน รปภ. ของบริษัทเอกชนซึ่ง รฟม. จัดจ้าง ให้มีมาตรฐานตามที่กำหนด
11. มีการจัดส่งพนักงานเข้ารับการฝึกอบรมร่วมกับหน่วยงาน ความมั่นคง ในด้านการป้องกันการก่อการร้าย การป้องกันและ บรรเทาสาธารณภัย การเจรจาต่อรองและการบริหารวิกฤติ เกี่ยวกับ เหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในระบบรถไฟฟ้า



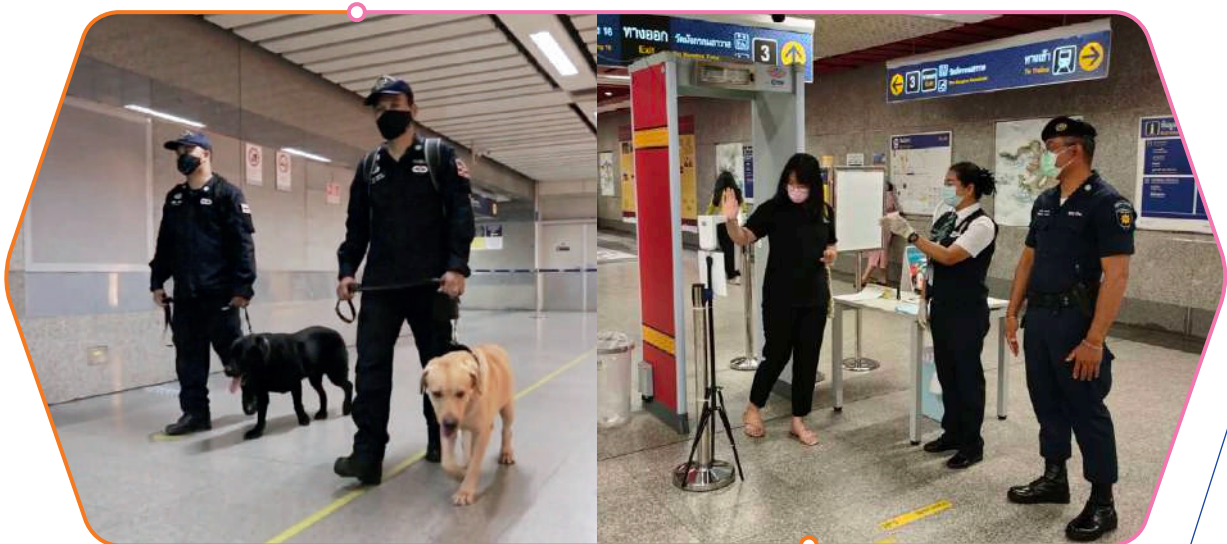
## การนำระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001-2015 มาใช้ ในงานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

รฟม. ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลความปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อย และการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ จึงกำหนดให้งานรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยเข้าสู่ระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001-2015 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งมอบการให้บริการรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัยแก่ผู้ใช้บริการ เนื่องจากระบบบริหารคุณภาพดังกล่าว มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ตรวจสอบได้ สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการที่แท้จริงของผู้ใช้บริการ ทำให้ รฟม. มีการปรับปรุงขั้นตอนและระเบียบปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้มากที่สุด การดำเนินงานระบบบริหารคุณภาพเป็นการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานของพนักงานรักษาความปลอดภัยและพนักงานกู้ภัย ตามระเบียบการปฏิบัติงานตามระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001-2015 ที่ครอบคลุมภารกิจของ รฟม. ซึ่งระเบียบปฏิบัติงานดังกล่าวจะกำหนดกระบวนการปฏิบัติงาน เพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน และสามารถทวนสอบการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ ระเบียบปฏิบัติงานการปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัยเซตระบบรถไฟฟ้ามหานครในภาวะปกติ ระเบียบปฏิบัติงานการปฏิบัติงานของพนักงานกู้ภัยในภาวะปกติ และระเบียบปฏิบัติงานการตอบโต้เหตุฉุกเฉิน

ระเบียบปฏิบัติงานดังกล่าวข้างต้นสะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของ รฟม. ที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ความมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงการให้บริการด้านความปลอดภัยที่พึงพอใจตามความต้องการของผู้ใช้บริการ เพื่อส่งมอบบริการรถไฟฟ้าที่รวดเร็วและปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง

ผลการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย รฟม. สามารถดำเนินการป้องกันปรัมา ดูแลรักษาความปลอดภัย ความสงบ และความเป็นระเบียบเรียบร้อยได้ผลตามแผนและตัวชี้วัด ตามบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ประจำปีบัญชี 2564

สำหรับการดูแลรักษาความปลอดภัยผู้โดยสาร ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ที่ผ่านมา รฟม. ได้ดำเนินการโดยจัดให้มีจุดคัดกรองวัดอุณหภูมิของผู้โดยสารทุกคน ก่อนใช้บริการรถไฟฟ้าในทุกสถานี ตลอดระยะเวลาการให้บริการ และจัดให้มีชุดปฏิบัติการรักษาความปลอดภัย กู้ภัย และพิสูจน์ทราบ (EOD, K-9) เป็นชุดปฏิบัติการหลัก เสริมการทำงานของ BEM เพื่อตอบโต้เหตุฉุกเฉิน ในฐานะพนักงานเจ้าหน้าที่ รวมถึงให้ผู้โดยสารทุกคนต้องใส่หน้ากากอนามัย หรือหน้ากากผ้าในการใช้บริการรถไฟฟ้า





## ผลการดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล

ด้วย รฟม. ให้ความสำคัญต่อบุคลากร โดยถือว่าบุคลากรเป็นทรัพยากรที่สำคัญที่สุดที่จะนำองค์กรไปสู่ความสำเร็จที่ยั่งยืน รฟม. จึงได้กำหนดกลยุทธ์การสร้างบุคลากรให้มีความเป็นมืออาชีพและสร้างวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้ ภายใต้ยุทธศาสตร์การดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2560 - 2565 ฉบับปรับปรุง ปีงบประมาณ 2564 ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาสู่การเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูงและยั่งยืน ซึ่งมีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ให้ รฟม. เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง (HPO) และมีธรรมาภิบาลที่ดี การบริหารทรัพยากรบุคคลจึงมุ่งเน้นการบริหารจัดการคนให้เป็นคนดี คนเก่ง มีความสุขและผูกพันกับองค์กร มีพฤติกรรมการทำงานตามค่านิยมร่วมขององค์กร ซึ่งมีผลการดำเนินงานด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลที่สำคัญ ดังนี้

### 1. การพัฒนาทรัพยากรบุคคล

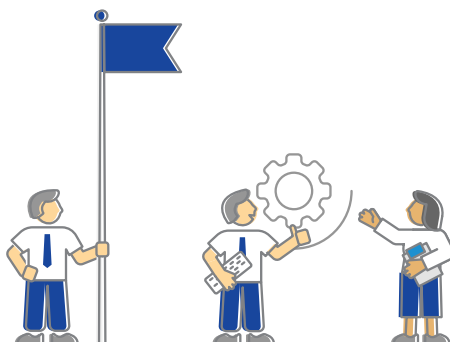
รฟม. มุ่งเน้นการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ยกระดับการเรียนรู้ และพัฒนาทรัพยากรบุคคล เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ ยุทธศาสตร์ของ รฟม. เป็นการเตรียมความพร้อมบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ เทคโนโลยีดิจิทัล และสภาพการณ์แข่งขัน (New-skill/Up-skill/Re-skill) ที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคต ในการสนับสนุนองค์กรให้มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Organization) ด้วยนวัตกรรมและมีธรรมาภิบาลที่ดี เป็นต้น

โดยในปีงบประมาณ 2564 รฟม. ได้กำหนดเส้นทางการพัฒนา (Career Training Roadmap: C-TRM) ด้วยวิธีการฝึกอบรม (Training) เพื่อพัฒนาบุคลากรตามระดับตำแหน่งงาน การคิดเชิงนวัตกรรมในการทำงาน การสร้างความตระหนักรู้ด้านความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศภายในองค์กร (Information Security Awareness) การจัดการความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศ ISO/IEC 27001:2013 เพื่อรองรับการขยายขอบเขตการขอการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 27001:2013 เป็นต้น

สำหรับการพัฒนาบุคลากรเตรียมความพร้อมบุคลากรขึ้นสู่ตำแหน่งผู้บริหารองค์กร (Succession Planning) ให้กับตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่าย/สำนัก ผู้ช่วยผู้ว่าการ และรองผู้ว่าการ ซึ่งเป็นตำแหน่งเป้าหมาย (Key Strategic Position) มีการคัดเลือกผู้มี

ศักยภาพจากการประเมินสมรรถนะหลัก (Core Competency) และสมรรถนะด้านการบริหาร (Managerial Competency) ซึ่ง รฟม. ได้มีการพัฒนาและเตรียมความพร้อมให้กับผู้ที่ผ่านเป็น Successor ได้รับการฝึกอบรมตามหลักสูตรที่กำหนด และการพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) กำหนดเครื่องมือการพัฒนาออกเหนือจากการฝึกอบรม ได้แก่ การเรียนรู้ด้วยตนเอง (Self-Learning) การติดตามแม่แบบหรือผู้รู้ (Job Shadowing) การดูงานนอกสถานที่ (Site Visit) การสอนงาน (Coaching) การมอบหมายโครงการ (Job Assignment) และการปฏิบัติจริงในภาคสนาม (On the Job Training) และส่งเสริมการสร้างเครือข่ายกับผู้บริหารระดับสูง โดยการอบรมภายนอกกับสถาบันชั้นนำ (Public Training)

ในส่วนการพัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent Management) โดยการคัดเลือกจากพนักงานระดับปฏิบัติการ ผ่านเครื่องมือประเมิน Performance Review, Show Your Idea, Situational Judgment Test และ English Test โดยผู้ที่ผ่านการคัดเลือก ได้รับการพัฒนาฝึกอบรมหลักสูตรที่สอดคล้องกับสมรรถนะหลักของบุคลากร (Core Competency) และสมรรถนะหลักขององค์กร (Corporate Core Competency) พร้อมทั้งนำเสนอผลงานโครงการพิเศษ งานพัฒนาองค์กร และงานปรับกระบวนการทำงานเพื่อให้เกิดประโยชน์กับ รฟม.



ท่ามกลางสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 รฟม. ได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการพัฒนาบุคลากร โดยนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาใช้ในการพัฒนาบุคลากรมากขึ้น เช่น การอบรมผ่านระบบ e-Learning การอบรมแบบ On-line การอบรมแบบ Hybrid Training (On-site และ On-line) และการอบรมแบบ On-air เพื่อส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรด้วยวิธีที่หลากหลาย เน้นการเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมบุคลากรให้มีส่วนร่วม และมีความรับผิดชอบในการพัฒนาตนเอง (Self-Learning) ด้วยวิธีการจัดทำแผนพัฒนารายบุคคล (Individual Development Plan: IDP) ที่นอกเหนือจากการพัฒนาโดยไม่ใช้วิธีการฝึกอบรม (Non-Training) และกำหนดให้มีการสอนงานในขณะปฏิบัติงาน (On the Job Training) ให้กับพนักงานใหม่ในช่วงระยะเวลาทดลองงาน

อีกทั้งมีการยกระดับการจัดการความรู้ผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เว็บไซต์ศูนย์กลางองค์ความรู้ (KM Website) เพื่อให้บุคลากรพร้อมรับการเรียนรู้และสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ทุกที่ทุกเวลา ปรับปรุงและพัฒนาสื่อการเรียนรู้ (e-Learning) ให้สอดคล้องกับความสามารถพิเศษขององค์กร (Corporate Core Competency) ในด้านการพัฒนาธุรกิจที่มีลูกค้าเป็นศูนย์กลาง (Customer Centric Commercial Development) และการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีรถไฟฟ้า (Transit Technology Application) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประโยชน์สูงสุดของการใช้ระบบจัดการความรู้ในองค์กร

นอกจากนี้ รฟม. ยังจัดทำระบบความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) โดยมีการวิเคราะห์ (Job Analysis) และจัดกลุ่มงาน (Job Family) โดยวิเคราะห์จากคำบรรยายลักษณะงาน คุณสมบัติเฉพาะตำแหน่งงาน และขีดความสามารถ พร้อมทั้งกำหนดแนวทางพัฒนาความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Development Plan) เพื่อให้บุคลากรมองเห็นเส้นทางเจริญเติบโตของตำแหน่งงานภายในองค์กร เป็นการส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรต่อองค์กรและผลการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ





## 2. การส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กร

รฟม. มีการดำเนินโครงการส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรใน รฟม. เรื่อยมาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2552 โดยวัฒนธรรมองค์กร รฟม. ในปัจจุบัน ประกอบด้วย MRTA ดังนี้

**Mastery** เป็นผู้มีความรู้ความสามารถสูง พร้อมเรียนรู้ มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ มีความรู้ความเชี่ยวชาญเพื่อพัฒนางานอย่างต่อเนื่อง

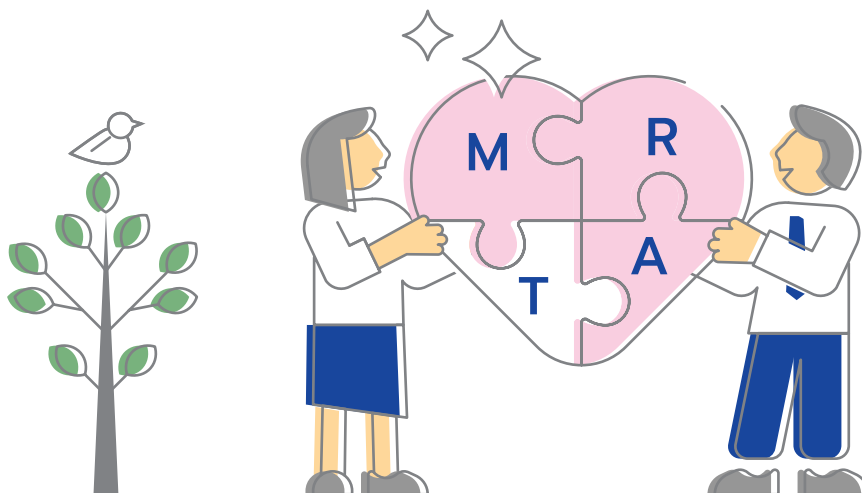
**Respect** เคารพและให้เกียรติต่อบุคคลอื่น เคารพในคุณค่า และความคิดเห็นของบุคคลอื่น ปฏิบัติต่อบุคคลอื่นด้วยการให้เกียรติและเท่าเทียม

**Teamwork** ทำงานเป็นทีมเพื่อขับเคลื่อนองค์กร เรียนรู้การอยู่ร่วมกันและร่วมมือกันทำงานภายใต้เป้าหมายขององค์กร

**Accountability** เป็นผู้มีควมรับผิดชอบ รับผิดชอบต่องาน รับผิดชอบต่อผลงาน รับผิดชอบต่อองค์กร และรับผิดชอบต่อสังคม

ในปีงบประมาณ 2564 รฟม. ดำเนินกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการรับรู้และแสดงพฤติกรรมตามวัฒนธรรมองค์กร รฟม. เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญของวัฒนธรรมองค์กร และกระตุ้นให้พนักงานแสดงออกถึงพฤติกรรมที่พึงประสงค์ตามวัฒนธรรมองค์กร รฟม. จำนวน 7 กิจกรรม ดังนี้ 1) กิจกรรมเสริมสร้างบรรยากาศและพฤติกรรมที่ดีตามประมวลจริยธรรมของ รฟม. สำหรับผู้บริหารและพนักงาน 2) กิจกรรมสื่อสารเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร 3) กิจกรรมต้านทุจริต 4) กิจกรรม Culture Champion 5) กิจกรรมผู้นำต้นแบบ MRTA 6) กิจกรรม Risk Manager และ 7) กิจกรรม Inno-Process

ทั้งนี้ ผลการประเมินการรับรู้และการแสดงพฤติกรรมตามวัฒนธรรมองค์กรของพนักงาน รฟม. ปรากฏว่าในภาพรวมพนักงานของ รฟม. มีการรับรู้วัฒนธรรมองค์กร ร้อยละ 80.40 ซึ่งอยู่ในระดับมาก และมีการแสดงพฤติกรรม ร้อยละ 90.00 ซึ่งอยู่ในระดับมากที่สุด



### 3. การส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร

เพื่อให้พนักงานทำงานร่วมกันอย่างมีความสุข มุ่งมั่น ทุ่มเทในการทำงาน รฟม. ได้ดำเนินโครงการส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กรอย่างต่อเนื่อง โดยผู้ว่าฯ รฟม. ได้มอบนโยบายการสร้าง ความผูกพัน การให้รางวัล และยกย่องบุคลากรประจำปี 2564 ดังนี้

- 1) ส่งเสริมให้บุคลากรมีการแสดงออกถึงความผูกพันต่อองค์กรในการพูดถึงองค์กรในแง่ดี การคงอยู่กับองค์กร และการมุ่งมั่นในการปฏิบัติงาน โดยสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่บุคลากรในแต่ละช่วงชีวิตการทำงาน ตั้งแต่การเตรียมความพร้อมเข้าสู่การทำงาน (Onboarding) การพัฒนาพนักงาน (Development) การรักษาพนักงาน (Retention) และการเกษียณอายุงาน (Separation)
- 2) สนับสนุนการมีส่วนร่วมของบุคลากรโดยรับฟังและนำความคิดเห็นของบุคลากรมาพิจารณาดำเนินการตามความเหมาะสม
- 3) ส่งเสริมให้บุคลากรแสดงพฤติกรรมในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต มุ่งมั่นทุ่มเทตามภาระหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายเพื่อบรรลุเป้าหมายองค์กร
- 4) ส่งเสริมให้บุคลากรใช้ชีวิตการทำงานและชีวิตส่วนตัวอย่างสมดุล มีสุขภาพร่างกาย และจิตใจ ที่แข็งแรงตามหลัก Work-Life Balance

และได้ดำเนินกิจกรรม/โครงการเพื่อส่งเสริมความผูกพันตามแผนดำเนินงานส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กรประจำปี 2564 จำนวน 12 กิจกรรม/โครงการ ดังนี้

- 1) กิจกรรม New wave first step
- 2) กิจกรรม Inno-Process
- 3) โครงการจัดทำระบบความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Path) และกำหนดแนวทางพัฒนาความก้าวหน้าในสายอาชีพ (Career Development Plan)
- 4) โครงการปรับปรุงสวัสดิการ
- 5) กิจกรรมยกย่องชมเชย
- 6) กิจกรรม MRTA Challenge
- 7) กิจกรรมขยับสัปดาห์ ทางไกลออฟฟิศซินโดรม
- 8) กิจกรรมแอโรบิกเพื่อสุขภาพ
- 9) กิจกรรมสื่อสารเพื่อเสริมสร้างความผูกพัน
- 10) กิจกรรมคุยกันฉันพี่น้อง
- 11) กิจกรรม Happy birthday to you
- 12) กิจกรรมเตรียมพร้อมรับวัยเกษียณ

ทั้งนี้ ผลการสำรวจความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กรประจำปี 2564 ปรากฏว่า ในภาพรวมบุคลากร รฟม. มีค่าเฉลี่ยความผูกพันต่อองค์กรเท่ากับ 4.23 ซึ่งอยู่ในระดับมากที่สุด



## ผลการดำเนินงานด้านการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน

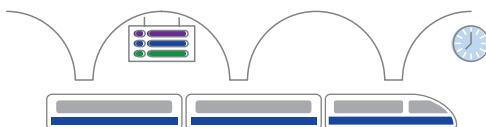
### ด้านการบริหารความเสี่ยง

การบริหารจัดการความเสี่ยงของ รฟม. ได้ยึดถือวัตถุประสงค์และเป้าหมายของการดำเนินงานตามที่กำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจขององค์กร บันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ ตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานของผู้ว่าการ รฟม. และเป้าหมายอื่นเพิ่มเติมตามความเห็นของคณะกรรมการ รฟม. และคณะกรรมการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในปีงบประมาณ 2564 รฟม. มีปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กร 10 ปัจจัยเสี่ยง ซึ่งส่งผลกระทบต่อวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ของ รฟม. ได้แก่ 1) มีโครงข่ายรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและเมืองหลักของประเทศ 2) มีโครงข่ายการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ (Inter-transfer และตัวร่วม) 3) มีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น และ 4) เพิ่มช่องทางการสร้างรายได้ โดยในการบริหารความเสี่ยงของ รฟม. มีการกำหนดระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) และช่วงเบี่ยงเบนที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance) ทั้งในระดับเป้าหมายองค์กรและรายปัจจัยเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการความเสี่ยงมีประสิทธิภาพ รวมถึงได้จัดทำแผนภาพแสดงระดับความเสี่ยง (Risk Profile) เพื่อช่วยในการติดตามผลการบริหารความเสี่ยงในแต่ละช่วงเวลา และได้มีการบูรณาการการติดตามรายงานผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการ การปรับเปลี่ยนแผนปฏิบัติการ และการคาดการณ์ผลการดำเนินงานเพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงสามารถมองเห็นภาพรวมของการทำงานได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น สามารถ detect ความไม่เข้ากันของการทำงานได้ชัดเจนที่แตกต่างกันได้ โดย ณ สิ้นเดือนมิถุนายน 2564 ปัจจัยเสี่ยงระดับองค์กรส่งผลกระทบต่อตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กรจำนวน 10 ตัวชี้วัด

โดยเป็นปัจจัยเสี่ยงที่มีระดับความเสี่ยงสูงกว่าระดับที่ยอมรับได้ 6 ปัจจัยเสี่ยง ซึ่งส่งผลกระทบต่อตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กรจำนวน 6 ตัวชี้วัด โดยในจำนวนตัวชี้วัดนี้ มีอยู่ 3 ตัวชี้วัดที่มีผลการคาดการณ์ผลการดำเนินงาน ณ สิ้นปีงบประมาณ 2564 ว่าจะไม่ได้ตามเป้าหมาย คือ 1) ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร สายเฉลิมรัชมงคลและสายฉลองรัชธรรม 2) รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์สายเฉลิมรัชมงคลและสายฉลองรัชธรรม และ 3) ร้อยละที่ลดลงของผลขาดทุนจากการบริหารอาคารจอดรถสายฉลองรัชธรรม ซึ่ง รฟม. ได้มีการกำหนดแผนการจัดการความเสี่ยงเพื่อบริหารจัดการและลดระดับความเสี่ยง เช่น การสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรทางการตลาดในการจัดให้มีสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมและการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์/กิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวรอบแนวสายทาง เป็นต้น

นอกจากนี้ในช่วงปีงบประมาณ 2564 ความเสี่ยงของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ยังคงมีความรุนแรงและส่งผลกระทบต่อการทำงาน รฟม. จึงได้มีมาตรการลดความเสี่ยงโดยให้ผู้โดยสารสวมหน้ากากอนามัยหรือหน้ากากผ้าตลอดเวลาที่เข้าใช้บริการระบบรถไฟฟ้า จัดตั้งจุดตรวจวัดอุณหภูมิ จัดวางแอลกอฮอล์ล้างมือ จุดจำหน่ายหน้ากากผ้า รวมถึงกำหนดระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ภายในขบวนรถไฟฟ้า การจัดขบวนเสริมในช่วงเวลาเร่งด่วน และทำความสะอาดด้วยน้ำยาฆ่าเชื้อโรคในบริเวณที่ผู้โดยสารต้องมีการสัมผัส เพื่อความปลอดภัยและสร้างความมั่นใจให้กับผู้บริการรถไฟฟ้า





### ด้านการควบคุมภายใน

รฟม. ได้ดำเนินงานด้านการควบคุมภายในตาม พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 และหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2564 รฟม. ได้มีการทบทวน/ปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานด้านการควบคุมภายในระดับกระบวนการทำงานที่สำคัญขององค์กร โดยเปลี่ยนจากที่ทุกส่วนงานปรับปรุงและทบทวนระบบควบคุมภายในของส่วนงานทุก 4 เดือน เป็นทุก 3 เดือน (รายไตรมาส) และกำหนดให้รายงานในสายรองบังคับบัญชาของตัวเอง ผ่านการประชุมสื่อสารเพื่อถ่ายทอดข้อมูลสำคัญและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของสายรองบังคับบัญชา รวมทั้งกำหนดให้คณะกรรมการควบคุมภายในมีการประชุมอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อกลั่นกรองการประเมินความเหมาะสมของกิจกรรมควบคุม จัดทำรายงานการประเมินผลการควบคุมภายในระดับหน่วยงานรัฐก่อนเสนอผู้ว่าการ รฟม. รับรองความเพียงพอของการควบคุมภายใน และพิจารณาให้ข้อสังเกตต่อการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการควบคุมภายในของสายรองบังคับบัญชาต่อการพัฒนาปรับปรุงกิจกรรมควบคุม

รฟม. ได้กำหนดตัวชี้วัด (KPIs) ของการดำเนินงานด้านการควบคุมภายในเพื่อให้สะท้อนถึงประสิทธิภาพของการดำเนินงาน โดยกำหนดกิจกรรมที่จะต้องจัดทำประกอบด้วย 1) การจัดทำมีกระบวนการปฏิบัติงาน (Service Blue Print + SIPOC Model)

ที่ระบุตัวชี้วัดในกระบวนการ (in - process KPIs) และ 2) การจัดทำให้มีกระบวนการติดตามการดำเนินงานที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2564 ได้กำหนดให้มีค่าเป้าหมายร้อยละ 90 ของกระบวนการทำงานสำคัญที่ต้องจัดให้มีระบบควบคุมภายใน ที่มีกิจกรรมควบคุม 2 กิจกรรมตามข้างต้น

รฟม. ได้กำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ นโยบายและกระบวนการปฏิบัติงานที่ได้วางไว้โดยได้กำหนดให้มีการแจ้งข้อมูลและประเมินการปฏิบัติงานตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับงานที่ได้รับผิดชอบ ในช่วงเดือนพฤษภาคม - เดือนมิถุนายนของทุกปี ทุกส่วนงานได้แจ้งและประเมินการปฏิบัติงานตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน ทั้งนี้ ไม่พบการกระทำที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้อง และไม่พบส่วนงานที่ถูกร้องเรียนหรือถูกฟ้องร้องจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ตลอดจนมีการสร้างบรรยากาศเพื่อส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติตามกฎหมายและจริยธรรม มีการกำหนดมาตรการป้องกันความเสียหาย/ประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งมีการทบทวนปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างเหมาะสม



### ด้านการบริหารระบบบริหารคุณภาพ

รฟม. ได้รับการรับรองระบบบริหารงานคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001 มาตั้งแต่ปี 2549 จากสถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ (สรอ.) จำนวน 4 งาน ได้แก่ งานรักษาความปลอดภัย งานกู้ภัย งานบริหารที่จอดรถ และงานกำกับดูแลการเดินทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง - สถานีบางซื่อ) และได้รับการขยายขอบข่ายการรับรองสำหรับงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในปี 2557 ด้วยความมุ่งมั่นในการดำเนินกิจการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนตามมาตรฐานที่กำหนด สร้างความสมดุลระหว่างกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียและพัฒนากิจกรรมในระบบบริหารคุณภาพอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ประชาชนได้รับความพึงพอใจและได้รับบริการที่ดีตามมาตรฐานสากล ในปีงบประมาณ 2561 รฟม. ได้รับการรับรอง

ระบบบริหารงานคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015 จาก สรอ. ในงานรักษาความปลอดภัย งานกู้ภัย งานบริหารที่จอดรถ และงานกำกับดูแลการเดินทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ช่วงสถานีหัวลำโพง - สถานีบางซื่อ) และสายฉลองรัชธรรม และงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำหรับโครงการรถไฟฟ้าทุกโครงการ โดยในปีงบประมาณ 2564 สรอ. ได้ดำเนินการตรวจประเมินเพื่อการรับรองใหม่ (Re-assessment) สำหรับระบบบริหารงานคุณภาพตามมาตรฐาน ISO 9001:2015 ซึ่งผลการตรวจประเมินไม่พบข้อบกพร่อง และได้ออกใบรับรองระบบบริหารคุณภาพ ISO 9001:2015 ให้แก่ รฟม. โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 27 มกราคม 2564 ถึงวันที่ 26 มกราคม 2567





## ผลการดำเนินงานด้านการประเมินผลการดำเนินงานขององค์กร

รฟม. เข้าสู่ระบบประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจมาตั้งแต่ปีงบประมาณ 2540 โดยตั้งแต่ปีงบประมาณ 2563 สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้กำหนดให้ทุกรัฐวิสาหกิจเข้าสู่ระบบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) ซึ่งในปีงบประมาณ 2564 มีกรอบการประเมินผลการดำเนินงานแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

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

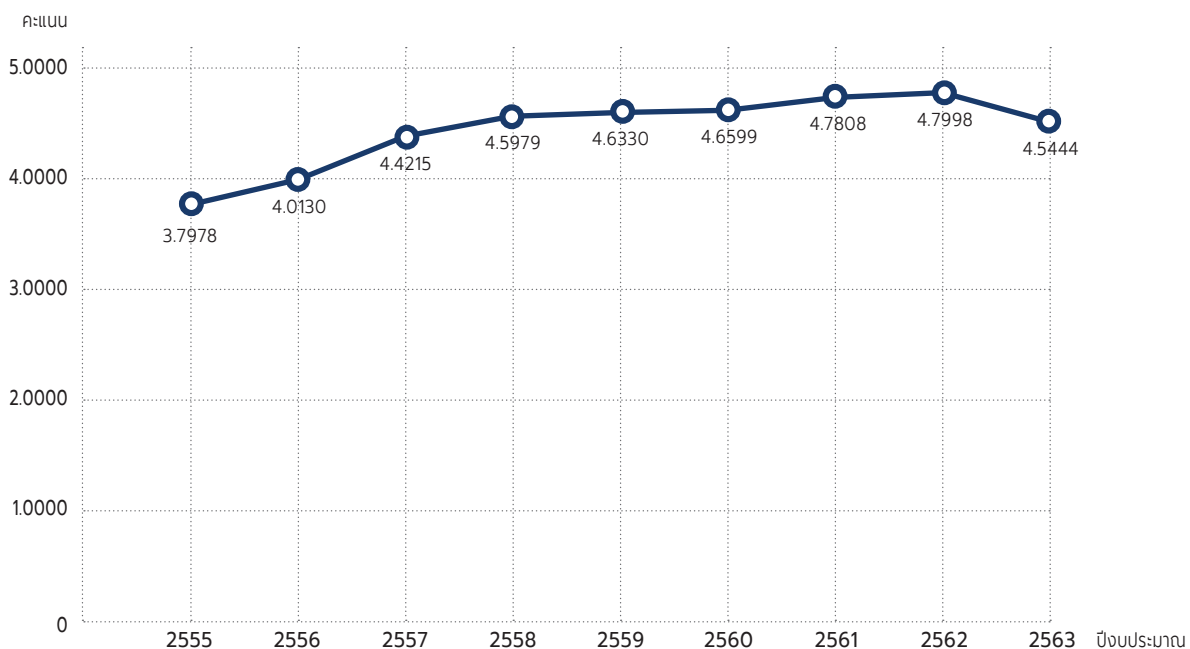
1. การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ เช่น ยุทธศาสตร์ชาติ นโยบาย และแผนยุทธศาสตร์ของรัฐวิสาหกิจ ฯลฯ
2. ผลการดำเนินงานที่สำคัญ (Key Result) เช่น ผลการดำเนินงานตามภารกิจที่สำคัญ แผนงานโครงการที่สำคัญที่สะท้อนประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลสัมฤทธิ์ ฯลฯ โดยเป็นการพิจารณากำหนดตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของคณะกรรมการจัดทำบันทึกข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงาน รายสาขา (SubPAC)

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

1. ด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร
2. ด้านการวางแผนเชิงกลยุทธ์
3. ด้านการบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน
4. ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า
5. ด้านการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล
6. ด้านการบริหารทุนมนุษย์
7. ด้านการจัดการความรู้และนวัตกรรม
8. ด้านการตรวจสอบภายใน

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ 2563 รฟม. มีคะแนนประเมินผลโดยรวมเท่ากับ 4.5444 คะแนน จากคะแนนเต็ม 5.0000 คะแนน ซึ่งสูงเป็นอันดับหนึ่งในรัฐวิสาหกิจ สาขาขนส่ง 9 แห่ง โดยผลการประเมินด้านการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ได้ 5.0000 คะแนน ด้านผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจได้ 4.7315 คะแนน และด้าน Core Business Enablers ได้ 4.2235 คะแนน

กราฟแสดงผลการประเมินผลการดำเนินงานของ รฟม. ปีงบประมาณ 2555 - 2563



## ผลการดำเนินงานด้านการตรวจสอบภายใน

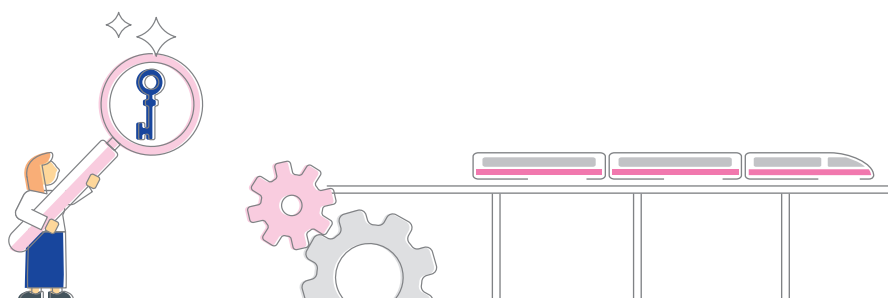
รฟม. ได้จัดตั้งสำนักตรวจสอบเพื่อปฏิบัติงานให้คำแนะนำ ปรีกษา และทำการตรวจสอบการดำเนินงานของ รฟม. เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กรด้วยความเป็นอิสระและเที่ยงธรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าและปรับปรุงการดำเนินงาน การบริหารจัดการ และช่วยให้ รฟม. สามารถบรรลุพันธกิจที่กำหนดไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยการประเมินและปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน และการกำกับดูแลอย่างเป็นระบบ และเป็นระเบียบ

การกำหนดโครงสร้างของสำนักตรวจสอบ รฟม. มีความเป็นอิสระ โดยมีหัวหน้าหน่วยตรวจสอบภายใน ที่มีสถานภาพเทียบเท่าผู้บริหารอื่น ๆ ใน รฟม. โดยมีโครงสร้างในการรายงานเกี่ยวกับการตรวจสอบภายในขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. และการบริหารงานทั่วไปจะขึ้นตรงต่อผู้ว่าการ รฟม. โดยการแต่งตั้ง โยกย้าย ถอดถอน เลื่อนขั้น เลื่อนตำแหน่ง และประเมินผลงานของผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ รฟม. คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. จะเป็นผู้เสนอคณะกรรมการ รฟม. เพื่อพิจารณา โดยให้ผู้ว่าการ รฟม. เสนอความเห็นประกอบการพิจารณา การปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบเป็นไปตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรั้ววิสาหกิจ พ.ศ. 2555 คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของรั้ววิสาหกิจ ฉบับปรับปรุงปี 2555 กระทรวงการคลัง และมาตรฐานสากลการปฏิบัติงานวิชาชีพการตรวจสอบภายใน ของสถาบันผู้ตรวจสอบภายใน (The Institute of Internal Auditors: IIA) โดยมีการจัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 3 ปี แผนการตรวจสอบประจำปี ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินความเสี่ยงของ รฟม. และครอบคลุมถึงกิจกรรมทุกกิจกรรมและทุกกระบวนการ และจะมีการทบทวนความเหมาะสมของแผนการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี ซึ่งแผนการตรวจสอบจะได้รับการสอบทานและปรับปรุงตามความเหมาะสม ตามความเห็น และข้อเสนอแนะของคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ผู้บริหารระดับสูง ความคาดหวังของผู้บริหาร และจากการหารือร่วมกับผู้สอบบัญชีภายนอก (สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน) โดยแผนการตรวจสอบระบุการจัดสรรทรัพยากรและเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงานสำหรับกิจกรรมที่ต้องทำการตรวจสอบตามผลการประเมินความเสี่ยง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 สำนักตรวจสอบได้มีการตรวจสอบ จำนวน 21 หัวข้อ ซึ่งผลการดำเนินงานของสำนักตรวจสอบในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 มีการดำเนินงานครบถ้วนตามแผนการตรวจสอบ ทั้งนี้ แผนการตรวจสอบจะได้รับการพิจารณาจากผู้ว่าการ รฟม. ก่อนจะนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. เพื่อพิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อคณะกรรมการ รฟม. เพื่อทราบ ต่อไป

คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. อย่างน้อยไตรมาสละครั้ง โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ รฟม. ทำหน้าที่เลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ซึ่งเลขานุการ จะรายงานผลการปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบ โดยจะรายงานผลการตรวจสอบเป็นรายไตรมาสและประจำปี เสนอผู้ว่าการ รฟม. คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. และคณะกรรมการ รฟม. พร้อมทั้งมีการติดตามการดำเนินงานของหน่วยรับตรวจตามข้อเสนอแนะ

ในการรักษาคุณภาพของผู้ตรวจสอบภายใน สำนักตรวจสอบจะจัดให้มีการประเมินตนเองเป็นประจำทุกปี พร้อมทั้งจัดทำแผนปฏิบัติการ เพื่อปรับปรุงการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในเสนอผู้ว่าการ รฟม. พิจารณาให้ความเห็นชอบ เสนอคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. อนุมัติ เพื่อให้การปฏิบัติงานสอดคล้องกับมาตรฐานการปฏิบัติงาน การตรวจสอบภายใน นอกจากนี้สำนักตรวจสอบ จัดให้มีการประเมินความพึงพอใจของหน่วยรับตรวจ ผู้ว่าการ รฟม. และคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ต่อการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบ เพื่อเป็นตัวชี้วัดประกอบการพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบ และเพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับการปรับปรุงการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบ

สำนักตรวจสอบ จะทำการสรรหาบุคลากรที่มีคุณสมบัติที่เหมาะสมที่มีความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ ในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานตรวจสอบ หรือพัฒนาบุคลากรที่มีอยู่แล้วให้มีความเชี่ยวชาญมากขึ้น ซึ่งแผนการตรวจสอบภายในจะระบุเป็นส่วนหนึ่งในการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรดังกล่าวไว้ด้วย



## ผลการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

ในปีงบประมาณ 2564 ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ ได้มุ่งเน้นในการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาสนับสนุนการปฏิบัติงานของ รฟม. อย่างต่อเนื่อง เพื่อช่วยในการบริหารจัดการข้อมูลและปรับปรุงกระบวนการทำงานขององค์กรให้สอดคล้องกับยุคดิจิทัลในปัจจุบัน อีกทั้งยังสอดคล้องกับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 ของรัฐบาลที่เน้นการขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรม รวมถึงส่งเสริมการดำเนินงานแบบความปกติใหม่ (New Normal) เนื่องจากมีกระบวนการที่สามารถดำเนินการด้วยระบบมากขึ้น ลดขั้นตอนการสัมผัสและใกล้ชิดกัน โดยมีรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

### 1. การดำเนินงานโครงการตามแผนวิสาหกิจของ รฟม. และแผนปฏิบัติการ ฉบับป้องกันประมาณ 2564

1.1 โครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน 3 โครงการ ได้แก่

- โครงการระบบประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลจากวิดีโอเพื่อการบริหารงานรถไฟฟ้า ระยะที่ 1 (Video Analytics) เป็นการพัฒนาเครื่องมือวิเคราะห์ภาพจากระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ป้องกันป้องปรามการรักษาความปลอดภัยในการให้บริการรถไฟฟ้า โดยใช้เทคโนโลยีตรวจจับใบหน้าวัตถุ บ้ายทะเบียนรถยนต์ และนับจำนวนคนในบริเวณที่กำหนด

- โครงการพัฒนาระบบบริหารความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM)
- โครงการระบบเฝ้าระวังข้อมูลและการบริหารจัดการสังคมออนไลน์ (Social Network Monitoring & Management System)

สำหรับโครงการพัฒนาระบบบริหารความสัมพันธ์ลูกค้า (CRM) และโครงการระบบเฝ้าระวังข้อมูลและการบริหารจัดการสังคมออนไลน์ (Social Network Monitoring & Management System) ได้ดำเนินการพัฒนารวมกันภายใต้ชื่อระบบการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ โดย รฟม. ได้ให้ความสำคัญต่อการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนจากช่องทางต่าง ๆ (Voice of Customer) พร้อมทั้งวิเคราะห์ข้อมูลและบริหารจัดการได้อย่างรวดเร็ว โดยสามารถนำข้อมูลมาต่อยอดและพัฒนาการบริการรถไฟฟ้าให้ดียิ่งขึ้น และเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการและสร้างความพึงพอใจต่อประชาชน

1.2 โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 3 โครงการ ได้แก่

- โครงการระบบบริหารทรัพยากรองค์กร (ERP) เป็นโครงการส่งเสริมการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้สนับสนุนการปฏิบัติงานภายในองค์กร เพื่อช่วยในการดำเนินงานของฝ่าย/สำนักที่เกี่ยวข้อง เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลของการดำเนินงานด้านงบประมาณ บัญชี ภาษี การเงิน ตรวจจับเงินกู้และระบบจัดซื้อจัดจ้างของ รฟม. ให้มีความรวดเร็ว ถูกต้องแม่นยำ เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันได้อย่างรวดเร็ว สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์และตอบสนองต่อการดำเนินงานได้อย่างทันทั่วถึง

- 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 เป็นโครงการนำร่องเพื่อใช้ในการแก้ปัญหาหรือพยากรณ์เพื่อนำไปสู่ผลลัพธ์ที่สามารถนำไปประยุกต์ใช้งานด้านการพัฒนากลยุทธ์ หรือประกอบการวางแผนการตัดสินใจได้อย่างถูกต้องทันสถานการณ์ และเป็นไปในทิศทางเดียวกับเป้าประสงค์ขององค์กร

- โครงการระบบประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลจากวิดีโอเพื่อการบริหารงานรถไฟฟ้า ระยะที่ 2 (Video Analytics) เป็นโครงการต่อยอดของโครงการระบบประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลจากวิดีโอ ระยะที่ 1 โดยพัฒนาและปรับปรุงสำหรับใช้ในการป้องกัน/ป้องปรามเหตุการณ์ความไม่สงบจากผู้ต้องสงสัย โดยวิธีตรวจจับใบหน้า (Face Detection) เพื่อเปรียบเทียบกับคลังข้อมูลผู้ต้องสงสัย และสามารถทำการค้นหาด้วยใบหน้าหรืออัตลักษณ์ของผู้ต้องสงสัยในพื้นที่ความรับผิดชอบของ รฟม. ได้อย่างรวดเร็ว อีกทั้งระบบดังกล่าวยังสามารถนับจำนวนผู้ใช้บริการ และตรวจจับป้ายทะเบียนรถยนต์ที่เข้าใช้บริการในพื้นที่จอดรถหรือพื้นที่อื่น ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม. เพื่อใช้เป็นข้อมูลสำหรับการปรับปรุงการให้บริการในอนาคตได้



## 2. การดำเนินงานโครงการตามแผนดำเนินงาน การบริหารจัดการเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล ประจำปีงบประมาณ 2564

2.1 โครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน 9 โครงการ ได้แก่

- โครงการเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ประจำปีงบประมาณ 2564
- โครงการเช่าเครื่องพิมพ์ ประจำปีงบประมาณ 2564
- โครงการจัดหาบริการช่องทางสื่อสารข้อมูลระบบอินเทอร์เน็ตของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2564
- โครงการจ้างบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไข ระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล ระบบรักษาความปลอดภัยทางคอมพิวเตอร์ และศูนย์คอมพิวเตอร์หลัก รฟม. (MADC) ประจำปีงบประมาณ 2564
- โครงการพัฒนาระบบทะเบียนกลาง Web Service
- โครงการระบบเลขานุการคณะกรรมการ รฟม.
- โครงการจัดหาอุปกรณ์รักษาความปลอดภัยของระบบเครือข่ายไฟร์วอลล์
- โครงการจัดหาอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย IPS (Intrusion Prevention System)
- โครงการ Big Data เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารระดับสูง ระยะที่ 1

2.2 โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 14 โครงการ ได้แก่

- โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาและจัดทำมาตรฐานข้อมูลของ รฟม.

- โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร และแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570
- โครงการระบบบริหารทรัพยากรบุคคล
- โครงการระบบศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศของ รฟม. (DOC) และระบบสารสนเทศสำหรับผู้บริหาร (EIS)
- โครงการระบบงานกำกับการเดินทาง
- โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงการดำเนินงานของผู้รับสัมปทานกับระบบสารสนเทศ สำหรับผู้บริหารระดับสูง (สายสัมพันธ์เหนือ ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ)
- โครงการจัดหาบริการโดรนสำหรับเก็บข้อมูลภาพถ่ายทางอากาศเพื่อตรวจสอบผู้บุกรุก และสำหรับเป็นข้อมูลอ้างอิงทางด้านพื้นที่สำหรับงานกรรมสิทธิ์ที่ดินและงานก่อสร้าง
- โครงการพัฒนาระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี บริหารจัดการความเสี่ยงและควบคุมภายใน
- โครงการพัฒนาเว็บไซต์หน่วยงานภายใน/ภายนอก (เว็บไซต์)
- โครงการพัฒนาระบบบริหารโครงการและรายงานความคืบหน้า
- โครงการระบบจัดการยานพาหนะ และอาคารสถานที่
- โครงการระบบเครื่องแม่ข่ายแบบประมวลผลกลุ่มเมฆ และ Virtual Desktop Infrastructure ระยะที่ 3
- โครงการระบบห้องสมุดกฎหมาย
- โครงการระบบการขออนุญาตก่อสร้างเขตพื้นที่ปลอดภัยรถไฟฟ้า



### 3. การดำเนินงานโครงการตามแผนงานการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ สฟม. (e-MRTA)

แผนงานการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของ สฟม. (e-MRTA) เป็นแนวทางการให้บริการในรูปแบบดิจิทัล เพื่อยกระดับการให้บริการและสนับสนุนการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีโครงการที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนงาน e-MRTA จำนวน 12 โครงการ ดังนี้

3.1 โครงการที่ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

- โครงการรับชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment)
- โครงการรับเรื่องร้องเรียน (e-Contact Center)

3.2 โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ จำนวน 10 โครงการ ได้แก่

- โครงการยกระดับระบบจัดการความรู้ในองค์กร (KM System)
- โครงการจัดหมวดหมู่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการกรณีพิพาทที่ดิน
- โครงการศูนย์เผยแพร่ความรู้งานระบบรถไฟฟ้ามหานครสำหรับประชาชน (e-Construction Knowledge)
- โครงการพัฒนาศูนย์ข้อมูลด้านการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า (e-Construction Data Center)
- โครงการระบบติดตามผลการตรวจสอบและการขออนุญาตในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้ามหานคร (e-Permission)
- โครงการจัดทำใบกำกับภาษีอิเล็กทรอนิกส์และใบเสร็จรับเงินอิเล็กทรอนิกส์ (e-Business)
- โครงการพัฒนาห้องสมุดอิเล็กทรอนิกส์ (e-Library)
- โครงการพัฒนาระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ (การทำลายเอกสาร)
- โครงการแบบฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์สำหรับผู้ถูกเวนคืนที่ดิน
- โครงการพัฒนาระบบลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Signature)

### 4. การทบทวน/ปรับปรุงแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สฟม. ปีงบประมาณ 2560 - 2565 (ฉบับปรับปรุงปีงบประมาณ 2565)

คณะทำงานเทคโนโลยีดิจิทัลของ สฟม. ได้เห็นชอบแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ สฟม. ปีงบประมาณ 2560 - 2565 (ฉบับปรับปรุงปีงบประมาณ 2565) เรียบร้อยแล้ว โดยได้มีการทบทวน/ปรับปรุงให้สอดคล้องกับความต้องการทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศของแต่ละส่วนงานในปัจจุบัน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อการให้บริการและการปฏิบัติงาน ประกอบกับสนับสนุนให้มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ สฟม. เป็นไปอย่างต่อเนื่องตามนโยบายของรัฐบาล ทั้งนี้ได้แจ้งให้ส่วนงานภายใน สฟม. รับทราบและนำแผนปฏิบัติการดิจิทัลฯ ไปใช้เป็นกรอบและแนวทางในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมถึงนำไปบูรณาการร่วมกันกับแผนงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเรียบร้อยแล้ว

### 5. การสนับสนุนการปฏิบัติงานภายในองค์กร และพัฒนาศักยภาพของการดำเนินงานต่าง ๆ สรุปลำดับดังนี้

5.1 ด้านการสนับสนุนการปฏิบัติงานภายในองค์กร

- การให้คำปรึกษาและแก้ไขปัญหาการใช้งานระบบสารสนเทศ ระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล
  - การให้บริการระบบสารสนเทศของ สฟม. โดยให้คำปรึกษา แก้ไขปัญหา และปรับปรุงระบบสารสนเทศ สฟม. เพื่อให้ระบบสารสนเทศที่ใช้สำหรับสนับสนุนการปฏิบัติงานสามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งถูกต้องและตรงตามความต้องการของผู้ใช้งาน โดยมีผลการสำรวจความพึงพอใจการให้บริการด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ประจำปีงบประมาณ 2564 เท่ากับร้อยละ 97.73

- การให้บริการระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล เช่น การให้บริการซ่อมแซมและแก้ไขปัญหาเครื่องคอมพิวเตอร์ (PC/Notebook) เครื่องพิมพ์ และเครื่อง Scanner ทั้งหมดภายในองค์กร การให้บริการพื้นที่จัดเก็บข้อมูลส่วนกลาง (File Server) ระบบจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (Email) การให้บริการระบบเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server) การให้บริการ Internet เครื่องข่ายภายในองค์กร Wi-fi VDO Conference และเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างอาคาร เป็นต้น โดยมีผลการสำรวจความพึงพอใจการให้บริการด้านระบบคอมพิวเตอร์และระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล ประจำปีงบประมาณ 2564 เท่ากับร้อยละ 90.22

- การบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ สฟม. โดยดำเนินการจัดทำค่าขอตั้งงบประมาณ กำหนดแผนจัดซื้อจัดจ้าง จัดทำข้อกำหนดและขอบเขตของงานการจ้างบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ สฟม. พร้อมทั้งเก็บข้อมูลความต้องการของผู้ใช้งาน ศึกษาวิเคราะห์และจัดทำข้อกำหนดฯ รวมทั้งราคากลาง สำหรับปรับปรุงและบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ สฟม. เพื่อให้ระบบสารสนเทศของ สฟม. สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปีงบประมาณ 2564 มีการจ้างบำรุงรักษาระบบสารสนเทศ สฟม. ทั้งหมดจำนวน 10 ระบบ ประกอบกับมีการบำรุงรักษาและซ่อมแซมแก้ไขระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายสื่อสารข้อมูล ระบบรักษาความปลอดภัยทางคอมพิวเตอร์ และศูนย์คอมพิวเตอร์หลัก สฟม. ประจำปีงบประมาณ 2564





## 5.2 ด้านพัฒนาศักยภาพของการดำเนินงาน

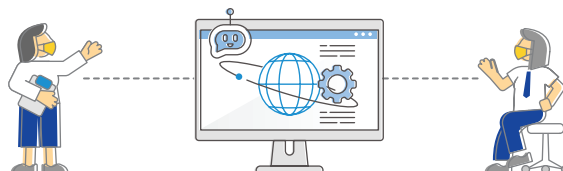
- การฝึกซ้อมกู้คืนระบบและปฏิบัติงานในภาวะวิกฤตหรือเหตุการณ์ฉุกเฉินต่าง ๆ ได้ตามแผนการฝึกซ้อมกู้คืนระบบประจำปีงบประมาณ 2564 โดยมีระบบสารสนเทศ รฟม. จำนวน 6 ระบบ ได้แก่ 1) ระบบ Active Directory 2) ระบบ File Sharing 3) ระบบอินทราเน็ต (Intranet) (ตู้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์) 4) ระบบงบประมาณ การเงิน และบัญชี 5) ระบบจัดซื้อจัดจ้าง และ 6) ระบบพัสดุ พร้อมใช้งานตามระยะเวลา (RTO) ที่กำหนด ข้อมูลสารสนเทศถูกต้อง ครบถ้วน และพร้อมใช้งาน โดยสามารถนำไปใช้งานได้ทันเวลาและตรงตามวัตถุประสงค์ รวมทั้งผู้ใช้งานมีความพึงพอใจต่อการให้บริการในระดับพึงพอใจมากที่สุด

- การจัดการและสอบทานสิทธิ์การใช้งานระบบสารสนเทศ โดยเพิ่ม/ยกเลิก/เปลี่ยนแปลง และสอบทานสิทธิ์ผู้ใช้งานระบบสารสนเทศ รฟม. ตามนโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รฟม. มีความมั่นคงปลอดภัยอย่างครบถ้วน โดยปีงบประมาณ 2564 ผลการสอบทานสิทธิ์การเข้าถึงระบบและการกำหนดสิทธิ์ตามบทบาท ได้แก่ 1) ระบบอินทราเน็ต (MITS) 2) ระบบสารบรรณอิเล็กทรอนิกส์ 3) เว็บไซต์ รฟม. 4) ระบบจัดการฝึกอบรม (HRD) และ 5) ระบบองค์ความรู้สำหรับ IT (IT KM) เท่ากับร้อยละ 100

- การตรวจสอบสิทธิ์ในการเข้าถึงระบบสารสนเทศบนระบบ Active Directory ของ รฟม. (Access Control Permission) โดยตรวจสอบความถูกต้องของสถานะของผู้ใช้งาน ได้แก่ ทำงานอยู่ในปัจจุบัน (Online) ล่าออกจาก รฟม. ไม่เกิน 3 เดือน (Disable) และล่าออกจาก รฟม. เกิน 3 เดือน (Deleted) ตามนโยบายการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของ รฟม. มีความมั่นคงปลอดภัยอย่างครบถ้วนโดยปีงบประมาณ 2564 ผลการสอบทานสิทธิ์ในการเข้าถึงระบบสารสนเทศที่มีการเชื่อมต่อกับระบบ Active Directory มีความถูกต้องครบถ้วนเท่ากับร้อยละ 100 และการเข้าถึงระบบงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานมีความถูกต้องครบถ้วนเท่ากับร้อยละ 96.92

## 6. การนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนการปฏิบัติงานในการดำเนินงานแบบ New Normal

ปัจจุบัน รฟม. ได้มีการจัดเตรียมความพร้อมของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อรองรับการปฏิบัติงานตามนโยบายการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ของรัฐบาล โดยได้จัดเตรียมระบบ Mobile Device Management ด้วย Program VMware Workspace ONE รวมถึงระบบ VPN (Virtual Private Network) ด้วยโปรแกรม Global Protect และ Checkpoint Capsule เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานสามารถปฏิบัติงานจากที่พักอาศัย (Work from Home) รวมถึงได้จัดเตรียมระบบการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ด้วยโปรแกรม Cisco Webex Meeting และ Zoom เพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานสามารถร่วมกันประชุมหรือในงานที่เกี่ยวข้องผ่านโปรแกรมดังกล่าว ทั้งนี้ ระบบที่จัดเตรียมไว้ได้มีการจัดทำแนวปฏิบัติในการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้การประชุมดำเนินการตามมาตรการป้องกันและควบคุมให้มีความปลอดภัยด้านสารสนเทศ รวมถึงสอดคล้องตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจว่าทั้งด้านฮาร์ดแวร์ ซอฟต์แวร์ และข้อมูลสารสนเทศที่นำมาปฏิบัติงานมีความถูกต้อง ครบถ้วน พร้อมใช้งานตามวัตถุประสงค์และทันเวลาโดยในช่วงระยะเวลาที่เกิดโรคระบาดร้ายแรงจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 พบว่าโรคระบาดร้ายแรงดังกล่าว ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการทำงานของ รฟม. มากนัก เนื่องจาก รฟม. มีการนำระบบและเทคโนโลยีสารสนเทศมาปรับใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานในปัจจุบัน ส่งผลให้ รฟม. สามารถดำเนินงานที่เกี่ยวข้องต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง



## ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

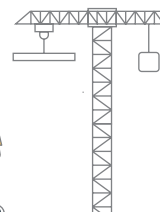
การบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานของ รฟม. เป็นการดำเนินการที่สอดคล้องตามกฎหมายและมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้มีการติดตามเฝ้าระวังเกี่ยวกับสถานการณ์โรคระบาดอุบัติใหม่ เพื่อนำไปสู่การวางแผนในการควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดในเชิงรุก อาทิ การประกาศนโยบายความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน การกำหนดโครงสร้างหน่วยงานและบุคลากรด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานประจำปี การจัดทำมาตรฐานและมาตรการที่เกี่ยวข้องด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานที่ครอบคลุมทุกกิจกรรมขององค์กร เพื่อแสดงเจตนากรณีในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยที่ปลอดภัยและเสริมสร้างคุณภาพชีวิตในการทำงานที่ดีของบุคลากร สอดคล้องตามนโยบายภาครัฐ “แรงงานปลอดภัยและสุขอนามัยดี” และโครงการความปลอดภัยและอาชีวอนามัยของประเทศไทย (Safety Thailand)

ในปีงบประมาณ 2564 รฟม. ได้ดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่สอดคล้องตามกฎหมาย อาทิ การจัดประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ประจำเดือน การจัดทบทวนที่ปรึกษาการปฏิบัติตนในกรณีฉุกเฉิน สำหรับผู้ใช้งานอาคารสำนักงาน รฟม. การตรวจวัดและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมในการทำงาน การฝึกอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้า การจัดบรรยายให้ความรู้ด้านสุขภาพรายไตรมาส การรณรงค์ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในการทำงาน ตามมาตรการ 4 หยุด (หยุดคน หยุดเพื่อน หยุดงาน หยุดเครื่องมือ) ตลอดจนดำเนินการจัดทำมาตรการเพื่อเฝ้าระวัง ควบคุมและป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 โดยมีการออกประกาศการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เรื่อง มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 การจัดซื้อเครื่องตรวจวัดอุณหภูมิร่างกาย การจัดตั้งจุดคัดกรองก่อนเข้าอาคารสำนักงาน การจัดจุดบริการเจลล้างมือ การแจกหน้ากากผ้าและหน้ากากอนามัย การบรรยายให้ความรู้เกี่ยวกับโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 การดำเนินชีวิตแบบปกติวิถีใหม่ (New Normal) การเว้นระยะห่าง

ทางสังคม (Social Distancing) การฉีดพ่นน้ำยาฆ่าเชื้อบริเวณอาคารสำนักงาน รฟม. การแจกจ่ายชุดตรวจวัดใช้ การแจกจ่ายชุดตรวจ COVID-19 Antigen Test Kit (ATK) การฉีดวัคซีนเพื่อป้องกันโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ให้กับพนักงาน เป็นต้น

นอกจากนี้ รฟม. ได้มีการกำกับดูแลผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่อยู่ในความรับผิดชอบ ให้มีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานที่สอดคล้องตามมาตรฐาน โดยการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยลงในสัญญาจ้าง และกำกับดูแลเพื่อให้ดำเนินการตามสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA Safety Declaration: Zero Fatal Accident) โดยมีเป้าหมาย “การเกิดอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิตต้องเป็นศูนย์” เพื่อแสดงออกถึงความมุ่งมั่นและความรับผิดชอบต่อตนเพื่อควบคุมการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์และลดผลกระทบจากการดำเนินกิจกรรมของโครงการต่อบุคลากร ประชาชนและสิ่งแวดล้อม การตรวจภาคสนาม ด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าช่วงเวลากลางวัน (Day Audit) และช่วงเวลากลางคืน (Night Audit) ตามแผนการตรวจเยี่ยมด้านความปลอดภัยโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน อีกทั้ง รฟม. ได้มีการประเมินผลการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างและเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานของผู้รับจ้างก่อสร้างตามวงรอบ (ทุก 6 เดือน) เพื่อยกระดับและรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยในการทำงานให้มีประสิทธิภาพอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

ด้วยความมุ่งมั่นในการดำเนินการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ของผู้บริหาร บุคลากร รฟม. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานดังกล่าว จึงทำให้ รฟม. ประสบความสำเร็จจนเป็นที่ยอมรับและได้รับรางวัลจากกิจกรรมการรณรงค์ลดสถิติอุบัติเหตุจากการทำงานให้เป็นศูนย์ (Zero Accident Campaign) ประจำปี 2564 ประกาศเกียรติคุณ “ระดับแพลทินัม” ซึ่งเป็นระดับชั้นสูงสุด นับเป็นปีที่ 5 ติดต่อกันที่ได้รับรางวัล ทั้งนี้ รางวัลดังกล่าวจัดขึ้นโดยสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) กระทรวงแรงงาน



## ผลการดำเนินงานด้านการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์

ในปีงบประมาณ 2564 รฟม. ได้จัดกิจกรรมทางการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถไฟฟ้าและการใช้บัตรโดยสาร สร้างความสัมพันธ์ที่ดีและสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 1. กิจกรรมส่งเสริมการตลาดร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจ

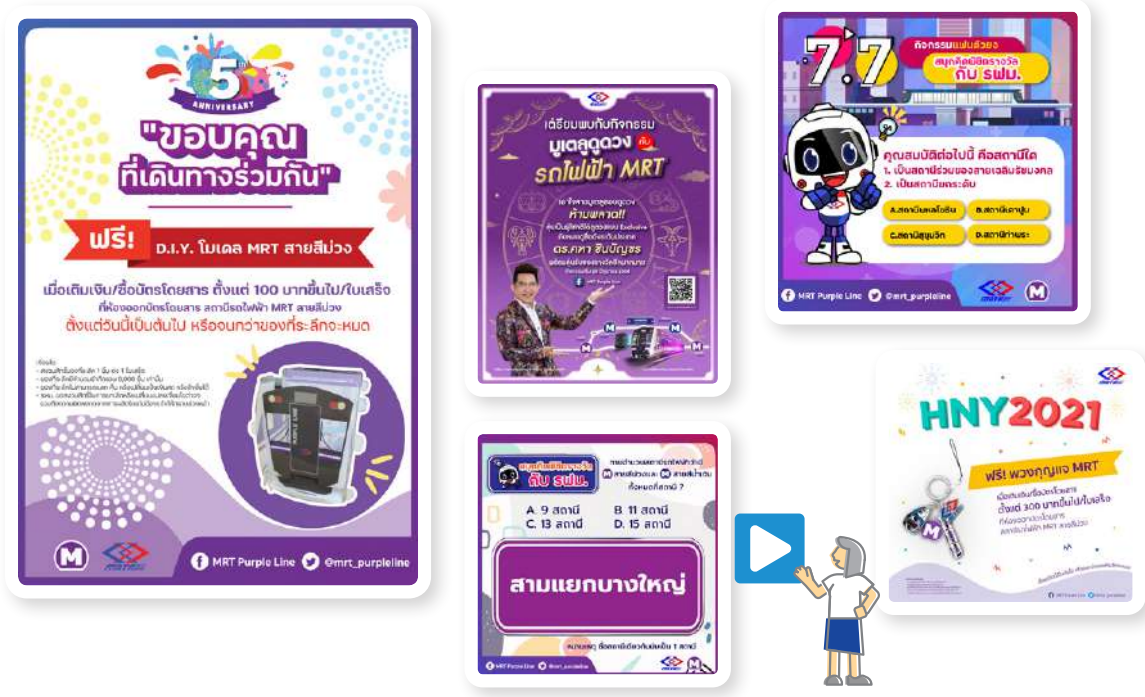
รฟม. ได้มีความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ เพื่อมอบสิทธิประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่ใช้บัตรโดยสาร เช่น มอบเครดิตเงินคืนให้แก่ผู้ใช้บัตรเครดิตซีดี บัตรเครดิต KTC บัตรเครดิตกรุงศรี ที่ซื้อหรือเติมเงินในบัตรโดยสาร มอบส่วนลดร้านค้าให้แก่ผู้ที่แสดงบัตรโดยสาร ณ ร้านค้าที่ร่วมรายการภายในศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่า เวสต์เกต และเซ็นทรัลพลาซ่า รัตนาธิเบศร์ มอบประกันอุ่นใจคุ้มภัย COVID-19 และความคุ้มครองรับความช่วยเหลือฉุกเฉินบนท้องถนน (Roadside Assistance Service) จากบริษัท ชิกน้า ประกันภัย จำกัด (มหาชน) มอบส่วนลดให้แก่สมาชิก PT Max Card และลูกค้าเอไอเอสที่ซื้อหรือเติมเงินในบัตรโดยสาร นอกจากนี้ รฟม. ได้มีความร่วมมือกับ บริษัท ทีโอ เมตติคอล จำกัด จัดให้มีเจลแอลกอฮอล์ให้บริการ ภายในสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม และรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ทุกสถานี รวมทั้งได้มีความร่วมมือกับกระทรวงสาธารณสุข เผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับการดูแลสุขภาพ ในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 และร่วมมือกับสภาอากาศไทยเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการบริโภคโลหิตและการบริจาคเงินเพื่อช่วยเหลือผู้สูงอายุที่ช่วยเหลือตนเองไม่ได้และผู้ไร้ที่พึ่งในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัส COVID-19 ผ่านจอประชาสัมพันธ์ (PID) ของรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม





### 2. กิจกรรมสร้างความสัมพันธ์กับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

รฟม. ได้จัดกิจกรรมแจกของขวัญที่ระลึกให้แก่ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ที่ซื้อหรือเติมเงินในบัตรโดยสาร เช่น กิจกรรมแจกพวงกุญแจ MRT เพื่อมอบเป็นของขวัญปีใหม่ พ.ศ. 2564 กิจกรรมแจกของที่ระลึก “DIY โมเดล MRT สายสีม่วง” เนื่องในโอกาสครบรอบ 5 ปี การเปิดให้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม นอกจากนี้ รฟม. ได้มีการจัดกิจกรรมผ่านสื่อสังคมออนไลน์ Facebook MRT Purple Line และ Twitter @mrt\_purpleline เช่น “กิจกรรมมูเตลู ดูดวงกับรถไฟฟ้า MRT” เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครและการใช้บัตรโดยสาร และได้จัดกิจกรรมเล่นเกมออนไลน์ต่างๆ เช่น ตอบคำถามเกี่ยวกับรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร โดยแจกของรางวัล/ของที่ระลึกให้แก่ผู้ร่วมกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าอย่างต่อเนื่อง



### 3. กิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์ (ลูกค้ากลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าและผู้เข้าพื้นที่เชิงพาณิชย์) ในชื่อ กิจกรรม “MRTA Customer Care Day 2564”

กิจกรรม MRTA Customer Care Day จัดขึ้นเมื่อวันอังคารที่ 8 มิถุนายน 2564 โดยนายวัชรพล คงสวัสดิ์ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ รฟม. เข้าร่วมกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์ MRTA Customer Care Day เพื่อแจกเจลแอลกอฮอล์และหน้ากากอนามัยให้กับลูกค้าประเภท ผู้ประกอบการร้านค้าที่เช่าพื้นที่ รฟม. และผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT ณ บริเวณพื้นที่โซน Retail ด้านบนสถานีรถไฟฟ้า MRT สถานีลาดพร้าว สถานีเพชรบุรี และสถานีสุขุมวิท





## กิจกรรมสำคัญ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



พิธีรับรถไฟฟ้าโมโนเรลขบวนแรกสายสีชมพู - เหลือง  
Delivery ceremony commemorating the arrival of the first train for the MRT Pink and Yellow Line Standard Project  
Thursday 1<sup>st</sup> October 2020

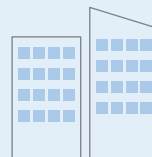
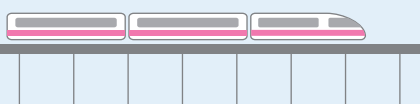


### 1. สฟม. จัดพิธีรับรถไฟฟ้าโมโนเรลขบวนแรก โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง

เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2563 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีรับรถไฟฟ้าโมโนเรลขบวนแรก โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง โดยมี นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พลเอกอนุพงษ์ เผ่าจินดา รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย นายอิทธิพล คุณปลื้ม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม นายสรวิศ ทรวงศิริโล ประธานกรรมการ สฟม. นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ สฟม. ผู้บริหารบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด และบริษัท อีสเทิร์น บางกอก โมโนเรล จำกัด พร้อมด้วยผู้บริหารส่วนราชการในท้องถิ่นและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ร่วมให้การต้อนรับ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี สำหรับรถไฟฟ้าซึ่งจะนำมาวิ่งให้บริการในโครงการรถไฟฟ้าทั้ง 2 สาย เป็นรุ่น Bombardier Innovia Monorail 300 (บอมบาร์ดิเอร์ อินโนเวีย โมโนเรล ทรียันเตอร์) ควบคุมด้วยระบบอัตโนมัติสัญญาณ CITYFLO 650 (ซิตีโฟลว ซิกอันเตอร์พีฟต์) แบบไร้คนขับ ภายในห้องโดยสารของขบวนรถมีอุปกรณ์ความปลอดภัยอย่างครบครัน โดยการส่งมอบขบวนรถจากผู้ผลิตมายังประเทศไทย จะดำเนินการต่อเนื่องไปจนครบตามจำนวน และเข้าสู่การเตรียมความพร้อมก่อนเปิดให้บริการเต็มรูปแบบต่อไป

### 2. สฟม. เปิดมิวเซียมใต้ดิน นิทรรศการภายใน สถานีรถไฟฟ้าแห่งแรก ณ สถานีสยามไชย

เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2563 นายวิทยา พันธุ์มงคล รองผู้ว่าการ (ปฏิบัติการ) สฟม. ร่วมพิธีเปิดนิทรรศการภายในสถานีรถไฟฟ้าสยามไชย หรือ มิวเซียมใต้ดิน พร้อมร่วมเสวนา ในหัวข้อ “รถไฟฟ้าสร้างสรรค์เชื่อมต่อสู่พื้นที่ประวัติศาสตร์รอบเกาะรัตนโกสินทร์” โดยได้กล่าวถึงแนวคิดริเริ่มการพัฒนารถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย และการต่อยอดสนับสนุนการสร้างสรรค์พื้นที่ภายในสถานีรถไฟฟ้าสยามไชย ทั้งนี้ งานนิทรรศการดังกล่าวจัดขึ้นโดย สฟม. บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และสถาบันพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ (มิวเซียมสยาม) ณ สถานีรถไฟฟ้าสยามไชย โดยมีวัตถุประสงค์ในการจัดสรรและพัฒนาพื้นที่ให้เป็นแหล่งเรียนรู้ในพื้นที่ขนส่งสาธารณะ เพื่อเผยแพร่เรื่องราวความรู้เกี่ยวกับประวัติศาสตร์ของพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีสยามไชยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน และเป็นจุดเชื่อมต่อกับพิพิธภัณฑ์การเรียนรู้แห่งชาติ หรือ มิวเซียมสยาม ซึ่งถือได้ว่าเป็นพิพิธภัณฑ์ในพื้นที่สาธารณะรูปแบบใหม่ (Site Museum) ที่อยู่ภายในสถานีรถไฟฟ้าในเมืองไทยแห่งแรก เพื่อจัดแสดงนิทรรศการการเรียนรู้ประวัติศาสตร์แห่งใหม่ภายในพื้นที่สถานีสยามไชย ด้วยการนำเสนอเรื่องราว “การซ้อนทับของยุคสมัย” ผ่านงานแสดงโบราณวัตถุที่ถูกค้นพบในระหว่างงานขุดเจาะอุโมงค์ใต้ดินเพื่อก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า โดยผู้สนใจสามารถเข้าชมได้ทุกวัน ตั้งแต่เวลา 06.00 - 24.00 น. โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย







### 3. swm. ลงนามสัญญาร่วมลงทุนฯ กับ บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด เดินหน้าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีลงนามสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินทางไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ฉบับแก้ไขกรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ระหว่าง รฟม. โดยนายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. และบริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBMC) โอกาสนี้ได้รับเกียรติจาก นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยผู้บริหารกระทรวงคมนาคม และผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นสักขีพยานในพิธี ณ อาคารสโมสรและหอประชุม ชั้น 3 กระทรวงคมนาคม

ทั้งนี้ รฟม. ได้รับมอบนโยบายจากรัฐบาล และกระทรวงคมนาคม ให้เป็นผู้นำกับดูแลการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ในรูปแบบสัญญาร่วมลงทุนฯ กับบริษัท NBMC ซึ่งเริ่มดำเนินงานก่อสร้างมาตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2561 และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการประชาชนได้ภายในปี 2565 ในขณะเดียวกัน รฟม. ได้ดำเนินการศึกษารายละเอียดความเหมาะสม โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี พบว่าโครงการฯ ดังกล่าวนั้น เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ โดยสามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง และช่วยบรรเทาปัญหาจราจรได้อีกทางหนึ่ง จึงได้เสนอโครงการฯ ตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้องจนแล้วเสร็จ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ฉบับแก้ไขกรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2564 ที่ผ่านมา



### 4. swm. ฉลองความสำเร็จ สร้างสถิติที่ดี ในการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน

เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2564 นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. ในฐานะหน่วยงานที่รับผิดชอบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร รฟม. ลงพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม เพื่อตรวจเยี่ยมและร่วมบันทึกภาพความสำเร็จของงานชุดเจาะอุโมงค์ตัวที่ 3 “หัวเจาะบูรพาทรัพย์” ที่เจาะทะลุ (TBM Final Breakthrough) จากสถานีหัวหมาก เข้าสู่สถานีรามคำแหงอย่างเป็นทางการ ซึ่งดำเนินการโดยกิจการร่วมค้าซีเคเอสที ผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธาอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน สัญญาที่ 1 ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - รามคำแหง 12 และสัญญาที่ 2 ช่วงรามคำแหง 12 - หัวหมาก ณ สถานีรามคำแหง ถนนรามคำแหง สำหรับงานชุดเจาะอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดิน จากสถานี รฟม. ถึงสถานีหัวหมาก มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 13.3 กิโลเมตร โดยใช้ชุดหัวเจาะทั้ง 3 ตัว ได้แก่

- หัวชุดเจาะที่ 1 “หัวเจาะบูรพาชัย” ดำเนินการชุดเจาะจากสถานี รฟม. - สถานีรามคำแหง เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2562 - 20 ธันวาคม 2563
- หัวชุดเจาะที่ 2 “หัวเจาะบูรพาโชค” ดำเนินการชุดเจาะจากสถานี รฟม. - สถานีรามคำแหง เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2562 - 26 กุมภาพันธ์ 2564
- หัวชุดเจาะที่ 3 “หัวเจาะบูรพาทรัพย์” ดำเนินการชุดเจาะจากสถานีหัวหมาก - สถานีรามคำแหง เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2563 - 6 มีนาคม 2564

นอกจากนี้ การดำเนินการชุดเจาะของหัวชุดเจาะบูรพาทรัพย์ดังกล่าว ยังถือเป็นสถิติที่ดีที่สุดของการก่อสร้างอุโมงค์รถไฟฟ้าใต้ดินของประเทศไทย โดยสามารถประกอบผนังอุโมงค์ความยาว 1.4 เมตรได้ถึง 34 วงต่อวัน คิดเป็นระยะทาง 47.6 เมตร



## 5. เปิดใช้ทางเดินเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า MRT บางซื่อ กับสถานีกลางบางซื่อ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางไปยังรถไฟฟ้าสายสีแดง

เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2564 พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เป็นประธานในพิธีเปิดให้ประชาชนทดลองใช้บริการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงผ่านระบบออนไลน์ (Soft Opening) โดยมีคณะรัฐมนตรี พร้อมด้วย นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และผู้บริหารกระทรวงคมนาคม เข้าร่วมพิธี ณ สถานีกลางบางซื่อ โอกาสนี้ นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมด้วยคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม ได้เยี่ยมชมจุดเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า MRT บางซื่อ กับ สถานีกลางบางซื่อ โดยมีนายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. ให้การต้อนรับ ณ สถานีรถไฟฟ้า MRT บางซื่อ ซึ่ง รฟม. ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลการให้บริการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้มฯ ได้ดำเนินการก่อสร้างทางเดินเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟฟ้า MRT บางซื่อ กับ สถานีกลางบางซื่อ จำนวน 2 จุด โดยทางเดินเชื่อมต่อจุดที่ 1 จะอยู่บริเวณทางเดินผู้โดยสารของสถานีรถไฟฟ้า MRT บางซื่อ และทางเดินเชื่อมต่อจุดที่ 2 จะอยู่บริเวณชั้นจำหน่ายบัตรโดยสารของสถานีรถไฟฟ้า MRT บางซื่อ พร้อมทั้งจัดเตรียมมาตรการอำนวยความสะดวกภายในระบบรถไฟฟ้า MRT อาทิ การจัดเตรียมอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ป้ายประชาสัมพันธ์/ป้ายบอกทางไปยังสถานีกลางบางซื่อ (ทางออกที่ 3) พร้อมทั้งเพิ่มจุดตรวจคัดกรองรักษาความปลอดภัย และติดตั้งกล้องวงจรปิดเพื่อคอยดูแลความปลอดภัยตลอดระยะเวลาให้บริการ โดยเปิดให้ประชาชนใช้บริการตั้งแต่วันที่ 2 สิงหาคม 2564 เป็นต้นไป เพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อไปยังโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนสามารถเปลี่ยนระบบการเดินทางได้อย่างต่อเนื่อง อันเป็นการพัฒนาระบบราง เพิ่มประสิทธิภาพ และเสริมสร้างศักยภาพของสถานีกลางบางซื่อให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมที่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางให้ต่อเนื่องทั้งระบบ



## 6. รฟม. ร่วมลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ “การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านระบบราง การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีนวัตกรรมด้านระบบรางเพื่อรองรับอุตสาหกรรมระบบราง”

เมื่อวันที่ 23 กันยายน 2564 นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. เข้าร่วมในพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ “การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านระบบราง การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรมด้านระบบรางเพื่อรองรับอุตสาหกรรมระบบราง” ณ กระทรวงคมนาคม ซึ่งพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงฯ ดังกล่าว ได้รับเกียรติจาก นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานสักขีพยาน โดยมีหน่วยงานที่เข้าร่วมลงนามเพื่อแสดงความร่วมมือระหว่างกัน รวม 7 ฝ่าย ประกอบด้วย กรมการขนส่งทางราง สำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) หน่วยงานวิชาชีพและหน่วยงานวิจัยและรับรองด้านระบบราง สถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรด้านระบบรางระดับอุดมศึกษาภาครัฐและเอกชน และผู้ประกอบการกิจการด้านระบบรางภาครัฐและเอกชน โดย รฟม. จะให้การสนับสนุนทั้งในด้านการสนับสนุนการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอน การฝึกอบรม/ฝึกงาน เพื่อสร้างบุคลากรด้านระบบรางที่มีศักยภาพสูง ด้านการวิจัยและถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบรางระหว่างหน่วยงาน และด้านการส่งเสริมผู้ประกอบการในการผลิตชิ้นส่วนในประเทศทดแทนการนำเข้า ตลอดจนด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ รฟม. มีโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและมีเป้าหมายจะเปิดให้บริการในปี 2565 ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และเปิดให้บริการในปี 2568 ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) รวมถึงโครงการอื่น ๆ ที่อยู่ในขั้นเตรียมดำเนินงานซึ่งจะทยอยเปิดให้บริการตามลำดับ และคาดว่าจะส่งผลให้ในอนาคตอันใกล้ ตลาดแรงงานของไทยมีความต้องการบุคลากรด้านระบบรางที่มีศักยภาพเป็นจำนวนมาก ทั้งยังเรียกร้องให้อุตสาหกรรมระบบรางของประเทศเติบโตขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพสูงควบคู่กัน

## วันประวัติศาสตร์ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี เสด็จ ฯ ไปทรงเปิดโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สาย “เฉลิมรัชมงคล” (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ณ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย เขตพระนคร - สถานีรถไฟฟ้าหลักสอง เขตบางแค กรุงเทพมหานคร

เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563 เวลา 17.35 น. พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี เสด็จพระราชดำเนินไปทรงเปิดโครงการรถไฟฟ้ามหานครสาย “เฉลิมรัชมงคล” (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ณ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชย เขตพระนคร - สถานีรถไฟฟ้าหลักสอง เขตบางแค กรุงเทพมหานคร โดยมี นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นายชัชชาติ พรหมศรี ปลัดกระทรวงคมนาคม พลตำรวจเอก อัศวิน ขวัญเมือง ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายสรวิช ไตรศิริไล ประธานกรรมการ รฟม. นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) พร้อมด้วยข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ และเจ้าหน้าที่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เฝ้า ฯ รับเสด็จ

ก่อนที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี จะเสด็จ ฯ ไปยังมณฑลพิธี ทรงพระดำเนินไปทรงเยี่ยมพสกนิกรที่มาเฝ้า ฯ รับเสด็จ อยู่เป็นจำนวนมาก ทุกคนต่างเปล่งเสียง “ทรงพระเจริญ” ดังกึกก้องไปทั่วบริเวณนั้น ทั้งสองพระองค์ทรงโบกพระหัตถ์ ทรงเยี่ยมพระสรวล และมีพระราชปฏิสันถารกับพสกนิกรโดยไม่ทรงถือพระองค์ นำมาซึ่งความปลื้มปิติแก่ผู้มาเฝ้า ฯ รับเสด็จ ที่ครั้งหนึ่งในชีวิตได้มีโอกาสเฝ้า ฯ ขึ้นชมพระบารมีของทั้งสองพระองค์อย่างใกล้ชิด

ในการนี้ นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี เฝ้า ฯ ทูลเกล้า ฯ ถวายสูจิบัตร แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และนายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เฝ้า ฯ ทูลเกล้า ฯ ถวายสูจิบัตร แต่สมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี จากนั้น นายชัชชาติ พรหมศรี ปลัดกระทรวงคมนาคม เฝ้า ฯ ทูลเกล้า ฯ ถวายบัตรโดยสารรถไฟฟ้าที่ระลึก แต่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และนายสรวิช ไตรศิริไล ประธานกรรมการ รฟม. เฝ้า ฯ ทูลเกล้า ฯ ถวายบัตรโดยสารรถไฟฟ้าที่ระลึก แต่สมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี พร้อมกันนี้ นายปลิว ตรีวิศวะเวทย์ ประธานกรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เฝ้า ฯ ทูลเกล้า ฯ ถวายเงิน โดยเสด็จพระราชกุศลตามพระราชอัธยาศัย และนายพงษ์สุภชาติ ตันติสุวณิชย์กุล กรรมการบริหาร บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เฝ้า ฯ ทูลเกล้า ฯ ถวายงานเบญจรงค์ที่ระลึก ต่อมา นายวิทยา พันธุ์มงคล รองผู้ว่าการ (ปฏิบัติการ) รฟม. เฝ้า ฯ ทูลเกล้า ฯ ถวายโต๊ะเพื่อทรงลงพระปรมาภิไธย และพระนามาภิไธย จากนั้น พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้า ฯ พระบรมราชินี ทรงลงพระปรมาภิไธย และทรงลงพระนามาภิไธยในสมุดที่ระลึก เสร็จแล้ว นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี กราบบังคมทูลรายงานความเป็นมาของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสาย “เฉลิมรัชมงคล” (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย ในโอกาสนี้ พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว มีพระราชดำรัสเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการฯ กับนายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ ผู้ว่าการ รฟม. ด้วยความสนพระราชหฤทัยยิ่ง



ในโอกาสนี้ นายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรี เฝ้าฯ น้อมเกล้าฯ ถวายแบบจำลองรถไฟฟ้า ก่อนกราบบังคมทูลเชิญพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เสด็จฯ ไปยังแท่นพิธี ทรงกดปุ่มไฟฟ้าเปิดแพรคลุมป้ายโครงการรถไฟฟ้ามหานครสาย “เฉลิมรัชมงคล” (สายสีน้ำเงิน) ส่วนต่อขยาย อันเป็นสัญลักษณ์ของการสานต่อเส้นทางการเปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ที่ครบสมบูรณ์เต็มโครงข่ายอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 14 พฤศจิกายน พ.ศ. 2563

เสร็จแล้ว พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี ประทับรถไฟฟ้าพระที่นั่ง หมายเลข 44 โดยทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ประชาชนที่มาเฝ้าฯ รับเสด็จ ณ บริเวณชั้นชานชาลาของสถานีรถไฟฟ้าสนามไชยแห่งนี้ ได้ร่วมขบวนรถไฟฟ้าไปจนถึงสถานีรถไฟฟ้าหลักสองด้วย ครั้นเมื่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี เสด็จฯ ถึงสถานีรถไฟฟ้าหลักสอง ทรงพระดำเนินเยี่ยมราษฎรที่มาเฝ้าฯ รับเสด็จ ณ บริเวณลานหน้าห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์ บางแค ทรงโบกพระหัตถ์ แยมพระสรวล และมีพระราชปฏิสันถารกับราษฎรอย่างใกล้ชิด นำมาซึ่งความปลื้มปิติแก่ราษฎรที่ได้มารอชื่นชมพระบารมี โดยทุกคนต่างสวมเสื้อสีเหลืองและเปล่งเสียงร้อง “ทรงพระเจริญ” ดังกึกก้องตลอดเส้นทาง สมควรแก่เวลา พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินี ประทับรถยนต์พระที่นั่ง เสด็จฯ กลับ





## รายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ สฟว. ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2564

คณะกรรมการการรถไฟฟ้านครหลวงแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการใน รฟม. เป็นกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย ประธานกรรมการตรวจสอบหนึ่งคน และกรรมการตรวจสอบ ไม่น้อยกว่าสองคน แต่ไม่เกินสี่คน และให้ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ เป็นเลขานุการ

คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ประกอบด้วยกรรมการของ รฟม. 4 ท่าน ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ รฟม. โดยสอบทาน ให้ รฟม. มีการปฏิบัติงานเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และระบบควบคุมภายในเพียงพอ กำกับและ ติดตามการปฏิบัติงานของ รฟม. ให้เป็นไปตามข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุนให้มีระบบการตรวจสอบภายใน ที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เพื่อเพิ่มมูลค่าให้แก่ รฟม.

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วย

(1) นายธีรภัทร	ประยูรสิทธิ	ประธานกรรมการ	(28 พฤศจิกายน 2562 - 30 กันยายน 2564)
(2) นายยุทธนา	หิยมการุณ	กรรมการ	(28 พฤศจิกายน 2562 - 30 กันยายน 2564)
(3) นางรวีวรรณ	ภูริเดช	กรรมการ	(28 พฤศจิกายน 2562 - 15 กันยายน 2564)
(4) นายวิษณุยุทธ	บุญชิต	กรรมการ	(28 พฤศจิกายน 2562 - 30 กันยายน 2564)
(5) นายพิรุณ	สัทยะสิทธิ์พานิช	กรรมการ	(16 กันยายน 2564 - 30 กันยายน 2564)
(6) ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ		เลขานุการ	

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2564 คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. มีการประชุม จำนวน 6 ครั้ง (ระเบียบวาระเวียน จำนวน 2 ครั้ง) โดยมีองค์ประชุมครบทุกครั้ง ซึ่งการประชุมในช่วงเวลาดังกล่าวอยู่ในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จึงมีการจัดประชุมผ่านระบบ Video Conference โดยสรุปสาระสำคัญ ในการปฏิบัติงาน ดังนี้

### การสอบทานรายงานทางการเงิน

สอบทานรายงานทางการเงินรายไตรมาสและประจำปีของ รฟม. พิจารณาผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของ รฟม. ในประเด็นที่มีสาระสำคัญและให้ข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการจัดทำรายงานทางการเงินถูกต้อง เชื่อถือได้ มีการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงินที่มีสาระสำคัญเพียงพอ และเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

### การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี

สอบทานกระบวนการปฏิบัติงานตามข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ รฟม. การดำเนินงานตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

### การสอบทานการบริหารความเสี่ยง

สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของกระบวนการบริหารความเสี่ยง นโยบายการบริหารความเสี่ยงของ รฟม. การดำเนินงานตามนโยบายการบริหารความเสี่ยง

### การสอบทานการควบคุมภายใน

สอบทานความเพียงพอ เหมาะสม ประสิทธิภาพและประสิทธิผล การควบคุมภายในของ รฟม. การรายงานผลการประเมินการควบคุมภายใน ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลัง ว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานภาครัฐ พ.ศ. 2561 จากรายงานผลการตรวจสอบ รวมทั้งติดตามการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ตรวจสอบ



### การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

กำกับดูแล ให้คำแนะนำและสนับสนุนให้สำนักตรวจสอบปฏิบัติงานอย่างเป็นอิสระ เที่ยงตรง พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ แผนการตรวจสอบประจำปี แผนการพัฒนาทรัพยากรบุคคลด้านการตรวจสอบภายใน กฎบัตรสำนักตรวจสอบ คู่มือการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน สอบทานการปฏิบัติตามแผนการตรวจสอบประจำปี การติดตามรายงานผลการดำเนินงาน ตามเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจใหม่ (State Enterprise Assessment Model (SE-AM)) และการวัดผลการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบ รวมทั้งการสนับสนุนให้ผู้ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาความรู้ทางวิชาชีพ

### การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม.

ทบทวนและปรับปรุงกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ทั้งคณะและรายบุคคล ให้ข้อเสนอแนะและติดตามผลการปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ รายงานผลการประชุมและข้อคิดเห็นต่อคณะกรรมการ รฟม. ทุกครั้ง

### คำตอบแทนของผู้สอบบัญชี

รฟม. เป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี โดยได้รับคำตอบแทน เป็นจำนวนเงิน 1,800,000 บาท

คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ได้ปฏิบัติตามหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. ด้วยความรู้ ความสามารถและมีความเป็นอิสระอย่างเพียงพอ คณะกรรมการตรวจสอบ รฟม. มีความเห็นว่า รฟม. จัดทำรายงานทางการเงินที่แสดงผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินสอดคล้องตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป อย่างเพียงพอ เชื่อถือได้ มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในที่เพียงพอเหมาะสม และปฏิบัติงาน ตามข้อกำหนด ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้อง



(นายธีรภัทร ประยูรสิทธิ)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

ธันวาคม ๒๕๖๔



## รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

### ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กิจการ) ซึ่งประกอบด้วย งบแสดงฐานะการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะกิจการ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะกิจการ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะกิจการ และงบกระแสเงินสดที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียและงบกระแสเงินสดเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงิน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากกิจการตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดิน ที่กำหนดโดยคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

### ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.3 เรื่อง สิทธิทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน ซึ่งอธิบายถึงการดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยให้กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องดังกล่าว



## ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารได้จัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินก่อนวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

หากในการปฏิบัติงานข้างต้น สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสรุปได้ว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องรายงานข้อเท็จจริงนั้น ทั้งนี้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่พบว่ามีเรื่องดังกล่าวที่ต้องรายงาน

## ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต้องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควร ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกิจการ

## ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

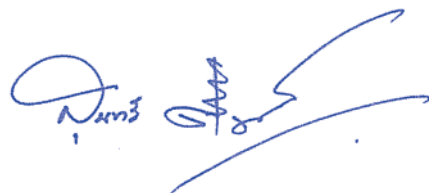
การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า งบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีความสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงผลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร
- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปร่วมที่มีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกิจการในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กิจการต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเรื่องต่าง ๆ ที่สำคัญ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



(นางสาวสุนทรี ตั้งกาญจนาสรี)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 12



(นางสุกัญญา นุชริศ)

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

วันที่ 8 มีนาคม 2565



## งบแสดงฐานะการเงิน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>สินทรัพย์</b>				
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>				
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7.1	5,755,667,711.73	5,613,816,549.33	5,755,667,711.73
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	7.2	273,661,289.71	261,661,896.04	273,661,289.71
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาลที่ถึงกำหนด รับชำระในปี	7.7	6,354,693,412.00	7,678,535,449.99	6,354,693,412.00
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	7.3	33,890,610,075.70	34,269,226,719.07	33,890,610,075.70
ค่าจัดการมลพิษที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย	7.4	10,173,399.85	153,478,432.95	10,173,399.85
เงินฝากธนาคาร-ค่าจัดการมลพิษที่ดิน	7.5	3,156,639,546.40	4,387,770,774.84	3,156,639,546.40
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	7.6	<b>255,309,855.53</b>	<b>521,431,719.04</b>	<b>255,309,855.53</b>
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>49,696,755,290.92</b>	<b>52,885,921,541.26</b>	<b>49,696,755,290.92</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>				
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล	7.7	95,012,703,294.20	97,636,746,041.42	95,012,703,294.20
เงินจ่ายล่วงหน้า	7.8	804,873,878.64	3,544,167,527.17	804,873,878.64
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	7.9	1,617,644,872.55	1,708,216,589.90	1,256,259,584.00
อาคารและอุปกรณ์	7.10	357,739,526.20	341,374,965.61	357,739,526.20
สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า	7.11	311,280,338,826.93	302,420,205,080.87	311,280,338,826.93
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	7.12	128,862,970.66	122,671,223.97	128,862,970.66
สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	7.13	2,125,192,082.34	2,110,194,963.91	2,125,192,082.34
สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอตัดบัญชี	7.14	17,517,956.72	20,280,111.16	17,517,956.72
สินทรัพย์ทางการเงิน	7.25	228,875,734.14	187,065,486.36	228,875,734.14
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>411,573,749,142.38</b>	<b>408,090,921,990.37</b>	<b>411,212,363,853.83</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>461,270,504,433.30</b>	<b>460,976,843,531.63</b>	<b>460,909,119,144.75</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้





## งบแสดงฐานะการเงิน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2564	2563	2564	2563	
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>					
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>					
เจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง	7.15	2,192,519,024.36	3,530,506,241.79	2,192,519,024.36	3,530,506,241.79
เจ้าหนี้อื่น	7.16	683,513,063.01	728,930,232.33	683,513,063.01	728,930,232.33
หนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระ	7.21,7.22				
ภายในหนึ่งปี	7.23	7,884,224,941.75	8,123,228,211.72	7,884,224,941.75	8,123,228,211.72
เงินค้ำนำส่งคลัง	7.17	125,089,941.68	535,197,462.51	125,089,941.68	535,197,462.51
หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	7.3	33,818,611,460.16	34,149,456,580.30	33,818,611,460.16	34,149,456,580.30
ต้นทุนทางการเงินค้างจ่าย	7.18	1,151,055,409.64	984,984,664.59	1,151,055,409.64	984,984,664.59
ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า	7.19	837,261.51	986,931.51	837,261.51	986,931.51
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย	7.4	10,173,399.85	153,478,432.95	10,173,399.85	153,478,432.95
เงินวางค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย	7.5	3,156,639,546.40	4,387,770,774.84	3,156,639,546.40	4,387,770,774.84
เงินประกันสัญญาและเงินประกันผลงาน		387,053,554.98	643,954,097.04	387,053,554.98	643,954,097.04
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		12,800,118.81	11,404,273.70	12,800,118.81	11,404,273.70
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>		<b>49,422,517,722.15</b>	<b>53,249,897,903.28</b>	<b>49,422,517,722.15</b>	<b>53,249,897,903.28</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>					
รายได้รอการรับรู้	7.20	233,921,213,870.07	237,671,626,898.10	233,921,213,870.07	237,671,626,898.10
เจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	7.21	6,323,785,884.41	7,973,469,158.57	6,323,785,884.41	7,973,469,158.57
เงินกู้ยืมระยะยาว	7.22	146,133,561,736.50	137,718,014,622.83	146,133,561,736.50	137,718,014,622.83
หนี้สินตามสัญญาเช่า	7.23	18,494,375.87	-	18,494,375.87	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	7.24	555,915,052.36	528,302,315.33	555,915,052.36	528,302,315.33
หนี้สินทางการเงิน	7.25	532,294,883.73	849,068,275.70	532,294,883.73	849,068,275.70
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>		<b>387,485,265,802.94</b>	<b>384,740,481,270.53</b>	<b>387,485,265,802.94</b>	<b>384,740,481,270.53</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>		<b>436,907,783,525.09</b>	<b>437,990,379,173.81</b>	<b>436,907,783,525.09</b>	<b>437,990,379,173.81</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>					
ทุน		945,955,000.00	945,955,000.00	945,955,000.00	945,955,000.00
กำไรสะสม		23,416,765,908.21	22,040,509,357.82	23,055,380,619.66	21,588,552,351.92
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>24,362,720,908.21</b>	<b>22,986,464,357.82</b>	<b>24,001,335,619.66</b>	<b>22,534,507,351.92</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		<b>461,270,504,433.30</b>	<b>460,976,843,531.63</b>	<b>460,909,119,144.75</b>	<b>460,524,886,525.73</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(นางณัฐมน บุญภาค)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)



## งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>รายได้</b>				
รายได้จากเงินอุดหนุน	7.26	10,348,428,376.57	9,906,476,469.75	10,348,428,376.57
รายได้จากการให้สัมปทาน	7.27	4,691,315,013.36	4,296,045,486.07	4,691,315,013.36
รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์	7.28	122,976,441.25	159,932,624.70	122,976,441.25
รายได้จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ที่ถือไว้รอโอน	7.3	592,993,618.34	-	592,993,618.34
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	150,040.17	-
<b>รายได้อื่น</b>	7.29	55,339,984.92	117,913,760.11	180,965,943.32
<b>รวมรายได้</b>		<b>15,811,053,434.44</b>	<b>14,480,518,380.80</b>	<b>15,936,679,392.84</b>
<b>ค่าใช้จ่าย</b>				
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากร		876,691,834.05	781,241,493.51	876,691,834.05
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่ายและสิทธิตัดจ่าย		7,190,835,045.61	6,614,735,829.30	7,190,835,045.61
ค่าใช้จ่ายจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน ที่ถือไว้รอโอน	7.3	593,166,302.18	-	593,166,302.18
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้า สายทดลองรัชชธรรม	7.30	2,070,174,025.07	2,057,241,368.31	2,070,174,025.07
ค่าใช้จ่ายอื่น	7.31	376,704,520.87	588,192,211.53	376,704,520.87
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>		<b>11,107,571,727.78</b>	<b>10,041,410,902.65</b>	<b>11,107,571,727.78</b>
<b>กำไรจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>		<b>4,703,481,706.66</b>	<b>4,439,107,478.15</b>	<b>4,829,107,665.06</b>
ต้นทุนทางการเงิน	7.32	3,004,715,213.31	3,078,691,507.91	3,004,715,213.31
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		35,054,241.05	97,408,679.60	-
<b>กำไรสำหรับปี</b>		<b>1,733,820,734.40</b>	<b>1,457,824,649.84</b>	<b>1,824,392,451.75</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>				
กำไร (ขาดทุน) จากการวัดมูลค่าใหม่ ของผลประโยชน์พนักงาน	7.24	16,545,854.99	(47,324,552.56)	16,545,854.99
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>		<b>1,750,366,589.39</b>	<b>1,410,500,097.28</b>	<b>1,840,938,306.74</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายภคพงศ์ ศรีกันทรมาศ)

ผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(นางณัฐมณ บุญนาค)

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)



# งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

## งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		
	ทุน	กำไรสะสม	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	945,955,000.00	20,924,705,127.10	21,870,660,127.10
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2563	7.17	-	(294,695,866.56)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	1,410,500,097.28
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563</b>	<b>945,955,000.00</b>	<b>22,040,509,357.82</b>	<b>22,986,464,357.82</b>
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	945,955,000.00	22,040,509,357.82	22,986,464,357.82
ปรับปรุงกำไรสะสมต้นงวด	-	-	1,574.40
ยอดคงเหลือหลังปรับปรุง	945,955,000.00	22,040,510,932.22	22,986,465,932.22
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2562	7.17	-	(12,215.00)
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2563	7.17	-	(98,404.05)
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2564 งวดที่ 1	7.17	-	(248,911,052.67)
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2564 งวดที่ 2	7.17	-	(125,089,941.68)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	1,750,366,589.39
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564</b>	<b>945,955,000.00</b>	<b>23,416,765,908.21</b>	<b>24,362,720,908.21</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(นางณัฐชนน ปุณนา)

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)



## งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

### งบการเงินเฉพาะกิจการ

หมายเหตุ	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	ทุน	กำไรสะสม	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2562	945,955,000.00	20,457,093,438.24	21,403,048,438.24
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2563	7.17	-	(294,695,866.56)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	1,426,154,780.24	1,426,154,780.24
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2563</b>	<b>945,955,000.00</b>	<b>21,588,552,351.92</b>	<b>22,534,507,351.92</b>
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	945,955,000.00	21,588,552,351.92	22,534,507,351.92
ปรับปรุงกำไรสะสมต้นงวด	-	1,574.40	1,574.40
ยอดคงเหลือหลังปรับปรุง	945,955,000.00	21,588,553,926.32	22,534,508,926.32
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2562	7.17	-	(12,215.00)
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2563	7.17	-	(98,404.05)
นำส่งรายได้แผ่นดินปี 2564 งวดที่ 1	7.17	-	(248,911,052.67)
สำรองเงินนำส่งคลังปี 2564 งวดที่ 2	7.17	-	(125,089,941.68)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	1,840,938,306.74	1,840,938,306.74
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2564</b>	<b>945,955,000.00</b>	<b>23,055,380,619.66</b>	<b>24,001,335,619.66</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(นางณัฐชน บุญนาค)

รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)



## งบกระแสเงินสด

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	1,750,366,589.39	1,410,500,097.28	1,840,938,306.74	1,426,154,780.24
รายการปรับกระทบกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี เป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่ายและสิทธิตัดจ่าย	7,190,835,045.61	6,614,735,829.30	7,190,835,045.61	6,614,735,829.30
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	(150,040.17)	-	(150,040.17)
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์	(620,539.75)	1,183,669.00	(620,539.75)	1,183,669.00
รายได้จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	(592,993,618.34)	-	(592,993,618.34)	-
ค่าใช้จ่ายจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน	593,166,302.18	-	593,166,302.18	-
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	(35,054,241.05)	(97,408,679.60)	-	-
รายได้เงินปันผล	-	-	(125,625,958.40)	(113,063,362.56)
ดอกเบี้ยรับ	(38,020,698.26)	(60,355,387.21)	(38,020,698.26)	(60,355,387.21)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน (กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการ	52,132,000.58	46,972,076.51	52,132,000.58	46,972,076.51
คณิตศาสตร์ประกันภัย	(160,662.30)	157,234.12	(160,662.30)	157,234.12
(กำไร) ขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ ของผลประโยชน์พนักงาน	(16,545,854.99)	47,324,552.56	(16,545,854.99)	47,324,552.56
ต้นทุนทางการเงิน	3,004,715,213.31	3,078,691,507.91	3,004,715,213.31	3,078,691,507.91
หนี้สงสัยจะสูญ	-	97,671,707.45	-	97,671,707.45
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงใน สินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	11,907,819,536.38	11,139,322,567.15	11,907,819,536.38	11,139,322,567.15
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(13,866,208.38)	(19,956,604.94)	(13,866,208.38)	(19,956,604.94)
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล	3,757,131,523.89	(6,728,120,961.86)	3,757,131,523.89	(6,728,120,961.86)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	268,522,331.22	109,221,573.39	268,522,331.22	109,221,573.39
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้อื่น	(34,964,456.24)	(6,418,235.88)	(34,964,456.24)	(6,418,235.88)
ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า	(149,670.00)	(149,670.00)	(149,670.00)	(149,670.00)
เงินประกันสัญญาและเงินประกันผลงาน	(261,088,896.56)	(1,041,929,125.56)	(261,088,896.56)	(1,041,929,125.56)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1,395,845.11	(8,535,796.61)	1,395,845.11	(8,535,796.61)
รายได้รอการรับรู้	(3,199,279,791.34)	7,855,771,392.38	(3,199,279,791.34)	7,855,771,392.38
เงินสดจ่ายภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	(7,812,746.26)	(2,094,612.04)	(7,812,746.26)	(2,094,612.04)
เงินสดรับจากการดำเนินงาน				
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	39,887,512.97	64,031,522.90	39,887,512.97	64,031,522.90
<b>เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>12,457,594,980.79</b>	<b>11,361,142,048.93</b>	<b>12,457,594,980.79</b>	<b>11,361,142,048.93</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้





## งบกระแสเงินสด

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	664,000.00	-	664,000.00	-
เงินปันผลรับจากเงินลงทุน	125,625,958.40	113,063,362.56	125,625,958.40	113,063,362.56
จ่ายเงินจ่ายล่วงหน้า	(1,868,411.21)	(8,855,607.48)	(1,868,411.21)	(8,855,607.48)
จ่ายเงินค่าเวนคืนที่ดิน	(221,637,062.32)	(821,110,040.65)	(221,637,062.32)	(821,110,040.65)
จ่ายเงินเพื่อการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	(2,684,673.36)	-	(2,684,673.36)	-
จ่ายเงินค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า	(14,064,405,212.78)	(19,944,941,774.11)	(14,064,405,212.78)	(19,944,941,774.11)
จ่ายเงินชำระหนี้งานระบบรถไฟฟ้า	(1,649,683,274.16)	(1,649,683,274.16)	(1,649,683,274.16)	(1,649,683,274.16)
จ่ายเงินค่าซื้อสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า	(65,031,682.24)	(25,592,958.00)	(65,031,682.24)	(25,592,958.00)
จ่ายเงินค่าก่อสร้างอาคารที่พักพนักงาน	(1,002,584.00)	-	(1,002,584.00)	-
จ่ายเงินค่าจัดซื้ออุปกรณ์	(18,777,138.80)	(45,064,153.14)	(18,777,138.80)	(45,064,153.14)
จ่ายเงินซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(31,326,011.57)	(79,132,563.67)	(31,326,011.57)	(79,132,563.67)
จ่ายเงินค่าสิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	(15,111,659.72)	(32,139,070.93)	(15,111,659.72)	(32,139,070.93)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(15,945,237,751.76)</b>	<b>(22,493,456,079.58)</b>	<b>(15,945,237,751.76)</b>	<b>(22,493,456,079.58)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
จ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า	(27,859,884.38)	-	(27,859,884.38)	-
นำเงินส่งคลัง	(784,219,134.23)	-	(784,219,134.23)	-
รับเงินกู้ยืมระยะยาว	14,265,463,139.90	20,693,028,102.33	14,265,463,139.90	20,693,028,102.33
จ่ายชำระเงินกู้	(5,913,906,121.06)	(4,562,667,927.37)	(5,913,906,121.06)	(4,562,667,927.37)
จ่ายดอกเบี้ย	(3,909,984,066.86)	(4,759,374,813.91)	(3,909,984,066.86)	(4,759,374,813.91)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>3,629,493,933.37</b>	<b>11,370,985,361.05</b>	<b>3,629,493,933.37</b>	<b>11,370,985,361.05</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้น</b>	<b>141,851,162.40</b>	<b>238,671,330.40</b>	<b>141,851,162.40</b>	<b>238,671,330.40</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี</b>	<b>5,613,816,549.33</b>	<b>5,375,145,218.93</b>	<b>5,613,816,549.33</b>	<b>5,375,145,218.93</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี 7.1</b>	<b>5,755,667,711.73</b>	<b>5,613,816,549.33</b>	<b>5,755,667,711.73</b>	<b>5,613,816,549.33</b>
<b>ข้อมูลเพิ่มเติมประกอบกระแสเงินสด</b>				
รายการที่ไม่ใช่เงินสด				
การเพิ่มขึ้นของค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าจากเงินจ่ายล่วงหน้า	2,741,162,059.74	2,795,340,122.84	2,741,162,059.74	2,795,340,122.84
การเพิ่มขึ้น (ลดลง) ค่าก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าจากการจ่ายชำระเจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง	2,332,112,728.21	(1,252,647,796.95)	2,332,112,728.21	(1,252,647,796.95)
การปรับโครงสร้างหนี้เงินกู้ยืมจากระยะสั้นเป็นระยะยาว	6,470,000,000.00	43,163,000,000.00	6,470,000,000.00	43,163,000,000.00

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(นางณัฐมน บุญนาค)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (การเงิน)



## หมายเหตุประกอบงบการเงิน

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หมายเหตุ	สารบัญ
1	ข้อมูลทั่วไป
2	เกณฑ์ในการจัดทางการเงิน
3	การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่หรือปรับปรุงใหม่
4	สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ
5	รายการบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
6	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี
	เนื่องจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินใหม่มาถือปฏิบัติ
7	ข้อมูลเพิ่มเติม
7.1	เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด
7.2	ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น
7.3	สินทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน
7.4	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย/ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย
7.5	เงินฝากธนาคาร - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน/เงินวางค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย
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	สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอดำเนินบัญชี
7.15	เจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง
7.16	เจ้าหนี้อื่น
7.17	เงินค้ำนำส่งคลัง
7.18	ต้นทุนทางการเงินค้างจ่าย
7.19	ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า
7.20	รายได้รอการรับรู้
7.21	เจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า
7.22	เงินกู้ยืมระยะยาว
7.23	หนี้สินตามสัญญาเช่า
7.24	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน
7.25	สินทรัพย์/หนี้สินทางการเงิน
7.26	รายได้จากเงินอุดหนุน
7.27	รายได้จากการให้สัมปทาน
7.28	รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์
7.29	รายได้อื่น
7.30	ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม
7.31	ค่าใช้จ่ายอื่น
7.32	ต้นทุนทางการเงิน
7.33	หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น
7.34	วันที่ได้รับอนุมัติงบการเงิน

## 1. ข้อมูลทั่วไป

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2543 ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 โดยรับโอนกิจการ ทรัพย์สิน สิทธิ หนี้ 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

### การดำเนินงานกิจการรถไฟฟ้า

#### โครงการรถไฟฟ้าหอนาคสายเฉลิมรัชมงคล

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

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

#### โครงการรถไฟฟ้าหอนาคสายฉลองรัชธรรม

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 ซึ่งสัญญานับนี้ตกเป็นสิทธิของ BEM หลังจากการควบรวมของ BMCL และ BECL เมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2558 ตามที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2558 โดย รฟม. เป็นผู้ลงทุนค่างานโยธาทั้งหมด และ BEM เป็นผู้ลงทุนค่างานระบบรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า รวมทั้งให้บริการในการเดินรถไฟฟ้า และซ่อมบำรุงรักษาตามมาตรฐานการให้บริการที่กำหนดไว้ โดย รฟม. จะทยอยชำระคืนค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และจ่ายค่าจ้างงานบริหารการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าให้แก่ BEM ตามที่ระบุไว้ในสัญญา ซึ่ง รฟม. เป็นผู้มียุทธวิธีในรายได้ค่าโดยสาร รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรมทั้งหมด และเปิดเดินรถ เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงานข้อมูล จึงเรียก การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ว่า “รฟม.”

## 2. เกณฑ์ในการจัดงบการเงิน

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

งบการเงินนี้แสดงหน่วยเงินตราเป็นเงินบาท มีการเปิดเผยเพื่อให้แสดงเป็นหลักเกณฑ์ในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

## 3. การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่หรือปรับปรุงใหม่

### 3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง รฟม. นำมาปฏิบัติ

ในระหว่างงวด รฟม. ได้นำมามาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2562) และฉบับใหม่จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชี ที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจน เกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สามารถสรุปได้ดังนี้

#### มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

ประกอบด้วยมาตรฐานและการตีความมาตรฐาน จำนวน 5 ฉบับ ได้แก่

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32 การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16 การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ

ฉบับที่ 19 การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงิน ด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการต่อจ่ายของเครื่องมือทางการเงิน โดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่า

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินประเภทตราสารหนี้ แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ราคาทุนตัดจำหน่ายมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน และมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

การวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินประเภทตราสารทุนต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยสามารถเลือกรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินประเภทตราสารทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และไม่สามารถโอนไปเป็นกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง

หนี้สินทางการเงินจัดประเภทรายการและวัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย

ตราสารอนุพันธ์จัดประเภทและวัดมูลค่าด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นสัญญาอนุพันธ์ที่ใช้สำหรับการป้องกันความเสี่ยง

### ข้อกำหนดการด้อยค่า

การบัญชีสำหรับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย หรือสินทรัพย์ทางการเงินประเภทตราสารหนี้ที่วัดมูลค่าด้วยวิธีมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ที่เกิดจากภาระผูกพันวงเงินสินเชื่อและสัญญาค้ำประกันทางการเงิน โดยไม่จำเป็นต้องรอให้เหตุการณ์ด้านเครดิตเกิดขึ้นก่อน

### มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงรายการ และการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นไม่มีมูลค่าต่ำ

กรณีเป็นผู้เช่า รับรู้สินทรัพย์และหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาจะปันส่วนระหว่างหนี้สินและค่าใช้จ่ายทางการเงิน ซึ่งดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนตลอดอายุสัญญาเช่าเพื่อทำให้อัตราดอกเบี้ยแต่ละงวดเป็นอัตราคงที่สำหรับยอดคงเหลือของหนี้สินที่เหลืออยู่

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าโดยใช้ราคาทุน ซึ่งเป็นมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายชำระตามสัญญาเช่า และตัดค่าเสื่อมราคาโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าหรือตลอดอายุของสัญญาเช่าแล้วแต่ระยะเวลาใดจะน้อยกว่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าซึ่งคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของหนี้สินตามสัญญาเช่าหากอัตรานั้นสามารถกำหนดได้ แต่หากอัตรานั้นไม่สามารถกำหนดได้ให้ใช้อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของผู้เช่า

จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาระยะสั้นหรือสัญญาซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ (low-value assets) จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนโดยใช้วิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่านั้น

รฟม. นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า มาถือปฏิบัติโดยรับรู้ผลกระทบสะสมของการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติเป็นครั้งแรกโดยการปรับปรุงยอดยกมาของกำไรสะสม ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

### 3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ซึ่ง รฟม. ยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันมีผลบังคับใช้

สภาวิชาชีพบัญชี ในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน ปัจจุบันฝ่ายบริหารของ รฟม. อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานดังกล่าว มาถือปฏิบัติ

## 4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

### 4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนในรอบระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือน และไม่มีภาระผูกพัน

### 4.2 เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล

เงินอุดหนุนจากรัฐบาล ประกอบด้วย



4.2.1 เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ซึ่ง รฟม. มีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่า จะปฏิบัติตามเงื่อนไขของเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้และจะได้รับเงินอุดหนุนนั้น จึงรับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้คู่กับเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ ดังนี้

- (1) เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อเป็นค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนตามอายุ การให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ที่อยู่บนที่ดินที่ถูกจัดกรรมสิทธิ์ เมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของการรับเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้สำหรับที่ดินดังกล่าว กรณีที่ดินซึ่งยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ยังไม่รับรู้เป็นรายได้
- (2) เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อใช้สำหรับก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมใช้งานตามประสงค์  
กรณีอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์แต่ละประเภทไม่เท่ากัน ต้องปันส่วนรายได้รอการรับรู้ให้กับสินทรัพย์แต่ละประเภทตามสัดส่วนของราคาทุนของสินทรัพย์แต่ละประเภท

4.2.2 เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อดำเนินงาน รับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนทั้งจำนวนในงวดเดียวกันกับการรับรู้ค่าใช้จ่าย เพื่อการดำเนินการนั้นประกอบด้วย

- (1) เงินอุดหนุนเพื่อชำระดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมเงินกู้และดอกเบี้ยจ่ายสำหรับเจ้าหนี้เพื่อโครงการรถไฟฟ้าที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ
- (2) ค่าจ้างที่ปรึกษาภายหลังโครงการรถไฟฟ้าเปิดให้บริการ
- (3) เงินอุดหนุนเพื่อการให้บริการการเดินทางรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา

#### 4.3 เงินลงทุนในบริษัทร่วม

แสดงมูลค่าเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสียตามสัดส่วนของการลงทุนในบริษัทร่วม งบการเงินเฉพาะกิจการ แสดงมูลค่าเงินลงทุนตามวิธีราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าจากการปรับลดมูลค่าเงินลงทุน

#### 4.4 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์

ที่ดิน แสดงรายการตามราคาทุน ณ วันที่ซื้อหรือได้มา รวมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งที่ดิน และรายจ่ายเพื่อการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ แสดงรายการตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ ราคาทุน รวมถึงต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซื้อหรือได้มาของสินทรัพย์ เพื่อให้สินทรัพย์อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานตามวัตถุประสงค์

อุปกรณ์ที่มีราคาต่อหน่วยไม่เกิน 30,000 บาท รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายทั้งจำนวน โดยฝ่ายพัสดุจัดทำทะเบียนคุมยอดไว้

สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า แสดงมูลค่าตามราคาทุนที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จหักค่าเสื่อมราคาสะสม ราคาทุนที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมถึงต้นทุนการกู้ยืมและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างจนถึงวันที่ก่อสร้างสินทรัพย์แล้วเสร็จพร้อมใช้งาน

งานระหว่างก่อสร้าง เป็นรายการที่ตั้งขึ้นเพื่อสะสมต้นทุนสินทรัพย์ถาวร ซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้าง โดยรวมค่าใช้จ่ายและต้นทุนการกู้ยืมที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง รับรู้รายการ ณ วันที่คณะกรรมการตรวจการจ้างตรวจรับงานแล้วเสร็จตามสัญญา หรือตามต้นทุนที่เกิดขึ้นจากงานก่อสร้างหรือตามเงื่อนไขในการส่งมอบ โดยบันทึกด้วยราคาทุน

สินทรัพย์ที่ได้รับจากการบริจาคและนำมาใช้ในการดำเนินงาน รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ โดยรับรู้เป็นรายได้อื่นตามอายุการใช้งานของสินทรัพย์

#### 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 และระบบโสตทัศนูปกรณ์	5 - 10
ครุภัณฑ์สำนักงาน	10 - 20
รั้ว ลานจอด และทางเดินคอนกรีต	10 - 20
ยานพาหนะ	5
สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า	
โครงสร้างงานโยธาและงานสถาปัตยกรรม	
ทางวิ่งและอุโมงค์ทางวิ่ง	50 - 120
โครงสร้างสถานีและทางเข้า-ออกสถานี	100
ชานชาลาคอนกรีตและทางวิ่งในศูนย์ซ่อมบำรุง	20 - 100
อาคารจอดแล้วจร ศูนย์ซ่อมบำรุง โครงสร้างที่จอดรถอัตโนมัติ อาคารสนับสนุน	30 - 100
โครงสร้างทางยกระดับ รวมทั้งสะพาน และทางเข้า-ออกอาคาร	
งานสถาปัตยกรรมทางเข้า-ออกและงานภูมิสถาปัตยกรรม สถานี อุโมงค์ และทางวิ่ง	20
โครงสร้างโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง	25 - 30
สถานีพระนั่งเกล้า	
งานสถาปัตยกรรมโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง	13 - 30
สถานีพระนั่งเกล้า	
ป้ายโครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางสถานีพระนั่งเกล้า	15
ระบบการเดินทาง	
ขบวนรถไฟฟ้า	30
ระบบอาณัติสัญญาณ	10 - 30
ระบบสื่อสาร และระบบควบคุมระยะไกล	15 - 30
ระบบจ่ายไฟฟ้า	15
ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ	10
ระบบป้ายบอกทางและสัญลักษณ์ และระบบกันประตูลานชานชาลา	30
ระบบและอุปกรณ์ซ่อมบำรุง	30
ระบบราง	
รางรถไฟในสายทาง รางรถไฟในศูนย์ซ่อมบำรุง	25 - 40
รางจ่ายกระแสไฟฟ้าในอุโมงค์ ในสายทางและศูนย์ซ่อมบำรุง	20 - 30
ระบบอุปกรณ์เครื่องยึดเหนี่ยวรางในสายทางและศูนย์ซ่อมบำรุง	10
คอนกรีตวางรางในสายทางและในศูนย์ซ่อมบำรุง	20 - 100
ระบบเครื่องกลและไฟฟ้าที่สถานี ศูนย์ซ่อม และอาคารจอดแล้วจร	
มอเตอร์ ลิฟต์และบันไดเลื่อน	15 - 30
ระบบระบายอากาศ และระบบเครื่องปรับอากาศ	20 - 30
ระบบป้องกันอัคคีภัย ระบบไฟฟ้ากำลัง ระบบสัญญาณเตือนอัคคีภัย	20 - 30
ระบบป้องกันฟ้าผ่าและระบบควบคุมควัน	20 - 30
ระบบสาธารณูปโภค ระบบระบายน้ำ 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

#### 4.7 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า รฟม. จะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า เมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงระยะเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสมและปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์ตามสัญญาเช่าประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า ประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า รฟม. บันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้นได้เกิดขึ้น

รฟม. คัดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม (Incremental Borrowing Rate) เท่ากับอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมถ่วงน้ำหนักของ รฟม. ณ วันที่ 30 กันยายน นำไปปฏิบัติกับสัญญาเช่าซึ่งเริ่มมีผลในปีงบประมาณถัดไป มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าหรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่ม ที่นำมาคำนวณหนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 เท่ากับร้อยละ 2.38

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาระยะสั้นหรือสัญญาซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนโดยใช้วิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่า

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 ตุลาคม 2563

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน ซึ่งจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าแล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายดังกล่าว

จะบันทึกส่วนระหว่างหนี้สินและค่าใช้จ่ายทางการเงินเพื่อให้ได้อัตราดอกเบี้ยคงที่ต่อหนี้สินที่คงค้างอยู่ โดยพิจารณาแยกแต่ละสัญญาภาระผูกพันตามสัญญาเช่าเมื่อหักค่าใช้จ่ายทางการเงินที่เกี่ยวข้องแล้วจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนตลอดอายุของสัญญาเช่า เพื่อทำให้อัตราดอกเบี้ยแต่ละงวดเป็นอัตราคงที่สำหรับยอดคงเหลือของหนี้สินที่เหลืออยู่ โดยสินทรัพย์ภายใต้สัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์ดังกล่าวหรืออายุของสัญญาเช่า แล้วแต่ระยะเวลาใดจะน้อยกว่า

สัญญาเช่าระยะยาวเพื่อเช่าสินทรัพย์ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน เงินที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าวจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนด้วยวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

#### 4.8 สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ

แสดงรายการตามราคาทุน โดยสิทธิการใช้พื้นที่ของที่ดินทั้งบนดินและใต้ดินไม่มีข้อกำหนดเรื่องระยะเวลาการใช้จึงไม่มีการตัดจ่ายเป็นค่าใช้จ่าย

#### 4.9 สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอดบัญชี

แสดงรายการตามราคาทุน หักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ โดยการตัดจำหน่ายบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายซึ่งคำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่า

#### 4.10 รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศ

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่เกิดขึ้นในระหว่างงวดแปลงค่าเป็นเงินบาท โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่เกิดรายการ ยกเว้นเงินกู้ยืมต่างประเทศระยะยาวที่มีการทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) บันทึกโดยอัตราแลกเปลี่ยนถัวเฉลี่ยของ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ณ วันรับเงิน

สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศ ณ วันสิ้นงวดบัญชี แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราปิดที่เป็นอัตราซื้อถัวเฉลี่ยและขายถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันนั้น กำไรหรือขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้นรับรู้เป็นรายได้หรือค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

#### 4.11 เครื่องมือทางการเงิน

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2563

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่า

ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ผู้บริหารของ รฟม. ได้ประเมินโมเดลธุรกิจที่ใช้จัดการสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินของ รฟม. รวมถึงจัดประเภทและวัดมูลค่าสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินทั้งหมดด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายหรือมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

รฟม. วัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อ รฟม. ถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญาและเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น โดยสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ข้างต้นนั้นจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนจะแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยสินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวหมายถึงรวมถึง ตราสารอนุพันธ์เงินลงทุนในหลักทรัพย์ที่ถือไว้เพื่อค้า เงินลงทุนในตราสารทุนซึ่ง รฟม. ไม่ได้เลือกจัดประเภทให้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่มีกระแสเงินสดที่ไม่ได้รับชำระเพียงเงินต้นหรือดอกเบี้ย

เงินปันผลรับจากเงินลงทุนในตราสารทุนของบริษัทจดทะเบียนถือเป็นรายได้อื่นในส่วนงบกำไรขาดทุน

ตราสารอนุพันธ์

รฟม. ได้ใช้เครื่องมือตราสารอนุพันธ์เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งมีผลกระทบต่อหนี้สินและดอกเบี้ยจ่าย โดยมีเครื่องมือที่สำคัญ คือ สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสกุลเงินเยนเป็นสกุลเงินบาท โดย รฟม. รับรู้มูลค่าเริ่มแรกของเครื่องมือดังกล่าวด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมภายหลังในส่วนของกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ รฟม. จะแสดงมูลค่าเครื่องมือดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมต่ำกว่าศูนย์ ซึ่ง รฟม. แสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือน และยังไม่ถึงกำหนดชำระใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนหรือหนี้สินไม่หมุนเวียน และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียนหรือหนี้สินหมุนเวียน

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ รฟม. รับรู้รายการเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักด้วยต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

รฟม. รับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตราสารหนี้ทั้งหมดที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นคำนวณจากผลต่างของกระแสเงินสดที่จะครบกำหนดชำระตามสัญญากับกระแสเงินสดทั้งหมดที่ รฟม. คาดว่าจะได้รับชำระ และคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงโดยประมาณของสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันได้มา

ในกรณีที่ความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์ไม่ได้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก รฟม. วัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นโดยพิจารณาจากการผิดสัญญาที่อาจเกิดขึ้นใน 12 เดือนข้างหน้า ในขณะที่หากความเสี่ยงด้านเครดิตของสินทรัพย์เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญนับตั้งแต่การรับรู้รายการเริ่มแรก รฟม. วัดมูลค่าผลขาดทุนด้วยจำนวนเงินที่เท่ากับผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุที่เหลืออยู่ของเครื่องมือทางการเงิน

รฟม. ใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับลูกหนี้ทั้งหมด ในการวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ดังนั้น รฟม. จึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต โดยจะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้นั้น โดยอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตในอดีต และปรับปรุงด้วยข้อมูลคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อ รฟม. คาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้ารับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับ และจะวัดมูลค่าต่อมาด้วยจำนวนเงินที่เหลือหักด้วย ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญซึ่งประมาณจากการสอบทานยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นงวด ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ หมายถึง ผลต่างระหว่างราคาตามบัญชีของลูกหนี้การค้าเปรียบเทียบกับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับจากลูกหนี้การค้าโดยประมาณขึ้นจากประสบการณ์ในการเก็บเงินในอดีต และตามสถานะปัจจุบันของลูกหนี้คงค้าง ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน หนี้สูญที่เกิดขึ้นจะรับรู้ไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายดำเนินงาน

ตราสารอนุพันธ์

รฟม. ได้ใช้เครื่องมือตราสารอนุพันธ์เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งมีผลกระทบต่อหนี้สินและดอกเบี้ยจ่าย โดยมีเครื่องมือที่สำคัญ คือ สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศสกุลเงินเยนเป็นสกุลเงินบาท รฟม. รับรู้มูลค่าเริ่มแรกของเครื่องมือดังกล่าวด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมภายหลังในส่วนของกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ รฟม. จะแสดงมูลค่าเครื่องมือดังกล่าวเป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมต่ำกว่าศูนย์

#### 4.12 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานของ รฟม. ประกอบด้วย โครงการสมทบเงิน โครงการผลประโยชน์ และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพโครงการสมทบเงิน

โครงการสมทบเงิน รฟม. ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งจัดทะเบียนแล้ว โดยได้จ่ายเงินสมทบให้กับกิจการที่แยกต่างหาก โดย รฟม. ไม่มีภาระผูกพันตามกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุमानที่จะต้องจ่ายชำระเพิ่มเติมจากที่ได้สมทบไว้แล้ว หากกองทุนไม่มีสินทรัพย์เพียงพอที่จะจ่ายชำระภาระผูกพันจากการให้บริการของพนักงานทั้งในงวดปัจจุบันและงวดก่อน

โครงการผลประโยชน์

โครงการผลประโยชน์เป็นโครงการที่ไม่ใช่โครงการสมทบเงิน โดยปกติโครงการผลประโยชน์จะกำหนดจำนวนผลประโยชน์ที่พนักงานจะได้รับเมื่อเกษียณอายุ ซึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยหนึ่งหรือหลายปัจจัย เช่น อายุพนักงาน อายุการทำงาน และค่าตอบแทน เป็นต้น



รฟม. จัดให้มีโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน โครงการเกษียณอายุ กรณีพนักงานมีอายุครบ 60 ปีบริบูรณ์ โดยผลประโยชน์ของโครงการที่พนักงานจะได้รับ คือ เงินตอบแทนซึ่งเป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ หรือกฎหมายแรงงานไทย โดยจำนวนเงินดังกล่าวขึ้นอยู่กับฐานเงินเดือนและจำนวนปีที่พนักงานทำงานให้ รฟม. นับถึงวันที่สิ้นสุดการทำงานที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ดังนั้น กรณีพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 5 ปี แต่ไม่ถึง 20 ปี ได้รับค่าตอบแทนเท่ากับค่าจ้างอัตราสุดท้าย 300 วัน และกรณีพนักงานที่มีอายุงานตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป ได้รับเงินค่าตอบแทนเท่ากับค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วัน

**กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ**

เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2538 รฟม. ได้จัดตั้ง “กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย 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. รัฐบาลเงินสมทบเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ กองทุนฯ นี้แยกจากรฟม. และบริหารโดยบริษัทจัดการกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ภายใต้การกำกับดูแลของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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) มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันจากโครงการผลประโยชน์ดังกล่าวกำหนดโดยการคิดลดกระแสเงินสดที่ต้องจ่ายในอนาคตด้วยอัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาลซึ่งเป็นสกุลเงินเดียวกับสกุลเงินของผลประโยชน์ที่จะต้องจ่ายให้แก่พนักงาน รวมทั้งมีเงื่อนไขและวงครบกำหนดใกล้เคียงกับเงื่อนไขของภาระผูกพันของผลประโยชน์หลังออกจากงานโดยประมาณ

กำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์พนักงานจะรับรู้เป็นกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดรายการ

**4.13 การวัดมูลค่ายุติธรรม**

รฟม. วัดมูลค่ายุติธรรมและเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวัดมูลค่ายุติธรรมตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม และหากต้องวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สินใดตามวิธีที่ระบุไว้ในมาตรฐานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการวัดมูลค่ายุติธรรมดังกล่าวจะเป็นไปตามหลักการของมาตรฐานฉบับนี้

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ณ วันที่วัดมูลค่า รฟม. ใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาค่าราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ รฟม. จะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินดังกล่าวแทน

**ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม**

ในการนำเทคนิคการวัดมูลค่ายุติธรรมดังกล่าวข้างต้นมาใช้ รฟม. จะใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ (Observable Inputs) ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมให้มากที่สุด โดยกำหนดลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่น่ามาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะ เป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่ รฟม. ประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน รฟม. จะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์ และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

#### 4.14 การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดท่างบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน รฟม. จำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการ ในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญ มีดังนี้

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้และค่าเสื่อมราคา

ในการคำนวณค่าเสื่อมราคาของอาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้ รฟม. จำเป็นต้องทำการประมาณอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือเมื่อเลิกใช้งานของอาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้ และต้องทบทวนอายุการให้ประโยชน์และมูลค่าคงเหลือใหม่หากมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น นอกจากนี้ รฟม. จำเป็นต้องสอบทานการต่ออายุค่าของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สิทธิการใช้ในแต่ละช่วงเวลาและบันทึกขาดทุนจากการต่ออายุหากคาดว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้เพื่อการก่อสร้างพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าที่ต้องใช้ระยะเวลาในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้ ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วย ดอกเบี้ยค่าธรรมเนียมเงินกู้ และต้นทุนอื่นที่เกิดจากการกู้ยืม โดยต้นทุนการกู้ยืมที่เกี่ยวข้องกับการได้มา การก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ที่เข้าเงื่อนไข ต้นทุนการกู้ยืมจะคำนวณตามข้อกำหนดในสัญญาการกู้ยืมนั้น

ต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

เงินค้ำนำส่งคลัง

รฟม. ต้องนำส่งรายได้แผ่นดินให้เป็นไปตามมาตรา 36 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติวินัยการเงินการคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 ซึ่งกำหนดให้รัฐวิสาหกิจที่ไม่อยู่ในบังคับต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลจัดสรรกำไรสุทธิประจำปี เพื่อนำส่งเป็นรายได้แผ่นดินในอัตราไม่น้อยกว่าอัตรากำไรเงินได้นิติบุคคล รฟม. ได้ประมาณการเงินค้ำนำส่งคลังด้วยอัตราตามประมวลรัษฎากรแก้ไขตามพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลรัษฎากร (ฉบับที่ 42) พ.ศ. 2559 ที่อัตราร้อยละ 20 ของกำไรสุทธิจากงบการเงินเฉพาะกิจการก่อนหักโบนัส กรรมการและโบนัสพนักงาน

ผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจางานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่าง ๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาระหนี้ เป็นต้น

#### 4.15 การรับรู้รายได้

รายได้เงินอุดหนุน

รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์ ซึ่ง รฟม. มีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้และจะได้รับเงินอุดหนุนนั้น รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้คู่กับเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ

รายได้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อดำเนินงาน รับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนทั้งจำนวนเมื่อได้รับอนุมัติคำขอเบิกจากกรมบัญชีกลาง ในงวดที่ได้รับรายได้จากการให้สัมปทาน

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

รายได้จากแพคเกจ และรายได้จากการอนุญาตให้ใช้สิทธิหาริมทรัพย์ รับรู้เป็นรายได้ตามระยะเวลาที่ระบุไว้ในสัญญาหรือข้อตกลง

รายได้จากการให้บริการจอดรถ รับรู้เป็นรายได้เมื่อมีการให้บริการ

รายได้อื่น

ดอกเบี้ยรับ รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลา

เงินปันผล รับรู้เมื่อสิทธิในการรับเงินปันผลนั้นเกิดขึ้น

รายได้อื่น ๆ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

#### 4.16 การรับรู้ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

#### 4.17 ต้นทุนการกู้ยืม

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

ต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ

#### 4.18 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

รฟม. มีการทบทวนการด้อยค่าของสินทรัพย์เมื่อมีเหตุการณ์หรือสถานการณ์ซึ่งชี้ว่าราคาตามบัญชีอาจสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน รายการขาดทุนจากการด้อยค่าจะรับรู้เมื่อราคาตามบัญชีของสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ซึ่งหมายถึงจำนวนที่สูงกว่าระหว่างมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายเทียบกับมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ สินทรัพย์จะถูกจัดเป็นกลุ่มที่เล็กที่สุดที่สามารถแยกออกมาได้เพื่อวัตถุประสงค์ของการประเมินการด้อยค่า สินทรัพย์ซึ่งรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าไปแล้วจะถูกประเมินความเป็นไปได้ที่จะกลับรายการขาดทุนจากการด้อยค่า ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

**4.19 บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟม. หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุม รฟม. หรือถูกควบคุมโดย รฟม. ไม่ว่าจะโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับ รฟม. ซึ่งหมายความรวมถึงบริษัทย่อย และกิจการที่เป็นบริษัทย่อยในเครือเดียวกัน รวมถึงมีส่วนได้เสียใน รฟม. ซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ หรือมีอำนาจควบคุมร่วม นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม การร่วมค้าที่ รฟม. เป็นผู้ร่วมค้า รวมถึงกิจการที่ผู้บริหารสำคัญหรือกรรมการของ รฟม. มีอำนาจควบคุม หรือมีอำนาจควบคุมร่วม หรือมีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญทั้งนี้ไม่ว่าจะโดยตรงหรือทางอ้อม

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับ รฟม. แต่ละรายการ รฟม. ดำเนินถึงเนื้อหาของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบทางกฎหมาย

**5. รายการบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน**

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

รายการธุรกิจที่สำคัญดังกล่าวสามารถสรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2564	2563	2564	2563	
รายการธุรกิจกับบริษัทร่วม					
เงินปันผลรับ	-	-	125.63	113.06	ตามที่ประกาศจ่าย
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร					
สายเฉลิมรัชมงคล					
รายได้จากการให้สัมปทาน	2,499.57	2,373.91	2,499.57	2,373.91	ตามสัญญาสัมปทาน
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร					
สายฉลองรัชธรรม					
รายได้จากการให้บริการ	168.51	206.04	168.51	206.04	ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน
ค่าจ้างเหมาบริการเดิน					
รถไฟฟ้าและซ่อมบำรุง	1,914.72	1,920.66	1,914.72	1,920.66	ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน
ดอกเบี้ยจ่ายค่าอุปกรณ์	229.82	303.93	229.82	303.93	อัตราร้อยละ 12 M FDR + 2.5 ต่อปี

ยอดคงค้างระหว่าง รฟม. และกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)		
ลูกหนี้การค้า	228.38	227.09
เจ้าหนี้อื่น	342.06	342.06
เจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า (หมายเหตุข้อ 7.21)	7,925.70	9,623.15

## 6. ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี เนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่มาถือปฏิบัติ

ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 3 รฟม. ได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินและสัญญาเช่ามาถือปฏิบัติในระหว่างงวดปัจจุบัน รฟม. ได้เลือกปรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี โดยปรับปรุงกับกำไรสะสม ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 และไม่ปรับปรุงย้อนหลังงบการเงินงวดก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีที่ต้องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันต้นงวด เนื่องจากการนำมาตรฐานเหล่านี้มาถือปฏิบัติแสดงได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย		
	30 ก.ย. 63	ผลกระทบ	1 ต.ค. 63
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>			
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
อาคารและอุปกรณ์	341.38	58.68	400.06
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เจ้าหนี้อื่น	728.93	(5.79)	723.14
หนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8,123.23	30.57	8,153.80
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	33.89	33.89
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
กำไรสะสม	22,040.50	0.01	22,040.51

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	30 ก.ย. 63	ผลกระทบ	1 ต.ค. 63
<b>งบแสดงฐานะการเงิน</b>			
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>			
อาคารและอุปกรณ์	341.38	58.68	400.06
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>			
เจ้าหนี้อื่น	728.93	(5.79)	723.14
หนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	8,123.23	30.57	8,153.80
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>			
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	33.89	33.89
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>			
กำไรสะสม	21,588.55	0.01	21,588.56



หนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดง เงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
ภาระผูกพันตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	69.16
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอดัดบัญชี	2.32
หัก ภาษีซื้อที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	2.38
หนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563	64.46
ประกอบด้วย	
หนี้สินตามสัญญาเช่าหมุนเวียน	30.57
หนี้สินตามสัญญาเช่าไม่หมุนเวียน	33.89
รวม	64.46

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2563 ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

งบการเงินที่แสดง เงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
คอมพิวเตอร์	28.90
ยานพาหนะ	27.51
อื่น ๆ	2.27
รวม	58.68

## 7. ข้อมูลเพิ่มเติม

### 7.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดง เงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
เงินสด	0.07	0.59
เงินฝากธนาคาร		
ประเภทกระแสรายวัน	0.19	0.16
ประเภทออมทรัพย์	304.41	897.68
ประเภทประจำ 3 เดือน	5,451.00	4,715.39
รวม	5,755.67	5,613.82

## 7.2 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

ลูกหนี้

ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้อื่น

รวม

หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ลูกหนี้ - สุทธิ

รายได้ค้างรับ

เงินจ่ายล่วงหน้าอื่น

รวม

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
ลูกหนี้การค้า	233.61	232.38
ลูกหนี้อื่น	132.41	119.12
รวม	366.02	351.50
หัก ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	97.67	97.67
ลูกหนี้ - สุทธิ	268.35	253.83
รายได้ค้างรับ	4.24	6.11
เงินจ่ายล่วงหน้าอื่น	1.07	1.72
รวม	273.66	261.66

## 7.3 สินทรัพย์/หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน

โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 ได้มีมติเห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการจำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และ ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 มาตรา 75(5) ตามที่กระทรวงคมนาคม (คค.) เสนอ โดยเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2561 รฟม. และ กทม. ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ รฟม. จะเป็นผู้บริหารงานก่อสร้างงานโยธากายใต้เงื่อนไขตามสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธาของโครงการก่อนดำเนินการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงิน โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ให้กับ กทม. ต่อไปและตกลงจะจัดทำบันทึกข้อตกลงเพิ่มเติมฉบับที่ 1 เพื่อปรับปรุงรายละเอียดของเอกสารแนบท้ายบันทึกข้อตกลงฉบับดังกล่าว

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

ในคราวประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลและติดตามผลการดำเนินงานเพื่อดำเนินการตามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการมอบหมายให้ กทม. เป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต และช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (คณะกรรมการชุดที่ 3) ครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 5 สิงหาคม 2562 ได้กำหนดแผนการดำเนินการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ให้กับ กทม. โดยกำหนดให้ กทม. และ รฟม. ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ว่าด้วยการจำหน่ายทรัพย์สินและโอนภาระทางการเงินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต ของ รฟม. ให้ กทม. ในเดือนพฤศจิกายน 2563 ในคราวประชุมคณะกรรมการชุดที่ 3 ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2563 ได้พิจารณาและที่ประชุมมีมติมอบหมายให้ กทม. และ รฟม. ดำเนินการสรุปได้ ดังนี้

1. ให้ กทม. นำเสนอผู้บริหาร กทม. พิจารณาแนวทางการดำเนินการตามเงื่อนไขการอนุญาตให้เข้าพื้นที่ กรณีการติดตั้งสะพานเหล็กแยกหทัยราษฎร์ และแยกพุทธมณฑลสาย 2 ตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ และแจ้งผลการพิจารณาให้คณะกรรมการทราบโดยเร็ว
2. ให้ กทม. และ รฟม. ลงพื้นที่ตรวจสอบชิ้นส่วนสะพานข้ามแยกรัชโยธิน และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ที่ รฟม. ได้ดำเนินการรื้อย้ายและเก็บรักษาไว้

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

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

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

1. รฟม. ได้บริหารงานก่อสร้างงานโยธายาใต้เงื่อนไขตามสัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (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. พร้อมทั้งได้กำหนดแผนการดำเนินงานโอนภาระทางการเงินระหว่างกันเมื่อการเบิกจ่ายค่าจ้างงานก่อสร้าง และงานที่ปรึกษางวดสุดท้ายแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2564 และต่อมาเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2563 รฟม. ได้นำร่างบันทึกข้อตกลง (เพิ่มเติม ฉบับที่ 1) ดังกล่าว ร่วมพิจารณาและหารืออีกครั้งกับผู้แทนของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) สำนักงานประมาณ (สปป.) คค. และ กทม. โดยที่ประชุมได้มีมติกำหนดให้โครงสร้างแบบร่างบันทึกข้อตกลง (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

3. รฟม. ได้มีหนังสือ รฟม. ด่วนที่สุด ที่ รฟม 013(ชน)/ส1/29 ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2564 เรื่อง ขอเชิญเข้าร่วมตรวจสอบชิ้นส่วนสะพานข้ามแยกรัชโยธิน (เดิม) และสะพานข้ามแยกเกษตรศาสตร์ (เดิม) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต สัญญาที่ 1 ถึงผู้อำนวยการสำนักการโยธา กทม. เพื่อเข้าร่วมตรวจสอบสะพานข้ามแยกดังกล่าวข้างต้นในวันที่ 10 มีนาคม 2564 ตามที่คณะกรรมการชุดที่ 3 ได้มอบหมายในคราวประชุมครั้งที่ 1/2563

รฟม. ได้พิจารณาความก้าวหน้าในการดำเนินการตามแผนการโอนโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) และการดำเนินการตามมติที่คณะกรรมการชุดที่ 3 มอบหมายแล้ว ความล่าช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความล่าช้าที่เกิดจากเหตุการณ์และสถานการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ รฟม. และ รฟม. ยังคงผูกพันต่อแผนการโอนสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าฯ ดังกล่าว ตามมติ ครม. และแผนการดำเนินงานที่คณะกรรมการชุดที่ 3 กำหนดไว้ จึงทำให้ รฟม. ต้องนำเสนอและเปิดเผยข้อมูลทางการเงินของทรัพย์สินและหนี้สินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (ไม่รวมอาคารจอดแล้วจร) เป็นทรัพย์สินและหนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อรอโอนตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 เรื่อง ทรัพย์สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก ต่อไป รายละเอียดดังนี้

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน จำนวน 33,890.61 ล้านบาท ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

เงินฝากธนาคาร  
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย  
เงินฝากธนาคาร-ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน  
เงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล  
ที่ดิน  
สินทรัพย์โครงสร้างงานโยธา  
สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ  
รวม

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
0.09	2.60
0.09	2.60
231.96	232.94
190.75	-
3,461.00	3,465.92
29,973.02	30,531.58
33.70	33.59
33,890.61	34,269.23

หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน จำนวน 33,818.61 ล้านบาท ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

เจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง  
ต้นทุนทางการเงินค้างจ่าย  
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย  
เงินวงค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย  
เงินประกันสัญญาและเงินประกันผลงาน  
รายได้รอการรับรู้เงินอุดหนุนจากรัฐบาล  
เจ้าหนี้เงินกู้  
รวม

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
42.61	1,035.75
190.75	180.27
0.09	2.60
231.96	232.94
3.73	7.92
5,182.84	5,077.22
28,166.63	27,612.76
33,818.61	34,149.46

รายได้จากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

รายได้เงินอุดหนุนรัฐบาล  
รวม

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
592.99	-
592.99	-

ค่าใช้จ่ายจากสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ต้นทุนทางการเงิน  
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ  
รวม

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
593.16	-
0.01	-
593.17	-

**7.4 ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย/ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย**

ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินระหว่างการเบิกจ่าย เป็นเงินค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ค่าชดเชยพืชผล และค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ของโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ซึ่งได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลแล้วอยู่ระหว่างเบิกจ่ายให้กับผู้ถูกเวนคืนที่ดินโดยบันทึกอยู่กับบัญชีค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินค้างจ่าย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

โครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ  
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค  
และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ  
สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต  
สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)  
สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง  
สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี  
รวม

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
0.45	0.14
0.01	0.01
0.75	23.42
0.62	110.56
8.34	19.35
10.17	153.48

**7.5 เงินฝากธนาคาร - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน/เงินวางค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย**

เงินฝากธนาคาร - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เป็นเงินค่าทดแทนที่ดิน สิ่งปลูกสร้างและค่าชดเชยพืชผล และค่าทดแทนภาระในอสังหาริมทรัพย์ที่เจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดินไม่ตกลงทำสัญญากับ รฟม. ภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด รฟม. จึงนำเงินไปวางไว้กับธนาคารตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 เพื่อรอจ่ายให้กับเจ้าของที่ดินต่อไป โดยบันทึกบัญชีเงินฝากธนาคาร - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน คู่กับบัญชีเงินวางค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินรอจ่าย โดยมีรายละเอียด ดังนี้



หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	161.79	179.54
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล		
ช่วงหัวลำโพง - บางแค	110.47	174.27
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	71.81	71.98
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	763.20	782.39
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	557.83	1,676.80
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	1,417.29	1,428.72
	3,082.39	4,313.70
ค่าสิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	16.15	16.11
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	58.10	57.96
	74.25	74.07
	3,156.64	4,387.77

7.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
วัสดุสำนักงาน	1.42	0.83
บัตรโดยสาร	31.74	32.83
ภาษีซื้อยังไม่ถึงกำหนด	221.53	487.15
สินทรัพย์ประเภทสิ่งมีชีวิต	0.48	0.48
ประกันสัญญาจ่าย	0.14	0.14
รวม	255.31	521.43

**7.7 เงินอุดหนุนจากรัฐบาล**

เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเป็นเงินอุดหนุนจากรัฐบาลสำหรับโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า เพื่อจ่ายชำระคืนเงินต้น ดอกเบี้ยและค่าธรรมเนียมของเงินกู้ของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า และเพื่อจ่ายชำระคืนเจ้าหน้าที่ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน โดยมีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
เงินอุดหนุนจากรัฐบาล		
เพื่อชำระคืนเงินกู้สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า	92,311.45	94,948.17
เพื่อชำระดอกเบี้ยจ่ายและค่าธรรมเนียมของเงินกู้ สำหรับโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า	740.42	743.96
เพื่อชำระค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า สายฉลองรัชธรรม	8,315.52	9,623.15
รวม	101,367.39	105,315.28
หัก		
ส่วนที่จะได้รับภายในหนึ่งปี		
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	2,836.00	2,856.55
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	686.28	1,156.65
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	620.76	1,800.12
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	2,206.07	1,864.40
โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	0.81	0.81
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	4.77	-
รวม	6,354.69	7,678.53
คงเหลือ	95,012.70	97,636.75

**7.8 เงินจ่ายล่วงหน้า**

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล		
สัญญาก่อสร้าง	0.37	-
รวม	0.37	-
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	-	8.86
รวม	-	8.86
โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย 4		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	0.40	0.40
รวม	0.40	0.40
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) (ส่วนต่อขยาย) ช่วงคูคต - ลาดหญ้า		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	1.47	1.47
รวม	1.47	1.47
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)		
สัญญาจ้างที่ปรึกษา	28.71	86.14
สัญญาก่อสร้าง	773.92	3,447.30
รวม	802.63	3,533.44
รวมทั้งสิ้น	804.87	3,544.17

## 7.9 เงินลงทุนในบริษัทร่วม

หน่วย : ล้านบาท

		งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	
		2564	2563
เงินลงทุน		1,708.22	1,723.87
บวก (หัก)	ส่วนแบ่งผลกำไรจากเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย	35.05	97.41
	รายได้เงินปันผล	(125.63)	(113.06)
คงเหลือ		1,617.64	1,708.22

		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2564	2563
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) ซึ่งเป็นบริษัทที่เกิดจากการควบบริษัทระหว่าง บริษัทรถไฟฟ้ากรุงเทพ 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 บริหารจัดการโครงการระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้าและธุรกิจพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับระบบทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชนด้วยรถไฟฟ้า โดยมีภูมิสำเนาในประเทศไทย

สัดส่วนเงินลงทุน ปี 2564 อัตราร้อยละ 8.22 (เท่ากับปี 2563)

## 7.9.2 มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในบริษัทร่วม

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM) เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเริ่มทำการซื้อขายหุ้นในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 5 มกราคม 2559 ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2563 มูลค่าหุ้นหุ้นละ 8.75 บาท และ 8.55 บาท ตามลำดับ

ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 และ 2563 รฟม. มีสินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรมแยกแสดงตามลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ระดับ 1		ระดับ 2		ระดับ 3	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม						
เงินลงทุนในบริษัทร่วม	10,992.28	10,741.02	-	-	-	-

## 7.9.3 งบการเงินโดยสรุปของบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

## งบแสดงฐานะการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 63	30 ก.ย. 64	31 ธ.ค. 63
สินทรัพย์	115,257.86	113,615.76	110,707.95	108,675.02
หนี้สิน	77,390.42	75,582.03	74,375.37	72,151.53
ส่วนของผู้ถือหุ้น	37,867.44	38,033.73	36,332.58	36,523.49

## งบกำไรขาดทุน/งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ สำหรับงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2564

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 63	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 63
รายได้รวม	8,358.50	10,588.27	7,795.44	9,816.23
กำไรสำหรับงวด	615.10	1,486.64	467.33	1,225.62
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	1,485.37	1,722.56	1,337.59	1,461.55

7.10 อาคารและอุปกรณ์

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ									
	ราคาทุน			ค่าเสื่อมราคาสะสม				ราคาตามบัญชี		
	1 ต.ค. 63	ซื้อ/รับบริจาค	ขายและ จำหน่าย/โอน	30 ก.ย. 64	1 ต.ค. 63	ค่าเสื่อมราคา สำหรับงวด	ตัดจำหน่าย/ โอน	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 63
อาคารและส่วนปรับปรุง	391.25	8.57	-	399.82	(172.89)	(17.31)	-	(190.20)	209.62	218.36
ระบบไฟฟ้า ประปาและสื่อสาร	128.17	1.00	-	129.17	(57.66)	(6.55)	-	(64.21)	64.96	70.51
ยานพาหนะ	26.10	-	-	26.10	(16.19)	(3.18)	-	(19.37)	6.73	9.91
ครุภัณฑ์สำนักงานและอุปกรณ์	105.76	9.75	(3.89)	111.62	(72.26)	(5.55)	3.89	(73.92)	37.70	33.50
อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	44.11	-	(0.21)	43.90	(38.76)	(1.89)	0.21	(40.44)	3.46	5.35
สินทรัพย์ภายใต้สัญญาเช่า	-	59.91	(1.45)	58.46	-	(25.03)	-	(25.03)	33.43	-
งานระหว่างก่อสร้าง	3.74	3.63	(5.53)	1.84	-	-	-	-	1.84	3.74
รวม	699.13	82.86	(11.08)	770.91	(357.76)	(59.51)	4.10	(413.17)	357.74	341.37



## 7.11 สินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้า

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ									
	ราคาทุน					ค่าเสื่อมราคาสะสม				
	1 ต.ค. 63	ซื้อ/รับบริจาค	ตัดจำหน่าย/ โอน	30 ก.ย. 64	1 ต.ค. 63	ค่าเสื่อมราคา สำหรับงวด	ตัดจำหน่าย/ โอน	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 64	30 ก.ย. 63
ที่ดิน	54,092.57	226.56	(445.51)	53,873.62	-	-	-	53,873.62	-	54,092.57
รายจ่ายเพื่อจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	53.60	2.68	-	56.28	-	-	-	56.28	-	53.60
โครงสร้างงานโยธาและ										
งานสถาปัตยกรรม	137,190.14	1,218.02	(19.48)	138,388.68	(16,810.79)	(2,170.66)	-	119,407.23	(18,981.45)	120,379.35
ระบบราง	14,657.38	-	-	14,657.38	(4,150.17)	(626.35)	-	9,880.86	(4,776.52)	10,507.21
ระบบเดินรถ	56,749.09	47.77	-	56,796.86	(9,273.46)	(2,762.60)	-	44,760.80	(12,036.06)	47,475.63
ระบบเครื่องกลและไฟฟ้า	32,462.28	38.84	-	32,501.12	(15,439.89)	(1,543.80)	-	15,517.43	(16,983.69)	17,022.39
งานระหว่างก่อสร้าง	52,889.45	16,002.31	(1,107.64)	67,784.12	-	-	-	67,784.12	-	52,889.45
รวม	348,094.51	17,536.18	(1,572.63)	364,058.06	(45,674.31)	(7,103.41)	-	311,280.34	(52,777.72)	302,420.20

## ที่ดิน

ที่ดิน จำนวน 53,873.62 ล้านบาท ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล เพื่อเป็นค่าเวนคืนที่ดินสำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ซึ่งการเวนคืนดังกล่าวเป็นไปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 และพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนและการได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2562 มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
การดำเนินการเวนคืนที่ดินโดย		
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) และ รฟม.		
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล		
ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดย กทพ.	17,468.06	17,468.06
ดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโดย รฟม.	6,684.26	6,670.57
รวม	24,152.32	24,138.63
การดำเนินการเวนคืนที่ดินโดย รฟม.		
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	8,397.10	8,379.86
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	185.43	185.43
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	679.65	678.91
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	3,981.89	3,987.05
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	810.87	809.36
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	5,980.54	5,962.33
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	5,150.43	5,088.03
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	4,535.39	4,862.97
รวม	29,721.30	29,953.94
รวมทั้งสิ้น	53,873.62	54,092.57

การดำเนินการเวนคืนที่ดินรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลโดย กทพ. ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2535 และวันที่ 28 กรกฎาคม 2538 จำนวน 17,468.06 ล้านบาท ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 กทพ. ยังไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์ที่ดินให้ รฟม. เนื้อที่ 4 ไร่ 3 งาน 5 ตารางวา เป็นเงิน 304.80 ล้านบาท

อนึ่ง ที่ดินบางส่วนเจ้าของที่ดินที่ถูกเวนคืนยังไม่พอใจในค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์จึงได้ยื่นฟ้องคดีต่อศาลและขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาดี ซึ่งศาลอาจมีคำพิพากษาให้ รฟม. จ่ายค่าทดแทนให้แก่เจ้าของที่ดินเพิ่มขึ้นอีกตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7.33

ที่ดิน สำหรับโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล นำไปใช้สำหรับเป็นที่ตั้งอาคารสำนักงาน เนื้อที่ 243 ไร่ 3 งาน 77.9 ตารางวา

งานระหว่างก่อสร้าง มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	1 ต.ค. 63	เพิ่ม(ลด)/ปรับปรุง	30 ก.ย. 64
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ			
ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม)			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	1.68	(1.68)	-
ค่างานก่อสร้าง	18.95	(18.95)	-
ดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้	0.13	(0.13)	-
ค่าธรรมเนียมเงินกู้	0.03	(0.03)	-
ค่าระบบ Video Analytics	1.55	7.64	9.19
รวม	22.34	(13.15)	9.19
ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	276.98	-	276.98
รวม	276.98	-	276.98
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน			
ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	36.92	-	36.92
รวม	36.92	-	36.92
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีส้ม			
ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)			
ค่าจ้างที่ปรึกษา	2,033.33	471.54	2,504.87
ค่างานก่อสร้าง	47,664.17	14,226.76	61,890.93
ดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้	1,540.13	917.56	2,457.69
ค่าธรรมเนียมเงินกู้	158.60	163.82	322.42
รวม	51,396.23	15,779.68	67,175.91
โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ)			
ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต			
ค่างานก่อสร้าง	846.15	(846.15)	-
ดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้	23.40	(23.40)	-
ค่าธรรมเนียมเงินกู้	3.19	(3.19)	-
รวม	872.74	(872.74)	-

หน่วย : ล้านบาท

## โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว (เหนือ) (ส่วนต่อขยาย)

ช่วงคูคต - ลำลูกกา

ค่าจ้างที่ปรึกษา

8.56

-

8.56

รวม

8.56

-

8.56

## 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 - ลำสาลี (บึงกุ่ม)

ค่าจ้างที่ปรึกษา

21.84

-

21.84

รวม

21.84

-

21.84

หน่วย : ล้านบาท

## โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า

ระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต

ค่าจ้างที่ปรึกษา

11.05

-

11.05

รวม

11.05

-

11.05

## โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า

ระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่

ค่าจ้างที่ปรึกษา

39.28

-

39.28

รวม

39.28

-

39.28

## โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า

ระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา

ค่าจ้างที่ปรึกษา

32.92

0.88

33.80

รวม

32.92

0.88

33.80

รวมทั้งสิ้น

52,889.45

14,894.67

67,784.12

## 7.12 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

หน่วย : ล้านบาท

สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ราคาทุน

บวก เพิ่มระหว่างงวด

หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม

สินทรัพย์ระหว่างพัฒนา

รวม

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
ราคาทุน	170.88	126.24
บวก เพิ่มระหว่างงวด	17.95	44.64
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	188.83	170.88
สินทรัพย์ระหว่างพัฒนา	107.83	82.69
รวม	81.00	88.19
	47.86	34.48
	128.86	122.67

## 7.13 สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ

สิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ จำนวน 2,125.19 ล้านบาท เป็นค่าทดแทนภาวะในอสังหาริมทรัพย์เพื่อใช้พื้นที่ของที่ดินทั้งบนดินและใต้ดิน สำหรับก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ โดยไม่ได้มีการโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดิน ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค

โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

รวม

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	1,235.80	1,235.80
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	465.94	465.94
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	75.35	75.35
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	348.10	333.10
รวม	2,125.19	2,110.19

7.14 สิทธิในสัญญาเช่าระยะยาวรอดตัดบัญชี จำนวน 17.52 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าเช่าที่ดินจากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยในระยะเวลา 30 ปี สัญญาเริ่มวันที่ 1 สิงหาคม 2541 ถึงวันที่ 30 กรกฎาคม 2571 เพื่อก่อสร้างอาคารขึ้นลงสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสามย่านและปล่องระบายอากาศ และค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง ค่าจ้างรื้อถอน ค่าขนย้าย ค่าขาดประโยชน์สูญเสียรายได้ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ รวมเป็นเงิน 75.95 ล้านบาท ตัดจำหน่ายปีละ 2.53 ล้านบาท ซึ่งได้ตัดจำหน่ายสะสมเป็นค่าใช้จ่ายแล้วจำนวน 58.65 ล้านบาท คงเหลือ 17.30 ล้านบาท และค่าสิทธิการใช้พื้นที่ก่อสร้างโครงการที่มีระยะเวลาแน่นอนจำนวน 0.94 ล้านบาท ตัดจำหน่ายสะสมเป็นค่าใช้จ่ายแล้วจำนวน 0.72 ล้านบาท คงเหลือ 0.22 ล้านบาท

## 7.15 เจ้าหนี้งานระหว่างก่อสร้าง

หน่วย : ล้านบาท

เจ้าหนี้ค่าจ้างที่ปรึกษา

เจ้าหนี้ค่างานก่อสร้าง

รวม

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
เจ้าหนี้ค่าจ้างที่ปรึกษา	40.10	119.98
เจ้าหนี้ค่างานก่อสร้าง	2,152.42	3,410.53
รวม	2,192.52	3,530.51



## 7.16 เจ้าหนี้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

เจ้าหนี้อื่น
เจ้าหนี้สรรพากร
รายได้รับล่วงหน้า
เงินมัดจำและเงินรับล่วงหน้าอื่น
ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายอื่น
ค่าตอบแทนพิเศษ (โบนัส) ค้างจ่าย
รวม

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
450.35	510.83
11.00	11.21
193.14	165.46
18.33	14.23
10.69	4.42
-	22.78
683.51	728.93

## 7.17 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. จัดสรรกำไรสุทธิเพื่อนำส่งเป็นรายได้แผ่นดินโดยคำนวณจากกำไรสุทธิจากงบการเงินเฉพาะกิจการที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ได้ตรวจสอบรับรองแล้วก่อนหักโบนัสกรรมการและโบนัสพนักงาน ซึ่ง รพม. ได้จัดสรรกำไรสุทธินำส่งเป็นรายได้แผ่นดินปีละ 2 ครั้ง ตามหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนมาก ที่ กค 0805/ว.60 ลงวันที่ 3 สิงหาคม 2549 ประกอบด้วย การนำส่งรายได้แผ่นดินระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานงวดครึ่งปีจากงบการเงินที่ สตง. ได้สอบทานแล้ว และการนำส่งรายได้แผ่นดินประจำปี โดยคำนวณตามผลการดำเนินงานสำหรับปีจากงบการเงินที่ สตง. ได้ตรวจสอบรับรองแล้ว หักด้วยรายได้แผ่นดินที่ได้นำส่งระหว่างกาลแล้ว มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ตุลาคม
<u>บวก</u> จัดสรรสำหรับปี
<u>บวก</u> รายได้แผ่นดินนำส่งคลังปี 2562 และ 2563 เพิ่มเติม
รวม
<u>หัก</u> รายได้แผ่นดินนำส่งคลัง
คงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
535.20	240.50
374.00	294.70
0.11	-
909.31	535.20
784.22	-
125.09	535.20

ในงวดบัญชีปี 2564 รพม. ได้ประมาณการเงินค้ำนำส่งคลัง จำนวน 374.00 ล้านบาท และจัดสรรกำไรสุทธินำส่งเป็นรายได้แผ่นดินรวม 784.22 ล้านบาท ประกอบด้วย การนำส่งงวดประจำปี 2562 จำนวน 240.60 ล้านบาท การนำส่งรายได้แผ่นดินระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานงวดครึ่งปี 2563 จำนวน 229.93 ล้านบาท งวดประจำปี 2563 ส่วนที่เหลือจากที่นำส่งระหว่างกาล จำนวน 64.78 ล้านบาท และการนำส่งระหว่างกาลจากผลการดำเนินงานงวดครึ่งปี 2564 จำนวน 248.91 ล้านบาท คงเหลือเงินค้ำนำส่งคลังจำนวน 125.09 ล้านบาท

## 7.18 ต้นทุนทางการเงินค้างจ่าย

หน่วย : ล้านบาท

ดอกเบี้ยเงินกู้	
ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	
ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินกู้ค้างจ่าย	
รวม	

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
693.96	579.34
202.69	213.89
254.41	191.75
1,151.06	984.98

7.19 ค่าตอบแทนสิทธิรับล่วงหน้า จำนวน 0.84 ล้านบาท เป็นค่าตอบแทนสิทธิในการให้เชื่อมต่อทางเดินอาคาร Interchange กับสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสุขุมวิท จำนวน 3.00 ล้านบาท ได้ออกรับรู้เป็นรายได้สะสมแล้ว จำนวน 2.16 ล้านบาท

## 7.20 รายได้รอการรับรู้

หน่วย : ล้านบาท

เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	
เงินบริจาคจาก สทพ.	
สินทรัพย์บริจาค	
สินทรัพย์ตามสัญญาสัมปทาน	
รวม	

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ			
1 ต.ค. 63	เพิ่มขึ้น	โอนเป็นรายได้/ ปรับปรุง	30 ก.ย. 64
200,865.65	4,457.56	(5,832.83)	199,490.38
7.05	-	(0.88)	6.17
13.00	-	(0.64)	12.36
36,785.93	-	(2,373.63)	34,412.30
237,671.63	4,457.56	(8,207.98)	233,921.21

7.20.1 เงินอุดหนุนจากรัฐบาล เป็นเงินอุดหนุนเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์รับรู้เงินอุดหนุนดังกล่าวเป็นรายได้รอการรับรู้และทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

เงินอุดหนุนเพื่อโครงการรถไฟฟ้ามหานคร	
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	
สายฉลองรัชธรรม	
เงินอุดหนุนเพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงานใหม่	
เงินอุดหนุนเพื่อโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ	
สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	
สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	
สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	
สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	
สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	
รวมสุทธิ	

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/ งบการเงินเฉพาะกิจการ			
1 ต.ค. 63	เพิ่มขึ้น	โอนเป็นรายได้/ ปรับปรุง	30 ก.ย. 64
62,538.42	-	(2,069.35)	60,469.07
48,868.05	168.46	(908.73)	48,127.78
17,142.35	163.78	(354.11)	16,952.02
53,622.93	2.87	(2,011.29)	51,614.51
140.26	-	(13.15)	127.11
8,208.65	3,024.71	-	11,233.36
4,793.75	107.43	-	4,901.18
4,558.82	-	(446.74)	4,112.08
702.87	990.31	(24.02)	1,669.16
289.55	-	(5.44)	284.11
200,865.65	4,457.56	(5,832.83)	199,490.38

ในการรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลและส่วนต่อขยาย โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม อาคารจอดรถ สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และอาคารจอดรถ สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต รฟม. มีความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขของเงินอุดหนุนที่กำหนดไว้และจะได้รับเงินอุดหนุนนั้น จึงรับรู้เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเป็นรายได้รอการรับรู้กับเงินอุดหนุนรอรับจากรัฐบาล เพื่อชำระคืนเงินต้นตลอดอายุของสัญญาเงินกู้ ค่าออกแบบค่าก่อสร้าง ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ และดอกเบี้ยเงินกู้ยืมดังกล่าวเฉพาะในส่วนที่สามารถรวมเป็นต้นทุนของสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าได้ ทั้งนี้ ในส่วนเงินอุดหนุนเพื่อจ่ายชำระค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้าพร้อมดอกเบี้ย โดยจะทยอยรับรู้เป็นรายได้เงินอุดหนุนในแต่ละงวดอย่างเป็นระบบ ตามอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์โครงการรถไฟฟ้าที่เกี่ยวข้อง โดย รฟม. ได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลมาโดยตลอดและจะยังคงได้รับต่อไป

- 7.20.2 เงินบริจาคจากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงาน (สนพ.) เพื่อก่อสร้างลานจอดรถที่สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินศูนย์ประชุมแห่งชาติสิริกิติ์และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินรัชดาภิเษก โดยทยอยรับรู้เป็นรายได้ย้อนตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์
- 7.20.3 สินทรัพย์บริจาค เป็นสินทรัพย์ที่ รฟม. ได้รับจากหน่วยงานต่าง ๆ อาทิเช่น สิ่งก่อสร้าง ครุภัณฑ์สำนักงาน ยานพาหนะ และครุภัณฑ์คอมพิวเตอร์ เป็นต้น โดยทยอยรับรู้เป็นรายได้ย้อนตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์
- 7.20.4 สินทรัพย์ตามสัญญาสัมปทาน เป็นสินทรัพย์ที่ได้รับโอนกรรมสิทธิ์ตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน โดยทยอยรับรู้เป็นรายได้จากการให้สัมปทานตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์ตามสัญญาสัมปทาน

**7.21 เจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า**

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า	7,973.47	9,623.15
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,649.68	1,649.68
คงเหลือ	6,323.79	7,973.47

เจ้าหนี้ค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า เป็นค่าอุปกรณ์งานระบบตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน ระยะที่ 1 การออกแบบและก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ ตั้งแต่ช่วงสถานีคลองบางไผ่ - สถานีเตาปูน มูลค่าตามสัญญาจำนวน 16,491.83 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่ง รฟม. ต้องชำระคืนเป็นรายเดือน เดือนละเท่า ๆ กัน 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 กู้ยืมประกาศี้อยู่ ณ วันที่ 1 ของเดือน+2.5% ต่อปี

**7.22 เงินกู้ยืมระยะยาว**

หน่วย : ล้านบาท

เงินกู้  
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี  
หัก หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน  
 คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ			
2564			
เงินกู้ยืมต่างประเทศ		เงินกู้ยืมในประเทศ	รวม
ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
95,144.67	29,220.36	151,294.10	180,514.46
5,381.80	1,652.84	4,561.43	6,214.27
-	-	28,166.63	28,166.63
89,762.87	27,567.52	118,566.04	146,133.56

เงินกู้  
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี  
หัก หนี้สินไม่หมุนเวียนที่ถือไว้รอโอน  
 คงเหลือส่วนที่เป็นเงินกู้ยืมระยะยาว

2563			
เงินกู้ยืมต่างประเทศ		เงินกู้ยืมในประเทศ	รวม
ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท	ล้านบาท
100,526.47	30,529.68	141,274.63	171,804.31
5,381.80	1,634.44	4,839.10	6,473.54
-	-	27,612.76	27,612.76
95,144.67	28,895.24	108,822.77	137,718.01

**7.23 หนี้สินตามสัญญาเช่า**

หน่วย : ล้านบาท

หนี้สินตามสัญญาเช่า  
หัก ดอกเบี้ยจ่ายรอดำบัญชี  
หัก ภาษีซื้อที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระ  
 คงเหลือ  
หัก ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี  
 คงเหลือ

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
41.10	-
1.18	-
1.15	-
38.77	-
20.28	-
18.49	-

## 7.24 ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด  
(กำไร) ขาดทุนจากการวัดมูลค่าใหม่ของผลประโยชน์พนักงาน  
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานสำหรับงวดปัจจุบัน  
ผลประโยชน์ที่จ่ายระหว่างงวด  
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย  
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด

งบการเจือที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
528.30	435.94
(16.54)	47.32
52.13	46.97
(7.81)	(2.09)
(0.16)	0.16
555.92	528.30

ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานสำหรับงวดปัจจุบัน  
ต้นทุนบริการ  
ต้นทุนดอกเบี้ย  
รวม

2564	2563
41.07	38.93
11.06	8.04
52.13	46.97

ข้อสมมติฐานในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

อัตราคิดลด (Discount Rate) ร้อยละ 0.51 - 2.96 แปรผันตามอายุพนักงาน  
อัตราการขึ้นเงินเดือน ร้อยละ 6.00 ต่อปี  
อัตรามรณะ ตามตารางมรณะไทยปี 2560 เฉลี่ยรวมเพศชาย - หญิง  
เท่ากับร้อยละ 5.58 ต่อปี  
ราคาทองคำรูปพรรณ 96.5% น้ำหนัก บาทละ 28,250.00 บาท

## 7.25 สินทรัพย์/หนี้สินทางการเงิน

คณะรัฐมนตรีได้มีมติที่ประชุม เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2556 เห็นชอบให้กระทรวงการคลังปรับโครงสร้างหนี้ต่างประเทศของ รฟม. กระทรวงการคลังจึงได้ดำเนินการทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap) ของเงินกู้ JICA โดยแปลงหนี้เงินกู้เยนอัตราดอกเบี้ยคงที่เป็นหนี้เงินกู้บาทอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่ง 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

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 2564 โดยอัตราแลกเปลี่ยน 1 เยน เท่ากับ 0.307115 บาท รายละเอียดดังนี้

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธีส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ					
เงินต้นคงเหลือตามสัญญา CCS			2564		2563
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	13,010.84	0.2908	3,783.55	3,995.82	212.27
- ลงวันที่ 15 ส.ค. 2561	2,333.63	0.3000	700.09	716.69	16.60
	15,344.47		4,483.64	4,712.51	228.87
- ลงวันที่ 13 ส.ค. 2556	16,605.33	0.3098	5,144.33	5,099.75	(44.58)
- ลงวันที่ 10 เม.ย. 2557	25,332.59	0.3166	8,020.30	7,780.03	(240.27)
- ลงวันที่ 21 ส.ค. 2557	18,931.14	0.3177	6,014.42	5,814.03	(200.39)
- ลงวันที่ 22 ก.ย. 2557	18,931.14	0.3096	5,861.08	5,814.03	(47.05)
	79,800.20		25,040.13	24,507.84	(532.29)
	95,144.67		29,523.77	29,220.35	(303.42)

## 7.26 รายได้จากเงินอุดหนุน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อโครงการที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์		
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	2,069.35	2,069.41
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	960.01	941.29
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	439.44	208.60
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	1,980.68	2,107.30
อาคารสำนักงาน	13.15	13.15
โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	5.44	5.44
โครงการรถไฟฟ้า สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	24.02	-
รวม	5,492.09	5,345.19
เงินอุดหนุนจากรัฐบาลเพื่อดำเนินงาน		
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,932.96	1,418.76
ชำระดอกเบี้ยเงินกู้โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร		
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ	1,171.86	1,271.61
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางแค	797.74	902.24
สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	260.42	152.24
สายฉลองรัชธรรม	675.80	813.90
สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อาคารจอดรถ	2.30	2.54
สายสีเขียว (เหนือ) ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	15.26	-
รวม	4,856.34	4,561.29
รวมทั้งสิ้น	10,348.43	9,906.48

## 7.27 รายได้จากกาให้สัมปทาน

หน่วย : ล้านบาท

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล		
เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร		
จำนวนเงินรายปี	2,349.07	2,176.40
จำนวนเงินเป็นร้อยละ 5 ของรายรับ	66.05	111.19
เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์		
จำนวนเงินรายปี	46.73	46.73
จำนวนเงินเป็นร้อยละ 7 ของรายรับ	37.72	39.59
สินทรัพย์ที่ได้มาจากสัญญาสัมปทาน	2,023.24	1,716.10
รวม	4,522.81	4,090.01
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม		
ค่าโดยสาร	168.11	205.34
ค่าธรรมเนียมออกบัตรโดยสาร	0.40	0.70
รวม	168.51	206.04
รวมทั้งสิ้น	4,691.32	4,296.05
เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ร้อยละ 7 ของรายรับ ประกอบด้วย		
(1) รายได้จากโครงการโฆษณาประชาสัมพันธ์	18.77	19.41
(2) รายได้จากค่าตอบแทนพื้นที่เช่าและบริการ	5.67	7.26
(3) รายได้จากการจัดให้มีการบริการสื่อสารโทรคมนาคม	13.20	12.91
(4) รายได้จากพัฒนาเชิงพาณิชย์อื่น	0.08	0.01
รวม	37.72	39.59

## 7.27.1 รายได้จากสัญญาสัมปทาน

ตามสัญญาโครงการระบบรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล วันที่ 1 สิงหาคม 2543 และสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย วันที่ 31 มีนาคม 2560 ดังรายละเอียดต่อไปนี้

สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ

เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

จำนวนเงินรายปี

BEM ตกลงแบ่งรายได้จากค่าโดยสารให้แก่ รฟม. เป็นรายปี ตั้งแต่ปีที่ 11 นับจากปีที่เริ่มบริการที่ก่อให้เกิดรายได้จนสิ้นสุดระยะเวลาตามสัญญา 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

รายได้จากสินทรัพย์ที่ได้มาจากสัญญาสัมปทาน หายอมรับรู้รายได้อย่างเป็นระบบตามค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์

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 2564 รฟม. ไม่ได้รับค่าตอบแทนดังกล่าว เนื่องจากผลตอบแทนการลงทุนจากการดำเนินงานตามสัญญาสัมปทานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งคำนวณจากงบการเงินที่ได้รับการรับรองโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ณ 31 ธันวาคม 2563 ของ BEM ยังไม่ถึงเกณฑ์ที่กำหนด

#### 7.27.2 รายได้จากสัมปทาน

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุนการจัดหาระบบรถไฟฟ้า 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 ได้นำส่งเอกสารขั้นตอนและวิธีการนำส่งรายได้ ตามหนังสือ BEM/M/PPL/3675/59 ลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2559 เพื่อใช้เป็นแนวการปฏิบัติงานให้ถูกต้องตรงกันทั้ง 2 ฝ่าย ทั้งนี้ ทากรัฐบาลกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าโดยสารระบบตัวร่วมและค่าโดยสารร่วมในภายหลัง รฟม. สามารถเปลี่ยนแปลงขอบเขตงานในการจัดเก็บค่าโดยสารในสถานีได้โดยออกคำสั่งการเปลี่ยนแปลงการพัฒนาเชิงพาณิชย์

ตามสัญญาสัมปทานสำหรับการลงทุน รฟม. มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในการดำเนินการพัฒนาเชิงพาณิชย์ในพื้นที่ระบบรถไฟฟ้า และมีสิทธิในการหาประโยชน์และจัดเก็บรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ทั้งหมดโดยอาจมอบสิทธิให้แก่บุคคลใดดำเนินการแทน ผู้รับสัมปทานจะไม่ขัดขวางหรือกระทำการใด ๆ อันเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการตามสัญญา

## 7.28 รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

หน่วย : ล้านบาท

รายได้จากการอนุญาตให้ใช้สิทธิทรัพย์สิน  
 รายได้จากแพคเกจ  
 รายได้จากการให้บริการจอดรถ  
 รวม

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
73.65	78.86
10.25	14.14
39.08	66.93
122.98	159.93

## 7.29 รายได้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

ดอกเบี้ยรับ  
 รายได้เงินปันผล  
 รายได้อื่น ๆ  
 รวม

	งบการเงินที่แสดงเงินลงทุน ตามวิธีส่วนได้เสีย		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ดอกเบี้ยรับ	38.02	60.36	38.02	60.36
รายได้เงินปันผล	-	-	125.63	113.06
รายได้อื่น ๆ	17.32	57.56	17.32	57.56
รวม	55.34	117.92	180.97	230.98

## 7.30 ค่าใช้จ่ายในการเดินรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม

หน่วย : ล้านบาท

ค่าจ้างเหมาบริการเดินรถและซ่อมบำรุง  
 ค่าใช้จ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มไม่ขอคืน  
 บัตรโดยสารใช้ไป  
 รวม

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
1,914.72	1,920.66
153.41	131.96
2.04	4.62
2,070.17	2,057.24



## 7.31 ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : ล้านบาท

ค่าธรรมเนียมธนาคาร
ค่าเบี้ยประกันภัย
ค่าจ้างเหมาบริการ
ค่าเช่า
ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา
ค่าประชาสัมพันธ์
ค่าใช้จ่ายเดินทาง
ค่าสอบบัญชี
ค่าสาธารณูปโภค
ค่าภาษีต่าง ๆ
ค่าใช้จ่ายอื่น
รวม

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
0.73	1.12
1.09	1.17
190.08	281.79
2.55	26.88
42.17	35.83
25.03	27.36
0.17	1.02
1.80	1.80
49.72	50.58
46.10	43.99
17.26	116.65
376.70	588.19

## 7.32 ต้นทุนทางการเงิน

หน่วย : ล้านบาท

ดอกเบี้ยจ่ายเงินกู้ยืมสถาบันการเงิน
- เงินกู้ต่างประเทศเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า
- เงินกู้ในประเทศเพื่อก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า
ดอกเบี้ยจ่ายค่าอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า
ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญาเช่า
รวม
ค่าธรรมเนียมการให้กู้ต่อ
ต้นทุนทางการเงิน
หัก รายการรับรู้เป็นต้นทุนสินทรัพย์ของโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
- ดอกเบี้ยจ่าย
- ค่าธรรมเนียมการให้กู้ต่อ
รวม
คงเหลือ

งบการเงินที่แสดงเงินลงทุนตามวิธี ส่วนได้เสีย/งบการเงินเฉพาะกิจการ	
2564	2563
1,165.93	1,232.17
2,418.34	2,949.83
229.82	303.93
1.12	-
3,815.21	4,485.93
271.31	223.13
4,086.52	4,709.06
917.92	1,510.64
163.88	119.73
1,081.80	1,630.37
3,004.72	3,078.69

**7.33 หนี้สินที่อาจเกิดขึ้น**

7.33.1 รพม. ถูกฟ้องร้องในคดีการเรียกร้องค่าทดแทน ณ วันที่ 30 กันยายน 2564 จำนวน 218 คดี คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของ ศาลปกครองกลาง จำนวน 136 คดี ศาลปกครองสูงสุด จำนวน 81 คดี และสำนักงานการยุติธรรมการดำเนินคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ จำนวน 1 คดี ซึ่งมีมูลค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น จำนวน 68 คดี เป็นเงิน 153.79 ล้านบาท ตามรายละเอียดดังนี้

จำนวน	คดีที่ถูกฟ้อง		คดีที่มีคำพิพากษาแล้ว			มูลค่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น	
	(คดี)	(ล้านบาท)	ศาลปกครองกลาง	ศาลปกครองสูงสุด	สำนักงานคดีแพ่งและอนุญาโตตุลาการ	จำนวน	จำนวนเงิน (ล้านบาท)
22	307.71	-	-	22	-	19	34.34
34	2,736.32	2	-	32	-	26	43.84
9	413.39	-	-	9	-	9	12.96
4	160.10	-	-	4	-	3	20.46
16	22,046.30	5	-	11	-	8	30.80
35	4,523.55	34	-	1	-	1	9.00
41	6,545.98	39	-	1	1	1	0.15
57	5,200.54	56	-	1	-	1	2.24
218	41,933.89	136	-	81	1	68	153.79

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ  
 รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงท่าลำโพง - บางแค  
 รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม  
 \* โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ  
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต  
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี  
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง  
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

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

7.33.2 รฟม. ถูกฟ้องร้องในคดีอื่น ๆ จำนวน 15 คดี คดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลแพ่ง จำนวน 3 คดี ศาลอุทธรณ์ จำนวน 1 คดี ศาลปกครองกลาง จำนวน 9 คดี และศาลปกครองสูงสุด จำนวน 2 คดี ตามรายละเอียดดังนี้

คดีแพ่ง  
คดีปกครองอื่น ๆ  
รวม

คดีที่ถูกฟ้อง	
จำนวน (คดี)	ทุนทรัพย์ (ล้านบาท)
4	26.38
11	465.20
15	491.58

#### 7.34 วันที่ได้รับอนุมัติงบประมาณเงิน

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย อนุมัติงบประมาณเงินในวันที่ 8 มีนาคม 2565





การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
175 ถ.พระราม 9 ห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10310  
โทรศัพท์ : 0 2716 4000 โทรสาร : 0 2716 4019  
Call Center : 0 2716 4044

[www.mrta.co.th](http://www.mrta.co.th)  
Email : [PR@mrta.co.th](mailto:PR@mrta.co.th)  
Facebook : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย  
Line : @mrtacontactcenter