



SUSTAINABILITY REPORT 2024

รายงานความยั่งยืน ประจำปี 2567



สารบัญ



4

สารจากผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

6

รางวัลแห่งความภาคภูมิใจ

10

สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญ

12

เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

13

รู้จักการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
แห่งประเทศไทย

24

ห่วงโซ่แห่งคุณค่าของ รฟม.

25

การกำกับดูแลกิจการที่ดี

32

การสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้
ส่วนเสีย

41

รฟม. กับการดำเนินงานด้านความยั่งยืน

45

ปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญปี 2567



มิติเศรษฐกิจ

49

การก่อสร้างและขยายเส้นทาง

62

การสร้างรายได้จากการดำเนินธุรกิจใหม่
และจากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง

65

ประสิทธิภาพการบริหารจัดการเดินรถ

72

ความสะดวก รวดเร็ว และตรงเวลา

75

สุขภาพและความปลอดภัย
ของผู้โดยสาร

81

การอำนวยความสะดวก
ในการเข้าถึงบริการรถไฟฟ้า

84

การยกระดับมาตรฐานการให้บริการ

88

ธรรมาภิบาลและความโปร่งใส

100

การพัฒนาองค์กรสู่ความเป็นเลิศ

มิติสิ่งแวดล้อม

108

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการอนุรักษ์พลังงาน

124

การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

130

การออกแบบที่เป็นมิตรต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม

มิติสังคม

132

การสร้าง ความผูกพันกับบุคลากร

148

การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน

153

การออกแบบเพื่อให้เกิดความเท่าเทียม
ในการเข้าถึงการให้บริการ

156

การปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน ความเสมอภาค และไม่เลือกปฏิบัติ

161

สรุปผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืน

168

GRI Content Index

175

แบบสำรวจความคิดเห็นของผู้อ่าน



สารจากผู้อำนวยการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (GRI 2-22)

ในปีงบประมาณ 2567 ที่ผ่านมา การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มุ่งมั่นพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และส่งเสริมการให้บริการระบบรถไฟฟ้าที่อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการทุกท่าน ควบคู่ไปกับการพัฒนาองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ และมีธรรมาภิบาล พร้อมกันนี้ยังได้ส่งเสริมการพัฒนาชุมชน สังคม และให้ความสำคัญกับการดูแลสิ่งแวดล้อม โดยมีผลการดำเนินงานที่ส่งเสริมการพัฒนาความยั่งยืนขององค์กร ดังนี้

พัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าและส่งเสริมการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ

รฟม. ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าผ่านนคร สายสีชมพู และได้มีการลงนามสัญญาร่วมลงทุนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เพื่อขยายเส้นทางและเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น ในด้านการให้บริการ รฟม. ได้ดำเนินงานตามนโยบายอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าสูงสุด 20 บาท ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม โดยได้เริ่มที่รถไฟฟ้าผ่านนคร สายฉลองรัชธรรมเป็นลำดับแรก และได้สร้างความร่วมมือในการออกผลิตภัณฑ์และบริการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาบัตรโดยสารชนิด EMV Contactless ที่ครอบคลุมเส้นทางรถไฟฟ้าผ่านนคร (MRT) ในความรับผิดชอบของ รฟม. เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวกด้วยบัตรเพียงหนึ่งใบ

พัฒนานวัตกรรม สร้างสังคมแห่งการเรียนรู้

รฟม. ได้ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการร่วมกับสถาบันการศึกษาและหน่วยงานต่าง ๆ อาทิ ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) เป็นต้น เพื่อต่อยอดองค์ความรู้และพัฒนานวัตกรรมด้านระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รวมทั้งมีศูนย์การเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA Learning Center) เพื่อเป็นแหล่งรวบรวมองค์ความรู้ด้านต่าง ๆ เกี่ยวกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เช่น ประวัติความเป็นมา ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินงาน เทคนิคการออกแบบและก่อสร้าง เทคโนโลยีการเดินรถและซ่อมบำรุง เป็นต้น รวมถึงเป็นศูนย์กลางในการจัดแสดง เผยแพร่ และประชาสัมพันธ์เทคโนโลยีด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของประเทศให้แก่ผู้สนใจ นอกจากนี้ ยังได้จัดโครงการคนเก่งสู่การเป็นนวัตกรรม (Talent to Innovator) เพื่อส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมให้แก่บุคลากร และได้จัดโครงการ MRTA Innovation Camp เพื่อส่งเสริมการใช้ความคิดสร้างสรรค์นวัตกรรมด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมให้แก่เยาวชนในแนวสายทางรถไฟฟ้า

พัฒนาการดูแลสิ่งแวดล้อม

รฟม. ได้นำปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกที่สามารถช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมาใช้ในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) และได้บริหารจัดการการใช้พลังงานและทรัพยากรภายในสำนักงานอย่างคุ้มค่า รวมทั้งลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่องเพื่อให้ รฟม. เป็นสำนักงานสีเขียว

พัฒนาสังคม ชุมชน โดยรอบแนวสายทางรถไฟฟ้า

รฟม. ให้ความสำคัญในการพัฒนาชุมชนตามแนวสายทางรถไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง อาทิ การส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวชุมชนตามแนวสายทางรถไฟฟ้า การฝึกอบรมช่วยฟื้นคืนชีพเบื้องต้น (CPR) การใช้เครื่องกระตุกหัวใจไฟฟ้าชนิดอัตโนมัติ (AED) ให้แก่ชุมชน พร้อมทั้งสนับสนุนกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการสืบสานประเพณีที่สำคัญของชุมชน

จากความมุ่งมั่นดำเนินงานด้านความยั่งยืนทำให้ในปีที่ผ่านมา รฟม. ได้รับรางวัลเกี่ยวกับการส่งเสริมการพัฒนาความยั่งยืนขององค์กร อาทิ ได้รับใบประกาศเกียรติคุณโครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก (Low Emission Support Scheme: LESS) ประจำปี 2567 จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) จากการรณรงค์ให้ผู้บริหารและพนักงานร่วมกันคัดแยกขยะประเภทขวดน้ำพลาสติกภายในอาคารสำนักงาน ได้รับการตรวจประเมินผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (Environment, Social, and Governance: ESG) ประจำปี 2567 และได้รับประกาศนียบัตร “Certificate of ESG Verified Enterprise” ระดับ Gold จากบริษัท อีเอสจี เรตติ้ง จำกัด ในกำกับของสถาบันไทยพัฒน์ รวมถึงได้รับใบประกาศเกียรติคุณ Sustainability Disclosure Award ประจำปี 2567 จากสถาบันไทยพัฒน์

รฟม. ขอขอบคุณผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกท่านที่สนับสนุนการดำเนินงานของ รฟม. ตลอดมา โดย รฟม. จะยังคงให้ความสำคัญกับการก่อสร้างขยายเส้นทางโครงการรถไฟฟ้า มุ่งเน้นการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาองค์กร ตามวิสัยทัศน์ที่ว่า “ร่วมยกระดับเมืองด้วยโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและนวัตกรรม เพื่ออนาคตที่ยั่งยืน” ต่อไป

(นายกางพงษ์ อดมรรตักติ)

ผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย



รางวัลแห่งความภาคภูมิใจ



1 รางวัลองค์กรคุณธรรมต้นแบบ

รฟม. ได้รับเกียรติบัตรยกย่องให้เป็น “องค์กรคุณธรรมต้นแบบ” ประจำปีงบประมาณ 2567 จากกระทรวงคมนาคม โดยศูนย์ปฏิบัติการต่อต้านการทุจริต ตามโครงการส่งเสริมชุมชนองค์กร อำเภอ และจังหวัดคุณธรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการส่งเสริมคุณธรรมแห่งชาติ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) โดยความร่วมมือของกระทรวงคมนาคม และกรมการศาสนา กระทรวงวัฒนธรรม ในการส่งเสริมคุณธรรมของหน่วยงาน

2 รางวัลสถานประกอบการที่ปฏิบัติตามมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รฟม. ได้รับโล่รางวัลสถานประกอบการที่ปฏิบัติตามมาตรการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2567 จากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 โครงการ ประกอบด้วย ประเภทยอดเยี่ยม ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ ประเภทดีเด่น ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม



3 รางวัลระดับชั้นสูงสุด “แพลทินัม” จากกิจกรรมการรณรงค์ลดสถิติอุบัติเหตุจากการทำงานให้เป็นศูนย์

รฟม. ได้รับโล่และประกาศเกียรติคุณ ระดับชั้นสูงสุด “แพลทินัม” ต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 จากกิจกรรมการรณรงค์ลดสถิติอุบัติเหตุจากการทำงานให้เป็นศูนย์ (Zero Accident Campaign) ประจำปี 2567 ซึ่งจัดขึ้นโดยสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) (สสปท.) กระทรวงแรงงาน



4 รางวัลสถานประกอบกิจการที่เป็นแบบอย่างที่ดีในการบริหารจัดการปัญหาเสพติด

รฟม. ได้รับประกาศเกียรติคุณสถานประกอบกิจการที่เป็นแบบอย่างที่ดีในการบริหารจัดการปัญหาเสพติด เนื่องในวันต่อต้านยาเสพติดโลก ประจำปี 2567 ภายใต้กรอบแนวคิด “รวมพลังไทยสร้างครอบครัวชุมชนอุ่นใจ พันภัยยาเสพติด เฉลิมพระเกียรติ 72 พรรษา มหาราชชา”



5 รางวัลเครือข่ายการดำเนินงานดีเด่นด้านการดูแลใจพนักงานในสถานประกอบการ

รฟม. ได้รับโล่เชิดชูเกียรติเครือข่ายการดำเนินงานดีเด่น ด้านการดูแลใจพนักงานในสถานประกอบการ ประจำปี 2567 จากกรมสุขภาพจิต



6 รางวัลศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่น

รฟม. ได้รับโล่ประกาศเกียรติคุณศูนย์ข้อมูลข่าวสารของราชการโดดเด่น ประจำปี 2567 จากสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

7 รางวัลด้านความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ

รฟม. ได้รับรางวัลด้านความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศ ในงาน Prime Minister Awards: Thailand Cybersecurity Excellence Awards 2023 รวม 3 รางวัล ได้แก่ รางวัล Best Cybersecurity Performance Awards 2023 ประเภทหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศ (CII) สาขาการดำเนินการด้านการพัฒนาศักยภาพ (Capacity Development) รางวัล Cybersecurity CII Awards 2023 ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และใบประกาศเกียรติคุณ Certificate of Cyber Safety 2023 ประเภทหน่วยงานโครงสร้างพื้นฐานสำคัญทางสารสนเทศ (CII)

(หมายเหตุ : ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 ได้รับรางวัลในปีงบประมาณ 2567)





8 รางวัลหน่วยงานคุณภาพด้านการใช้ธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ

รฟม. ได้รับรางวัลหน่วยงานคุณภาพด้านการใช้ธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐ (Data Governance) ในงานมอบรางวัลรัฐบาลดิจิทัล ประจำปี 2566 (Digital Government Awards 2023) ซึ่งจัดโดยสำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล (องค์การมหาชน)

(หมายเหตุ : ดำเนินการในปีงบประมาณ 2566 ได้รับรางวัลในปีงบประมาณ 2567)

9 รางวัลชมเชย ภายใต้โครงการพัฒนาแพลตฟอร์มภาครัฐเพื่อรองรับการปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

รฟม. ได้รับรางวัลชมเชย ภายใต้โครงการพัฒนาแพลตฟอร์มภาครัฐเพื่อรองรับการปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Government Platform for PDPA Compliance: GPPC) ซึ่งเป็นโครงการที่จัดขึ้นโดยความร่วมมือระหว่างสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลและสำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ



10 รางวัลโครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก

รฟม. ได้รับใบประกาศเกียรติคุณโครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก (Low Emission Support Scheme: LESS) ประจำปี 2567 จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินงานกิจกรรม MRTA 3R โครงการสำนักงานสีเขียว ตั้งแต่เดือนเมษายน - กันยายน 2566 โดยสามารถลดปริมาณก๊าซเรือนกระจกจากการณรงคิให้ผู้บริหารและพนักงานร่วมกันคัดแยกขยะประเภทขวดน้ำพลาสติกภายในอาคารสำนักงานได้ จำนวน 1,543.48 กิโลกรัม คิดเป็น 1.591 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า



11 รางวัล Certificate of ESG Verified Enterprise ระดับ Gold

รฟม. ได้รับการตรวจประเมินผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (Environment, Social, and Governance: ESG) ประจำปี 2567 ของ รฟม. และได้รับประกาศนียบัตร “Certificate of ESG Verified Enterprise” ระดับ Gold จากบริษัท อีเอสจี เรตติ้ง จำกัด ในกำกับของสถาบันไทยพัฒน์



12 รางวัลเกียรติคุณ Sustainability Disclosure Award

รฟม. ได้รับรางวัลเกียรติคุณ Sustainability Disclosure Award ประจำปี 2567 จากสถาบันไทยพัฒน์

13 รางวัล Best Transportation Influencer Campaign สาขา Brand and Agency Awards

รฟม. ได้รับโล่รางวัลชนะเลิศ Best Transportation Influencer Campaign สาขา Brand and Agency Awards จากเวทีประกาศรางวัล “อินฟลูเอนเซอร์แห่งปี” หรือ Thailand Influencer Awards 2024



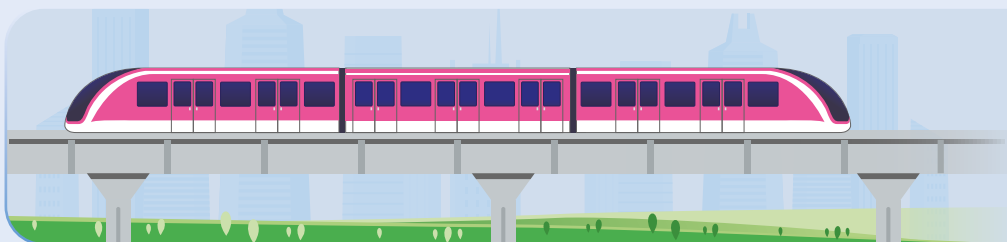
14 รางวัลผู้ให้การสนับสนุนงานวันผู้สูงอายุสากล

รฟม. ได้รับเกียรติบัตรจากกระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ โดย กรมกิจการผู้สูงอายุ ที่ให้การสนับสนุนบริการขนส่งมวลชนด้วยระบบรถไฟฟ้า MRT ในการเดินทางแก่ผู้สูงอายุ เนื่องในงานวันผู้สูงอายุสากล ประจำปี 2567

สรุปผลการดำเนินงานที่สำคัญ

มิติเศรษฐกิจ

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ



เปิดให้บริการ
รถไฟฟ้าสายสีชมพู

สถานะโครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม.

• กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

เปิดให้บริการแล้ว

• รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร



สายเฉลิมรัชมงคล



สายฉลองรัชธรรม



สายนิคมราพีพัฒน์



สายสีชมพู

อยู่ระหว่างก่อสร้าง

• รถไฟฟ้าสายสีส้ม



- ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (ส่วนตะวันออก)
- ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย (ส่วนตะวันตก)

• รถไฟฟ้าสายสีม่วง



- ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ

• รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล

- ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)

• เมืองภูมิภาค (อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ)

- โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแถมคลอง
- โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะ-สนามบินคัคคี
- โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาอีสวรรค์
- โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก



รายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง

สายเฉลิมรัชมงคล
เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.89

สายฉลองรัชธรรม
เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.26



ความตรงต่อเวลา

ในการให้บริการของรถไฟฟ้า
ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 99



ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT

มีความพึงพอใจ
ร้อยละ 92.66



คะแนน ITA 90.63 คะแนน

อยู่ในระดับ “ผ่าน” และอยู่ในลำดับที่ 3
จากรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม
ทั้งหมด 9 แห่ง



ผลสำรวจภาพลักษณ์องค์กร

ด้านคุณธรรมและความโปร่งใส
เท่ากับ 4.16 คะแนน



ข้อร้องเรียน

การละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล
เป็น 0

มิติสิ่งแวดล้อม

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ



ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
ต่อจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าปีงบประมาณ 2566
เท่ากับ **0.71 kgCO₂e**



ลดก๊าซเรือนกระจกได้
10,323.351 tonCO₂e จากการใช้ปูนซีเมนต์
ไฮดรอลิกในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า



เลือกใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
Green IT Management



ลดก๊าซเรือนกระจกได้ **1.786 tonCO₂e**
จากกิจกรรม MRTA 3R



เพิ่มพื้นที่การติดตั้งระบบผลิตกระแสไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์บนหลังคา (Solar Rooftop)
อาคารจอดรถ สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม สามารถผลิตไฟฟ้าได้
22,800 หน่วยต่อปี ซึ่งสูงกว่าการประมาณการของการผลิต



มีการใช้พลังงานหมุนเวียน
(Renewable Resources)
ภายในสำนักงาน **603,243.00 kWh**



ความพึงพอใจโดยรวมต่อมาตรการลดผลกระทบ
ด้านสิ่งแวดล้อมและจราจรจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า
ของ รฟม. ร้อยละ **86.33**

มิติสังคม

ผลการดำเนินงานที่สำคัญ



ระดับความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร
มีค่าเท่ากับ **4.32**



จำนวนชั่วโมงของพนักงาน
ที่ได้รับการพัฒนา **58,357 ชั่วโมง**
เฉลี่ยต่อคน **50.01 ชั่วโมง**



อัตราการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน
ของพนักงาน เป็น **0**



เหตุการณ์การเลือกปฏิบัติ
ของบุคลากร เป็น **0**



ความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรม
ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ **97.62**

เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้จัดทำรายงานความยั่งยืนเป็นประจำและต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2561 โดยรายงานความยั่งยืนประจำปี 2567 นี้ จัดทำขึ้นเพื่อสื่อสารผลการดำเนินงานขององค์กรต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีการบริหารจัดการอย่างสมดุล ครอบคลุมมิติด้านความยั่งยืน อันได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม และสิทธิมนุษยชน รวมถึงการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่สอดคล้องตามมาตรฐาน GRI Standards 2021 พร้อมทั้งการแสดงถึงแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนของ รฟม. ที่สนับสนุนกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (UN Sustainable Development Goals (SDGs)) โดยการเปิดเผยข้อมูลในรายงานฉบับนี้ เป็นการรายงานผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนในปีงบประมาณ 2567 (1 ตุลาคม 2566 - 30 กันยายน 2567) ^(GRI 2-3)



ขอบเขตในการรายงาน ^(GRI 2-2)

รายงานความยั่งยืน ปี 2567 ฉบับนี้ เป็นการเปิดเผยข้อมูลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนตลอดจนห่วงโซ่มูลค่าของ รฟม. โดยมีขอบเขตการรายงานครอบคลุมทั้งในส่วนสำนักงานและส่วนปฏิบัติการ

การให้ความเชื่อมั่นต่อรายงาน ^(GRI 2-5)

ถึงแม้รายงานความยั่งยืนฉบับนี้ จะยังไม่ได้รับการตรวจสอบโดยหน่วยงานภายนอก แต่ข้อมูลต่าง ๆ มีกระบวนการทบทวนภายในจากผู้บริหาร และการให้คำแนะนำโดยผู้เชี่ยวชาญ รวมถึงผู้บริหารระดับสูงได้เห็นชอบต่อข้อมูลที่สำคัญด้านความยั่งยืนที่ถูกเปิดเผย เพื่อให้มั่นใจว่าเนื้อหาของรายงานครบถ้วน ถูกต้อง และสมบูรณ์ ทำให้ รฟม. สามารถเปิดเผยข้อมูลที่โปร่งใส น่าเชื่อถือ เป็นประโยชน์ และสร้างคุณค่าต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

ติดต่อสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับรายงาน ^(GRI 2-3)

สำนักสื่อสารองค์กร การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310
โทรศัพท์ 0 2716 4000 ต่อ 1732 หรือ 1743
อีเมล csr@mrta.co.th



รู้จักการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (GRI 2-1)

ประวัติความเป็นมา

ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครได้ทวีความรุนแรงขึ้นเป็นลำดับจนกระทั่งในปี พ.ศ. 2514 รัฐบาลไทยได้รับความช่วยเหลือจากรัฐบาลเยอรมันส่งคณะผู้เชี่ยวชาญมาทำการศึกษา สำรวจ และวางแผนแม่บทสำหรับการจราจรและขนส่งในกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้เสนอแนะให้มีระบบรถขนส่งมวลชนแบบเร็ว (Mass Rapid Transit System) เพื่อแก้ไขปัญหาการเดินทางและการจราจรในกรุงเทพมหานคร จึงได้มี “ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 290 ลงวันที่ 27 พฤศจิกายน พุทธศักราช 2515” จัดตั้ง “การทางพิเศษแห่งประเทศไทย” ขึ้น เพื่อจัดสร้าง “ทางพิเศษ” ซึ่งประกอบด้วย

- ระบบทางด่วน (Express Way)
- ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Mass Rapid Transit System)
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ต่อมารัฐบาลพิจารณาเห็นว่า การจราจรทางถนนในกรุงเทพมหานครติดขัดมาก สมควรเร่งรัดการดำเนินการในส่วนของการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเดินทางได้โดยไม่ต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้น คณะรัฐมนตรีจึงมีมติเมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2535 เห็นชอบให้จัดตั้งรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของนายกรัฐมนตรีเพื่อรับผิดชอบการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จึงได้มีการตรา “พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535” (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 109 ตอนที่ 90 วันที่ 20 สิงหาคม 2535) โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล พ.ศ. 2496

โดยที่พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การรถไฟฟ้ามหานคร พ.ศ. 2535 มีบทบัญญัติที่ไม่เพียงพอต่อการจัดทำ จัดการและการให้บริการขนส่งมวลชนด้วยระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งการดูแลรักษาความปลอดภัยและสาธารณะทำให้องค์การรถไฟฟ้ามหานครมีข้อจำกัดในการใช้อำนาจตามกฎหมายและไม่สามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบกับการขนส่งมวลชนโดยระบบรถไฟฟ้าได้ทวีความจำเป็นยิ่งขึ้นมาก

จึงได้มีการตรา “พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543” (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 117 ตอนที่ 114ก วันที่ 1 ธันวาคม 2543) จัดตั้ง “การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย” เรียกโดยย่อว่า “รฟม.” เพื่อปรับปรุงอำนาจหน้าที่ขององค์การรถไฟฟ้ามหานคร

ให้สามารถดำเนินกิจการรถไฟฟ้าให้เป็นระบบและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอำนาจหน้าที่ในการคุ้มครองความปลอดภัยของกิจการรถไฟฟ้าและคนโดยสารรถไฟฟ้า มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจภายใต้การกำกับของนายกรัฐมนตรี มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

1. ดำเนินกิจการรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว
2. ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าเพื่อปรับปรุงและพัฒนาให้ทันสมัย
3. ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้าและธุรกิจอื่น เพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชนในการใช้บริการกิจการรถไฟฟ้า

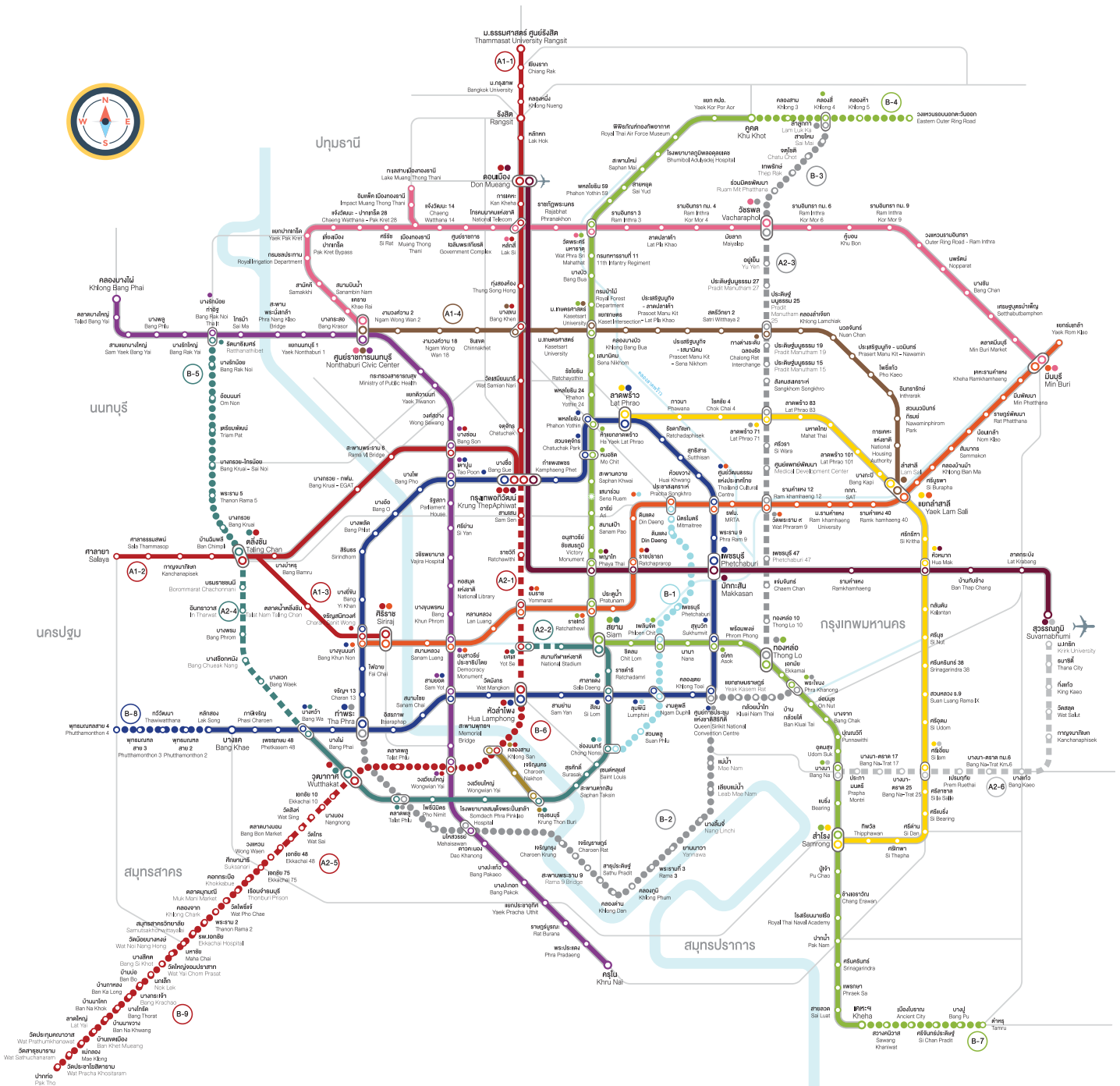
ต่อมา เมื่อ พ.ศ. 2545 ได้มีการปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ และได้โอนอำนาจหน้าที่ของนายกรัฐมนตรีในส่วนของการกำกับดูแลการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มาเป็นอำนาจหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม





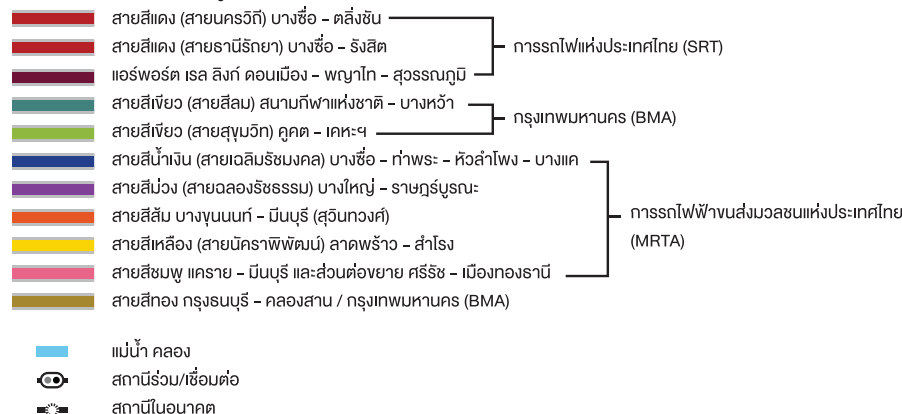
ข้อมูลการดำเนินงานธุรกิจ

Mass Rapid Transit Network in Bangkok Metropolitan Region



ที่มา : แผนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (M-MAP2) กรมการขนส่งทางราง

เส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว/อยู่ระหว่างดำเนินการ



A1 : เส้นทางที่มีความจำเป็น / มีความพร้อม
สามารถดำเนินการทันที

- A1-1) สายสีแดง รังสิต - ธรรมศาสตร์ รังสิต
- A1-2) สายสีแดง ตลิ่งชัน - ศาลายา
- A1-3) สายสีแดง ตลิ่งชัน - ทิรัราช
- A1-4) สายสีน้ำตาล แคราย - บึงกุ่ม

A2 : เส้นทางที่มีความจำเป็น / แต่ต้องเตรียมความพร้อมก่อน

- ■ ■ ■ ■ A2-1) สายสีแดง บางซื่อ – หัวลำโพง
- ■ ■ ■ ■ A2-2) สายสีม่วง สนามกีฬาแห่งชาติ – ยศส
- ■ ■ ■ ■ A2-3) สายสีเทา รัชชพล – ทอหล่อ
- ■ ■ ■ ■ A2-4) สายสีม่วง บางหว้า – คลังหิน
- ■ ■ ■ ■ A2-5) สายสีแดง วงเวียนใหญ่ – บางบอน
- ■ ■ ■ ■ A2-6) สายสีส้ม นาบอน – สุวรรณภูมิ

B : เส้นทางมีศักยภาพ

- ● ● ● ● B-1) สายสีฟ้า ดินแดง – สาก
- ● ● ● ● B-2) สายสีเทา พระโขนง – ท่าพระ
- ● ● ● ● B-3) สายสีเทา ลำลูกกา – วัชรพล
- ● ● ● ● B-4) สายสีเขียว คูคต – วงแหวนรอบนอก
- ● ● ● ● B-5) สายสีเขียว ดุสิต – รัตนาธิเบศร์
- ● ● ● ● B-6) สายสีแดง หัวลำโพง – วงเวียนใหญ่
- ● ● ● ● B-7) สายสีเขียว เคหะฯ – ตำหนุ
- ● ● ● ● B-8) สายสีน้ำเงิน บางแค – พุทธมณฑล สาย 4
- ● ● ● ● B-9) สายสีแดง บางบอน – นนทบุรี – ปากท่อ



จำนวนผู้โดยสาร รายได้และเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

ในปี 2567 รพม. มีโครงการรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้วจำนวน 4 สาย โดยมีจำนวนผู้โดยสาร รายได้และเงินตอบแทนจากค่าโดยสารในแต่ละสาย ดังตารางนี้

รถไฟฟ้าหนาค	จำนวนผู้โดยสาร (คน - เที่ยวต่อวัน)	รายได้และเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร (ล้านบาท)
 สายเฉลิมรัชมงคล	157,152,833 หรือเฉลี่ย 429,379	เงินตอบแทนจากค่าโดยสาร จำนวน 3,569.18 ล้านบาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม : VAT)
 สายฉลองรัชธรรม	24,719,226 หรือเฉลี่ย 67,539	รายได้จากค่าโดยสาร จำนวน 361.01 ล้านบาท
 สายนักราพิพัฒน์	14,305,600 หรือเฉลี่ย 39,274	รพม. ไม่มีรายได้จากค่าโดยสารและเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร
 สายสีชมพู	20,196,221 หรือเฉลี่ย 55,181	รพม. ไม่มีรายได้จากค่าโดยสารและเงินตอบแทนจากค่าโดยสาร

โครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ในระหว่างการดำเนินการในอนาคต

กรุงเทพฯ และปริมณฑล

• โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

งานก่อสร้างงานโยธา ดำเนินการแล้วเสร็จในสาระสำคัญ (Substantial Completion) สำหรับการดำเนินงานผลิต จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบและขบวนรถไฟฟ้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567 มีความก้าวหน้าในภาพรวม 0.52%

• โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

งานก่อสร้างงานโยธา และงานผลิต จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์งานระบบและขบวนรถไฟฟ้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567 มีความก้าวหน้าในภาพรวม 1.12%

• โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

งานก่อสร้างงานโยธา ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567 มีความก้าวหน้าในภาพรวม 42.18% สำหรับงานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถ และซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) รฟม. อยู่ระหว่างพิจารณาการดำเนินงาน การศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) พ.ศ. 2562 ก่อนนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป

• โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี

งานก่อสร้างงานโยธา และงานผลิต จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบและขบวนรถไฟฟ้า ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567 มีความก้าวหน้าในภาพรวม 71.09% โดยมีความก้าวหน้าการก่อสร้างงานโยธา 76.29% และความก้าวหน้างานระบบรถไฟฟ้า 60.84%

• โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย – ลำสาอี (บีทีบี)

รฟม. อยู่ระหว่างพิจารณาทบทวนเพิ่มเติมรายละเอียดการศึกษา ตามความเห็นของกระทรวงคมนาคมโดยละเอียดถี่ถ้วนอีกครั้ง ในประเด็นการทบทวนปริมาณผู้โดยสาร และการวิเคราะห์โครงการกรณีอัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสายตามนโยบายของรัฐบาล ก่อนนำเสนอขออนุมัติดำเนินงานโครงการฯ อีกครั้งตามขั้นตอน

• โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ส่วนต่อขยาย ช่วงแยกรัชดา – ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน

สัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธา การจัดการระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง (โครงการส่วนหลัก) ข้อ 36.9 ได้กำหนดระยะเวลาผูกพันต่อข้อเสนอของที่ 3 กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ส่วนต่อขยายช่วงแยกรัชดา – ลาดพร้าว ถึง แยกรัชโยธิน โดยให้คู่สัญญาดำเนินการให้ถูกต้องตามกระบวนการและขั้นตอนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ภายในกำหนดเวลาของงานในระยะที่ 1 ของโครงการส่วนหลักฯ ต่อมาได้มีการเจรจาเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาร่วมลงทุนฯ มาเป็นลำดับ โดยยังคงค้างในประเด็นการให้ผู้รับสัมปทานรับภาระชดเชย กรณีหากในอนาคตพิสูจน์ได้ว่าโครงการส่วนต่อขยายฯ ส่งผลกระทบต่อยาไรได้ค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันระยะเวลาของงานในระยะที่ 1 ของโครงการส่วนหลักฯ ได้สิ้นสุดลงแล้วเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2566 จึงมีผลให้ข้อเสนอการก่อสร้างโครงการส่วนต่อขยายฯ สิ้นผลลงตามกำหนดเวลาดังกล่าว ต่อมา รฟม. ได้เสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ทราบถึงประเด็นการสิ้นสุดของโครงการส่วนต่อขยายฯ แล้ว

• โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค – พุทธมณฑล สาย 4

กระทรวงคมนาคมเห็นควรให้ชะลอการดำเนินโครงการออกไปก่อน เนื่องจากเป็นโครงการที่มีระยะทางสั้น โดยเป็นส่วนต่อขยายจากโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างรอบคอบ เห็นควรให้ รฟม. ดำเนินการสอบถามความสนใจและความพร้อมของเอกชนในการลงทุน ทั้งในส่วนของงานโยธาและงานระบบ รวมทั้งให้นำผลการดำเนินงานโครงการฯ ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ มาประกอบการพิจารณาช่วงเวลาที่เหมาะสม เพื่อนำเสนอโครงการฯ อีกครั้ง ทั้งนี้ รฟม. อยู่ระหว่างพิจารณาดำเนินการตามความเห็นดังกล่าวก่อนนำเสนอโครงการตามขั้นตอนต่อไป

• โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา

คณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 มีมติให้กระทรวงคมนาคมไปหารือร่วมกับกรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้ได้ข้อยุติโดยเร็วเกี่ยวกับผู้รับผิดชอบการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู และช่วงคูคต - ลำลูกกา โดย รฟม. อยู่ระหว่างปรับปรุงข้อมูลให้เป็นปัจจุบันเพื่อเตรียมดำเนินการตามขั้นตอนต่อไป



เมืองภูมิภาค

• โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกถลาง

อยู่ในขั้นตอนของการศึกษาทบทวนรายละเอียดโครงการ โดยกระทรวงคมนาคมมีความเห็นว่า หากก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ซึ่งมีเส้นทางส่วนใหญ่อยู่บนถนน 4027 ไปพร้อมกับการก่อสร้างโครงการถนนอื่น ๆ จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างมาก ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงให้เร่งรัด ดำเนินการก่อสร้างถนน 4027 ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อบรรเทาปัญหาจราจร และใช้เป็นทางเลี่ยงก่อนก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต

• โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสนามบิน

อยู่ในขั้นตอนของการศึกษารายละเอียดรูปแบบการดำเนินงานที่เหมาะสม โดย รฟม. ได้เสนอเรื่องต่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อขอบรรจุระเบียบวาระเพื่อให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พิจารณาผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสม ก่อนที่ รฟม. จะได้นำผลพิจารณาไปประกอบการดำเนินงานต่อไป

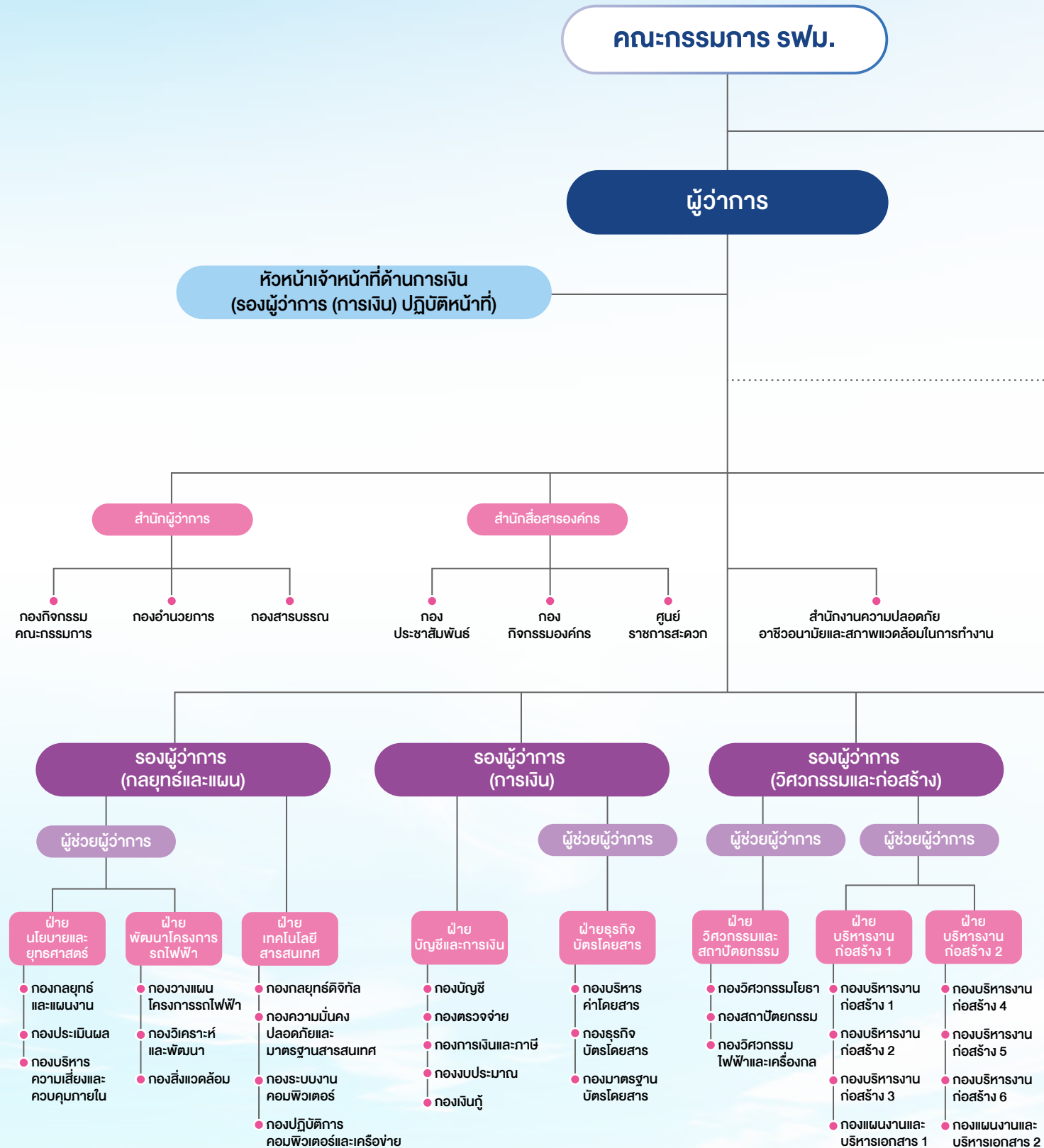
• โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคูเมืองและพัฒนาอาชีพบ้านนาบัว

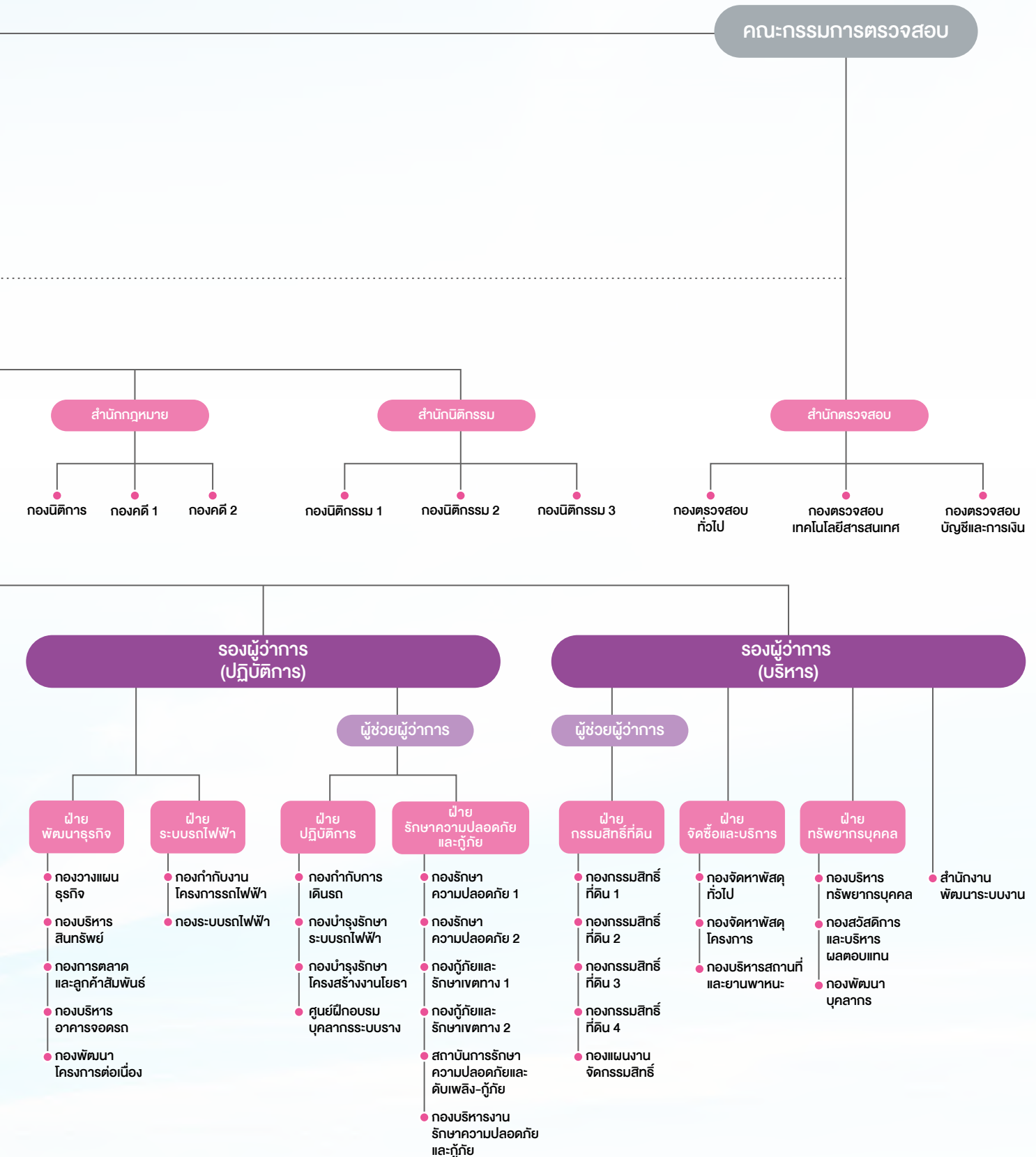
อยู่ในขั้นตอนของการศึกษารายละเอียดรูปแบบการดำเนินงานที่เหมาะสม โดย รฟม. ได้เสนอเรื่องต่อสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อขอบรรจุระเบียบวาระเพื่อให้คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พิจารณาผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสม ก่อนที่ รฟม. จะได้นำผลพิจารณาไปประกอบการดำเนินงานต่อไป

• โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก

อยู่ในขั้นตอนของการเตรียมการเพื่อจัดจ้างที่ปรึกษาศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคาโครงการฯ ควบคู่ไปกับการประสานติดตามข้อมูลแผนงานรถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ จากกรมการขนส่งทางรางและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างใกล้ชิด เพื่อดำเนินงานโครงการฯ ให้สอดคล้องกัน

โครงสร้างองค์กร





ข้อมูลพนักงาน (GRI 2-7)

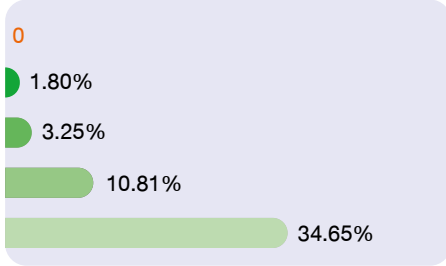
จำนวนผู้บริหารตามสัญญาจ้างและพนักงาน

1,166 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2567)



ชาย **589 คน**
(50.51%)

ผู้บริหารตามสัญญาจ้าง
0 คน | 0 คน



ผู้บริหารระดับสูง
21 คน | 7 คน

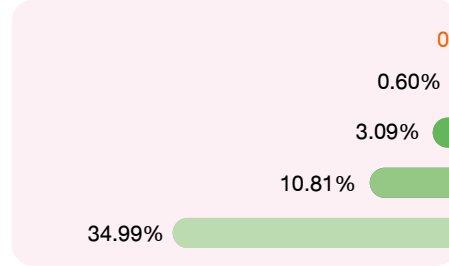
ผู้บริหารระดับกลาง
38 คน | 36 คน

ผู้บริหารระดับต้น
126 คน | 126 คน



หญิง **577 คน**
(49.49%)

พนักงานระดับปฏิบัติการ
404 คน | 408 คน



ผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้าง (GRI 2-8)

ปี 2567 มีผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างภายใต้การควบคุมของ รพม. ในส่วนสำนักงาน จำนวน 221 คน แบ่งเป็น

Sub Contract	ช่างประจำอาคาร	เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย	พนักงานรักษาความสะอาด	พนักงานบำรุงสวนหย่อม
108 คน	11 คน	42 คน	38 คน	22 คน

พนักงานที่มีอำนาจในการต่อรอง (GRI 2-30)

สหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (สร.รพม.) จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 หมวด 4 ว่าด้วยสหภาพแรงงาน เมื่อปี 2549 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- ส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างลูกจ้างกับนายจ้าง และระหว่างลูกจ้างด้วยกัน
- พิจารณาช่วยเหลือสมาชิกตามคำร้องทุกข์
- แสวงหาและคุ้มครองผลประโยชน์เกี่ยวกับสภาพการจ้างของลูกจ้าง
- ดำเนินการและให้ความร่วมมือเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ และรักษาผลประโยชน์ของรัฐวิสาหกิจ
- จัดให้มีการบริการทางการศึกษาแก่สมาชิกเกี่ยวกับข้อบังคับ ระเบียบในการทำงาน และวิชาการต่าง ๆ
- จัดให้มีสวัสดิการต่าง ๆ เพื่อผลประโยชน์ของสมาชิก

โดยในปีงบประมาณ 2567 สร.รพม. มีการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

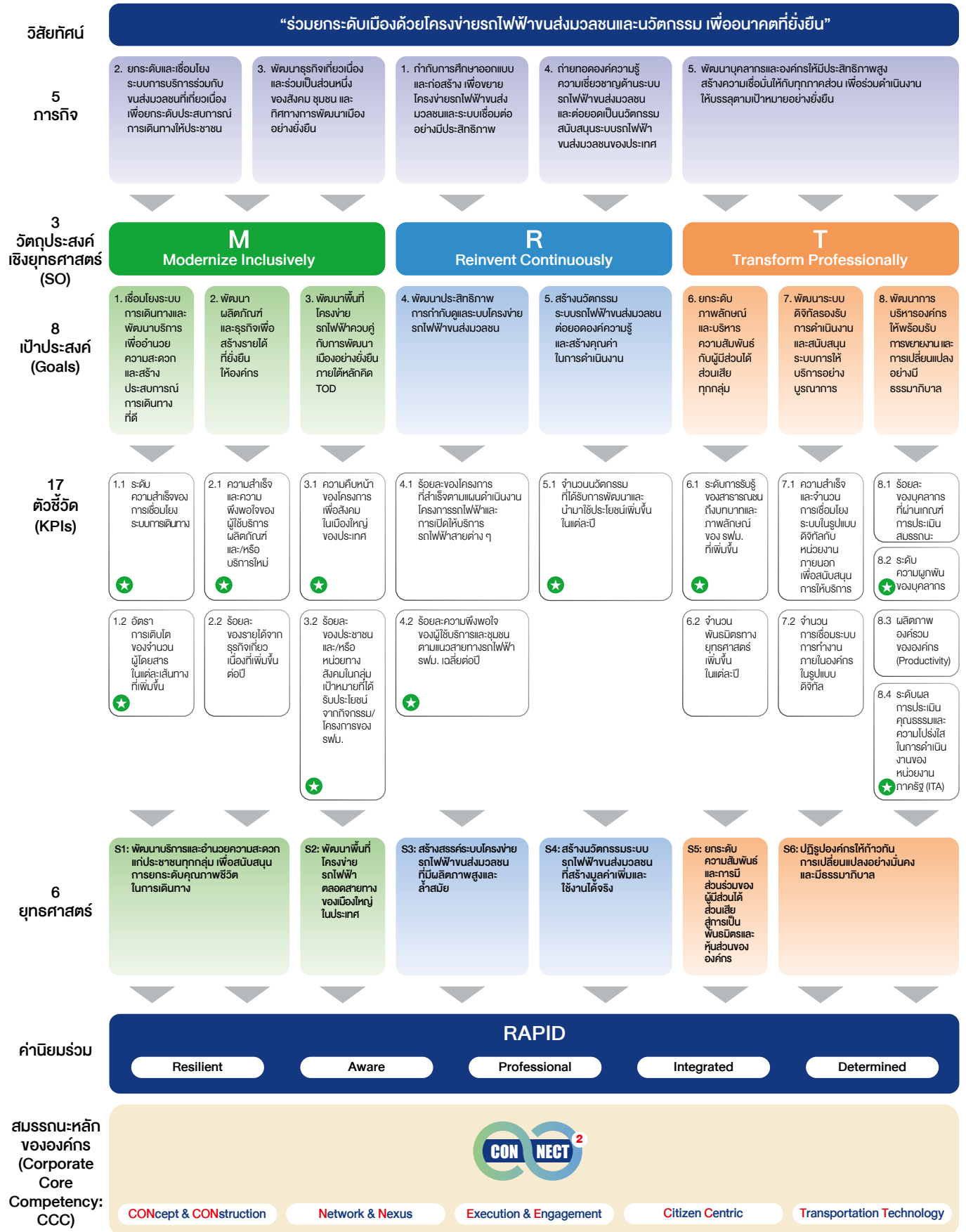
- เสนอให้จัดตั้งสโมสรพนักงาน รพม.
- ศึกษาเรื่องการเหลื่อมเวลาการทำงาน
- ติดตามเรื่องการปรับค่าจ้างขดเขตให้พนักงานที่ได้รับผลกระทบจากการปรับอัตราแรงจูงใจของพนักงานตามแนวทางของสำนักงาน กพ.
- เสนอให้ รพม. พิจารณาผลกระทบจาก PM 2.5
- ประเด็นนโยบายกระทรวงคมนาคม ค่ารถไฟฟ้า 20 บาทตลอดสาย
- พิจารณาเรื่องวัคซีนแห่งชาติสำหรับสมาชิก สร.รพม.
- เรื่องติดตามในคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์
 - ร่างข้อบังคับ รพม. ว่าด้วยการทำงานเป็นกะและเงินพิเศษ พ.ศ.
 - ร่างข้อบังคับ รพม. ว่าด้วยเงินเพิ่มสำหรับตำแหน่งที่มีเหตุพิเศษ พ.ศ.

สหภาพแรงงาน สฟ.ม.	ปี 2565		ปี 2566		ปี 2567	
	คน	ร้อยละ ของพนักงาน ทั้งหมด	คน	ร้อยละ ของพนักงาน ทั้งหมด	คน	ร้อยละ ของพนักงาน ทั้งหมด
จำนวนพนักงานที่เป็นสมาชิกสหภาพแรงงาน	515	43.13	502	42.11	542	47
จำนวนพนักงานที่ได้รับการดูแลภายใต้ คณะกรรมการสวัสดิการและสหภาพแรงงาน	ไม่มีคณะกรรมการสวัสดิการ					

การเป็นสมาชิกขององค์กร (GRI 2-28)

สมาคม	จัดตั้งโดย	หัวข้อที่เกี่ยวข้อง	วัตถุประสงค์ของความสัมพันธ์	ระยะเวลาการเป็นสมาชิก
สมาคมส่งเสริมความปลอดภัยและอนามัยในการทำงาน (ประเทศไทย) ในพระราชูปถัมภ์ ฯ	จัดตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี มุ่งมั่นในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน	การฝึกอบรมและกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน	ใช้บริการการฝึกอบรมหลักสูตรคณะกรรมการความปลอดภัยในการทำงาน หลักสูตร จป.บริหาร และหลักสูตร จป. หัวหน้างานรวมถึงจัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย กิจกรรมวันอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Safety Day)	สมาชิกตลอดชีพ
ประชาคมการเปิดเผยข้อมูลความยั่งยืน หรือ Sustainability Disclosure Community (SDC)	สถาบันไทยพัฒน์	การพัฒนาที่ยั่งยืน	เพื่อส่งเสริมบทบาทการเป็นผู้นำของภาคเอกชนไทยต่อการเปิดเผยข้อมูลความยั่งยืนทั้งในประชาคมระดับภูมิภาคและระดับสากล รวมทั้งเพื่อช่วยองค์กรยกระดับการเปิดเผยข้อมูลด้านความยั่งยืน ตลอดจนการพัฒนาองค์กรสู่ความยั่งยืนในระยะยาว	ตั้งแต่ปี 2562 - ปัจจุบัน
ชมรมรัฐวิสาหกิจเพื่อสังคม (ชรส.)	กลุ่มรัฐวิสาหกิจ	การพัฒนาชุมชน	มุ่งสนับสนุนช่วยเหลือชุมชนและสังคมให้สร้างเครือข่ายระหว่างกันและองค์กรต่าง ๆ โดยใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ของรัฐวิสาหกิจและจากภาคีเครือข่ายมาบูรณาการ สนับสนุนให้เกิดการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เกิดการดำเนินกิจการเพื่อสังคมอย่างยั่งยืน	ปัจจุบัน

วิสัยทัศน์ การกิจ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์



ค่านิยมร่วม RAPID

รฟม. มีการค้นหาวัฒนธรรมองค์กรที่คาดหวัง และกำหนดเป็นค่านิยมองค์กร “RAPID” ตลอดจนกำหนดพฤติกรรมที่พึงประสงค์ตามค่านิยม RAPID ที่จำเป็นต่อการขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงธุรกิจ Business Model ทั้งระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว และจัดทำแผนส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กรระยะยาว (ประจำปี 2566 - 2570) สำหรับเป็นแนวทางในการสร้างความตระหนัก รับรู้ เข้าใจ และส่งเสริมพฤติกรรมที่พึงประสงค์ภายใต้ค่านิยม RAPID ตามแนวทางการจัดการการเปลี่ยนแปลงผ่านการมีส่วนร่วมและความเห็นพ้องจากบุคลากรทุกระดับ

RAPID

R**Resilient**

ยืดหยุ่น พร้อมปรับตัว

คิดสร้างสรรค์ พร้อมปรับเปลี่ยน เรียนรู้ความผิดพลาด สามารถใช้เทคโนโลยีริเริ่มนวัตกรรม

1. มีความคิดสร้างสรรค์บนพื้นฐานของข้อมูลที่ครบถ้วน พร้อมทั้งจะปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น โดยไม่ยึดติดกับวิธีคิด ความเชื่อ และแนวปฏิบัติแบบเดิม และสามารถริเริ่มนวัตกรรม
2. มองโลกในแง่ดี เรียนรู้จากความผิดพลาดมาปรับปรุงและพัฒนาการทำงาน
3. ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

A**Aware**

ใส่ใจและตระหนัก

ตระหนักรอบด้าน บริหารความเสี่ยง พังเสียง Stakeholders เสนอข่าวสาร

1. ปฏิบัติงานโดยตระหนักและให้ความสำคัญกับผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และปัจจัยแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกองค์กรในทุกขั้นตอนของการปฏิบัติงาน เช่น ความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย นโยบายภาครัฐ กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง สภาพแวดล้อม เป็นต้น
2. ตระหนักและบริหารความเสี่ยง ที่ส่งผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอก
3. มี Service Mind บริหารจัดการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกอย่างเป็นธรรม เท่าเทียม ไม่เลือกปฏิบัติ
4. สื่อสารข้อมูลที่สำคัญทั้งภายในและภายนอกองค์กรอย่างถูกต้อง ชัดเจน กระชับ เข้าใจง่าย เป็นปัจจุบัน และสม่ำเสมอ โดยออกแบบช่องทางการสื่อสารที่เหมาะสมกับผู้รับสารในแต่ละกลุ่ม
5. มีความรู้ ความเข้าใจในสิทธิและหน้าที่ของตนเอง

P**Professional**มีความรู้ความเชี่ยวชาญ
และทำงาน
อย่างเป็นมืออาชีพ**รับผิดชอบ รอบรู้งาน บริหารเวลา แก้ปัญหาไว ตัดสินใจแม่นยำ**

1. รอบรู้ เชี่ยวชาญในงาน ป้องกัน แก้ไขปัญหา และตัดสินใจบนพื้นฐานของข้อมูลได้อย่างมีเหตุผล รวดเร็ว แม่นยำ เพื่อให้เกิดผลงานที่ดีที่สุด
2. ทำงานอย่างมีมาตรฐาน ถูกต้อง โปร่งใส มีคุณธรรม มีจริยธรรม และปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณของวิชาชีพ พร้อมรับการตรวจสอบและประเมินผล
3. แสวงหาความรู้ใหม่ ๆ และสั่งสมประสบการณ์ เพื่อประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน
4. วางแผนการทำงานอย่างละเอียดรอบคอบ จัดลำดับความสำคัญของงาน และจัดสรรเวลาให้เหมาะสม
5. มีความรู้และทักษะในการบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายในในระดับที่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน

I**Integrated**สร้างความร่วมมือ
อย่างบูรณาการ**บูรณาการในงาน สื่อสารสองทาง สร้างความสัมพันธ์ ทำงานข้าม GEN**

1. มีความสามารถในการทำงานและสื่อสารข้ามสายงาน ข้ามช่วงวัย และต่างตำแหน่งงาน
2. พร้อมแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ถ่ายทอดความรู้ รวมถึงให้ความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่องานอื่นได้
3. รับฟังและยอมรับความคิดเห็นที่แตกต่าง
4. แสวงหาโอกาสทางธุรกิจและบริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อสร้างความร่วมมือในการพัฒนาองค์กร

D**Determined**

มุ่งมั่นและตั้งใจ

มีความผูกพัน มุ่งมั่นตั้งใจ สร้างเป้าหมายไว้ ก้าวไปด้วยกัน

1. กำหนดเป้าหมายในการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน
2. บริหารความเสี่ยงในการปฏิบัติงานให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้
3. ทำงานเชิงรุก ตั้งใจปฏิบัติงานให้สำเร็จตามเป้าหมาย ไม่ย่อท้อต่ออุปสรรค
4. มีความผูกพัน พร้อมทุ่มเทเพื่อความสำเร็จของ รฟม.

ห่วงโซ่แห่งคุณค่าของ swp. (GRI 2-6)

รพม. มีการดำเนินงานที่คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มทั้งภายในและภายนอกองค์กรตามแผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประจำปีงบประมาณ 2566 - 2570 ฉบับปรับปรุงปีงบประมาณ 2567 โดยมีการบริหารจัดการตลอดห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานและเสริมสร้างความผูกพันกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตั้งแต่กระบวนการในการศึกษา วางแผน ออกแบบ การจัดการมรดกที่ที่ดิน การก่อสร้าง คัดเลือกผู้รับเหมา ไปจนถึงการให้บริการ

ศึกษา วางแผน ออกแบบ



การจัดการมรดกที่ดิน การก่อสร้าง คัดเลือกผู้รับเหมา



ให้บริการ เดินรถไฟฟ้า



บริการอาคารและ ลานจอดรถ



พัฒนาเชิงพาณิชย์



ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

- กลุ่มคณะกรรมการ swp. ● กลุ่มบุคลากร swp.
- กลุ่มหน่วยงานกำกับดูแลและภาครัฐ ● กลุ่มลูกค้า
- กลุ่มการเงิน ● กลุ่มพันธมิตร คู่ค้า ผู้ส่งมอบ
- กลุ่มพันธมิตร คู่ค้า ผู้ส่งมอบ ● กลุ่มสื่อมวลชน
- กลุ่มชุมชน ประชาสังคม ● กลุ่มคู่แข่งคู่เทียบ

การกำกับดูแลกิจการที่ดี

รฟม. มีแนวปฏิบัติภายใต้นโยบายการบูรณาการ Corporate Governance, Risk Management และ Compliance (GRC) ของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2567 สำหรับใช้เป็นแนวทางในการบริหารองค์กร สนับสนุนการพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีการบริหารจัดการองค์กรแบบองค์รวม เพื่อให้ผลการดำเนินงานเป็นไปตามนโยบายรัฐบาลและเป้าหมายขององค์กร และมีการเติบโตที่ยั่งยืน โดยบูรณาการระหว่างการทำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน (Risk Management) และการกำกับปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับ (Compliance) (GRC) ซึ่งการออกนโยบาย GRC ดังกล่าว สอดคล้องกับหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการของรัฐบาล (Core Business Enablers: CBEs) ด้านที่ 3 การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน ประเด็นบทบาทคณะกรรมการในการกำกับติดตามการบริหารความเสี่ยงและการพัฒนาระบบการควบคุมภายใน เพื่อให้การดำเนินการด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance) มีทิศทางดำเนินการที่ชัดเจน คณะกรรมการ รฟม. ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี คือ “เป็นรัฐวิสาหกิจชั้นนำของประเทศในการกำกับดูแลกิจการที่ดี”

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

รฟม. ได้กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2567 เพื่อให้ การกำกับ ติดตาม และควบคุมการดำเนินงานของ รฟม. เป็นไปตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพและเพื่อพัฒนาองค์กรให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืน รวมถึงสร้างความเชื่อมั่นในการดำเนินงานด้วยความรับผิดชอบ ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและสร้างความน่าเชื่อถือให้กับประชาชน

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

1



ยึดมั่นในหลักสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี อันได้แก่

- การมีความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่ (Accountability)
- ความมีสำนึกในการปฏิบัติหน้าที่ด้วยจิตความสามารถและประสิทธิภาพที่เพียงพอ (Responsibility)
- การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างสุจริตและเท่าเทียมกัน (Equitable Treatment)
- การดำเนินงานที่โปร่งใสและตรวจสอบได้ (Transparency)
- การสร้างมูลค่าเพิ่มทั้งในระยะสั้นและระยะยาว (Value Creation)
- การมีจริยธรรมและจรรยาบรรณ (Ethics)
- การมีส่วนร่วม (Participation)

2



ปฏิบัติตามหลักสำคัญ
ของการกำกับดูแลกิจการ
ที่ดีอย่างจริงจัง
และต่อเนื่อง

3



สนับสนุนและส่งเสริม
การดำเนินงาน
ด้านการกำกับดูแลกิจการ
ที่ดี เพื่อให้มีการพัฒนา
อย่างต่อเนื่อง

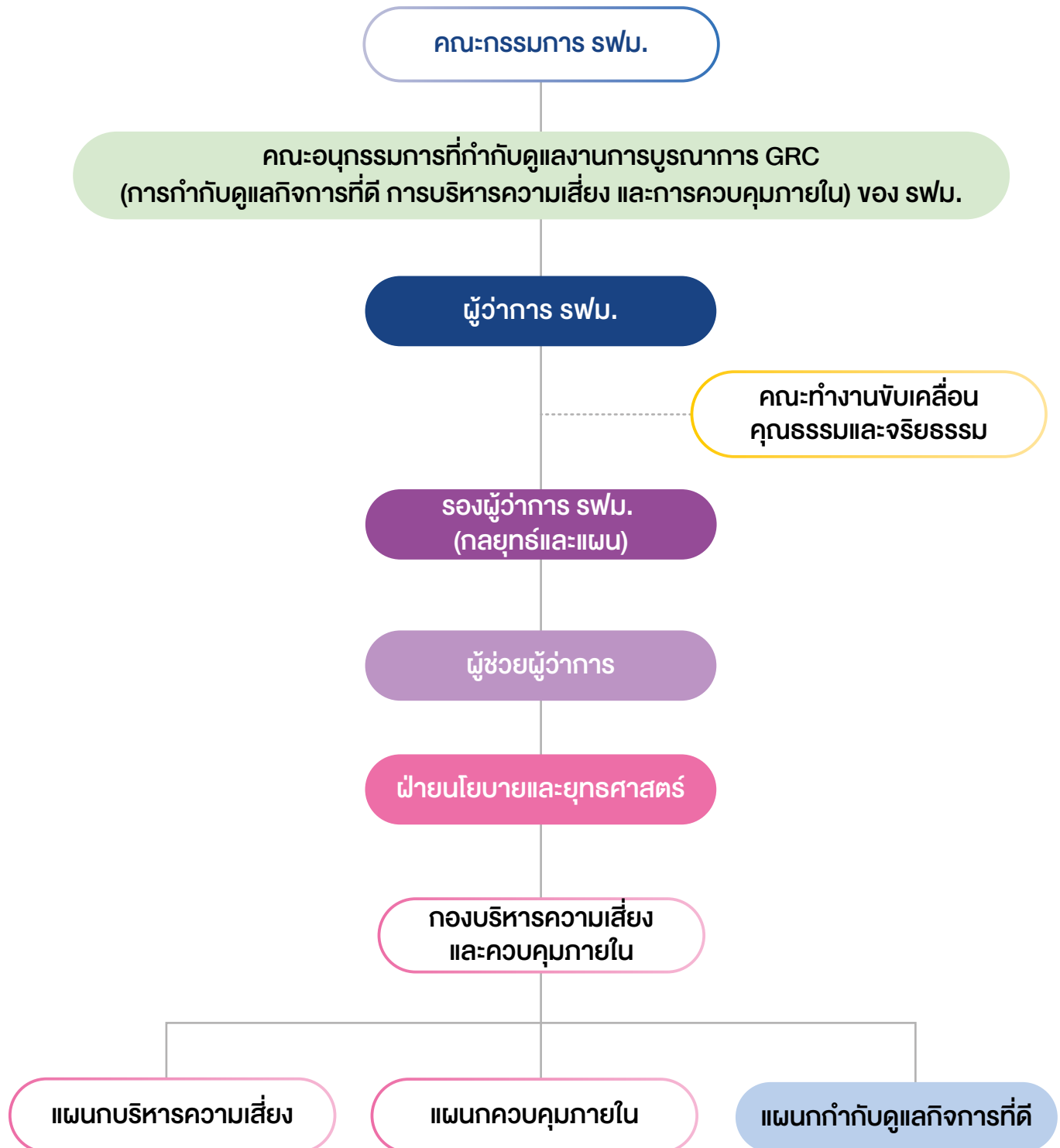
4



ให้มีการติดตาม ประเมินผล
พัฒนา และปรับปรุง
การดำเนินงาน
เพื่อให้องค์กรเป็น
รัฐวิสาหกิจชั้นนำในด้าน
การกำกับดูแลกิจการที่ดี

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการที่ดี (GRI 2-9)

รฟม. ได้กำหนดโครงสร้างและบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการดำเนินกิจการของ รฟม. ให้บรรลุวัตถุประสงค์ด้วยความโปร่งใสและเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ซึ่งมีผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรม ตามองค์ประกอบแสดงตามแผนภาพ ดังนี้



บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ (GRI 2-12, 2-13, 2-14)

ส่วนงาน	สรุปบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบหลัก
1. คณะกรรมการ สฟม.	กำกับดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีที่เหมาะสมและครอบคลุมในทุก ๆ ด้าน
2. คณะอนุกรรมการบริหาร (Executive Committee) ในการกำกับด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน	- กำหนดนโยบายและให้ความเห็นชอบแผนดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายใน - กำกับดูแล ติดตาม ประเมินผล ตลอดจนให้คำปรึกษา และข้อเสนอแนะในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการควบคุมภายในของ รฟม. เพื่อดำเนินการให้เป็นไปตามนโยบายของคณะกรรมการ รฟม. และรัฐบาล - รายงานการดำเนินงานให้คณะกรรมการ รฟม. ได้ทราบเป็นระยะ ๆ ตามความเหมาะสม - พิจารณาเรื่องอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการ รฟม. มอบหมาย
3. ผู้ว่าการ สฟม.	- กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี - กำกับดูแลให้การดำเนินงานขององค์กรมีความสอดคล้องกับนโยบายและทิศทางการดำเนินงานที่กำหนด - กำกับดูแลและกระตุ้นให้พนักงานทุกระดับมีความตระหนักในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี และส่งเสริมให้มีกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดีทั่วทั้งองค์กรอย่างต่อเนื่อง - ส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานได้รับความรู้เกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ
4. คณะทำงานขับเคลื่อนคุณธรรมและจริยธรรม	- ส่งเสริม สนับสนุน ให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รฟม. มีการดำเนินงานตามหลักการด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยสุจริต โปร่งใส เป็นธรรม มีคุณธรรมและจริยธรรม ตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง - ให้คำปรึกษา ตอบคำถาม ขับเคลื่อนการดำเนินงานจริยธรรม และจัดทำแนวปฏิบัติ Dos & Don'ts เพื่อลดความสับสนเกี่ยวกับพฤติกรรมสีเทา และเป็นแนวทางในการประพฤติตนทางจริยธรรม - ส่งเสริม สนับสนุน การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการประเมินองค์กรคุณธรรม
5. รองผู้ว่าการ สฟม. (กลยุทธ์และแผน)	กำกับดูแลให้การดำเนินงานเป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี
6. ผู้ช่วยผู้ว่าการ	กำกับดูแลให้การดำเนินงานเป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี
7. ฝ่ายนโยบายและยุทธศาสตร์	- บริหารจัดการเพื่อให้มีแนวทาง นโยบาย และแผนดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในภาพรวมขององค์กรที่ชัดเจน - บริหารจัดการเพื่อให้ รฟม. มีการดำเนินงานตามหน้าที่รับผิดชอบของการเป็น Compliance Unit ตามที่องค์กรได้กำหนดไว้
8. กองบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	บริหารจัดการและกำกับดูแล เพื่อให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างมีประสิทธิภาพ
9. แผนกกำกับดูแลกิจการที่ดี	- บริหารจัดการ และพัฒนาปรับปรุงงานกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์กร - สอดส่อง ดูแล และกำกับการปฏิบัติงานขององค์กรให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ นโยบาย และกระบวนการปฏิบัติงานที่ได้กำหนดไว้ (Compliance) - สื่อสารและให้ความรู้ความเข้าใจแก่ส่วนงานต่าง ๆ ในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี

กระบวนการเสนอชื่อและคัดเลือกคณะกรรมการ สฟม. (GRI 2-10)

รฟม. ได้ดำเนินกระบวนการเสนอชื่อและคัดเลือกคณะกรรมการ รฟม. ตามหลักเกณฑ์และแนวทางที่สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้กำหนด และข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 และพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518 เพื่อใช้ในการคัดเลือกบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการ รฟม. ดังนี้

ขั้นตอนที่

1

การกำหนด Skill Matrix

รฟม. กำหนดทักษะ ความรู้ และความเชี่ยวชาญ (Skill Matrix) ของคณะกรรมการ สฟม. ตามแนวทางและหลักเกณฑ์ที่ สคร. กำหนด โดยกำหนดให้ประธานกรรมการ กรรมการ สฟม. และผู้ว่าการ ต้องมีความรู้ความชำนาญในสาขาที่กำหนด รวมทั้งได้พิจารณาทักษะความรู้ และความเชี่ยวชาญที่มีความจำเป็นกับการปฏิบัติงาน ยุทธศาสตร์การดำเนินงานขององค์กร ตลอดจนบริบทขององค์กรในปัจจุบัน เพื่อให้คณะกรรมการ สฟม. มี Skill Matrix ที่สนับสนุนการดำเนินงานต่าง ๆ ขององค์กรให้บรรลุเป้าหมายและวิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้

ขั้นตอนที่

2

การสรรหาและการเสนอรายชื่อ

กระบวนการสรรหาประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ว่างลง แบ่งเป็น 2 กรณี ดังนี้

1) กรณีกรรมการมีเพียงพอในการทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการ สฟม.

รฟม. รายงานกระทรวงคมนาคม (คค.) กราบและหารือ คค. เพื่อจะได้เสนอคณะกรรมการ สฟม. พิจารณาเห็นชอบรายชื่อบุคคลที่เหมาะสมสอดคล้องกับ Skill Matrix ของกรรมการ สฟม. เป็นจำนวนไม่น้อยกว่าสองเท่าของจำนวนกรรมการที่จะแต่งตั้ง ก่อนแจ้งรายชื่อให้ สคร. ดำเนินการตามขั้นตอนแนวทางการแต่งตั้งกรรมการรัฐวิสาหกิจต่อไป

2) กรณีกรรมการไม่เพียงพอในการทำหน้าที่เป็นคณะกรรมการ สฟม.

รฟม. มีหนังสือแจ้ง คค. และ สคร. กราบจำนวนประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ครบกำหนดวาระการดำรงตำแหน่ง หรือจำนวนที่จะต้องแต่งตั้งพร้อมระบุ Skill Matrix ในตำแหน่งที่ขาดหรือที่ต้องการ ซึ่งสอดคล้องกับ Skill Matrix หลักของกรรมการ สฟม. เพื่อที่ คค. และ สคร. จะได้ประกาศรับสมัครสำหรับสรรหาผู้ที่ดำรงตำแหน่งดังกล่าวตามขั้นตอนต่อไป

ขั้นตอนที่

3

การพิจารณาคัดเลือก

คณะกรรมการกลั่นกรองกรรมการรัฐวิสาหกิจ พิจารณาคัดเลือกบุคคลที่สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นประธานกรรมการและ/หรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ พร้อมทั้งเสนอเหตุผลการคัดเลือก ภายหลังจากที่ สคร. ได้ตรวจสอบคุณสมบัติและลักษณะต้องห้ามตามหลักเกณฑ์ แนวทางการแต่งตั้งกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว พร้อมแจ้งผลการพิจารณาให้ คค. กราบ

ขั้นตอนที่

4

การแต่งตั้ง

ภายหลังจากที่ คค. ได้รับทราบรายชื่อบุคคลที่จะเสนอแต่งตั้งเป็นกรรมการ สฟม. แล้ว รฟม. จะต้องจัดทำเอกสารข้อมูลประกอบการนำเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบให้แต่งตั้งรายชื่อที่ผ่านการพิจารณาเห็นชอบจาก คค. ต่อไป

องค์ประกอบของคณะกรรมการ รฟม. (GRI 2-9, 2-11, 405-1)

องค์ประกอบของคณะกรรมการ รฟม.

1. ประธานกรรมการ
2. ผู้แทนสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
3. ผู้แทนกระทรวงการคลัง
4. ผู้แทนกระทรวงคมนาคม
5. ผู้แทนสำนักงานงบประมาณ
6. ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
7. ผู้แทนสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
8. ผู้แทนกรมโยธาธิการและผังเมือง
9. ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
10. ผู้แทนกรุงเทพมหานคร
11. - 14. กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอีกไม่เกิน 4 คน
15. ผู้ว่าการ (เป็นกรรมการและเลขาธิการโดยตำแหน่ง)

(ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543)



คณะกรรมการ รฟม.

10 คน

ช่วงอายุ **50 - 59 ปี**



ชาย **10 คน**

(100 %)



หญิง **0 คน**

(0%)

ระยะเวลาดำรงตำแหน่ง **3 ปี**

(ประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ)

ณ วันที่ 30 กันยายน 2567 มีคณะกรรมการ รฟม. จำนวนทั้งหมด 10 คน โดยไม่มีประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ เนื่องจากกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 1 คน ได้มีหนังสือแจ้งขอลาออกจากการดำรงตำแหน่ง เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2566 และต่อมาเมื่อเดือนกรกฎาคม และเดือนสิงหาคม 2567 ประธานกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ได้มีหนังสือแจ้งขอลาออกจากการดำรงตำแหน่ง จำนวน 4 คน ทั้งนี้ มีสัดส่วนคณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ต่อจำนวนคณะกรรมการทั้งหมดคือ 4 : 15 ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. มีทักษะ ความรู้ ความเชี่ยวชาญทั้งในด้านวิศวกรรมศาสตร์ การบริหารธุรกิจ รัฐประศาสนศาสตร์ นิติศาสตร์ เศรษฐศาสตร์ และวิทยาศาสตร์

บทบาทของคณะกรรมการ รฟม. ต่อการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืน (GRI 2-12)

คณะกรรมการ รฟม. เป็นผู้มีส่วนสำคัญในการทำหน้าที่กำกับ ควบคุม ดูแลการบริหารกิจการของ รฟม. การตัดสินใจ การวางแผนนโยบาย การวางแผนกลยุทธ์ และการประเมินผลการปฏิบัติงานองค์กร เพื่อให้การดำเนินงานของ รฟม. เป็นไปตามวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ พันธกิจ แผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการ ตลอดจนสนับสนุนเป้าหมายขององค์กรที่มุ่งเน้นการพัฒนาปรับปรุงองค์กรอย่างต่อเนื่องเพื่อนำไปสู่การเป็นองค์กรประสิทธิภาพสูง ทั้งในด้านการบริหารจัดการทั่วทั้งองค์กร การบริหารการเปลี่ยนแปลง การพัฒนานวัตกรรมบนพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีตามมาตรฐานสากล และบริหารจัดการความเสี่ยงขององค์กรให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ รวมถึงมีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยป้องกันและลดผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานขององค์กรต่อประชาชนหรือกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อให้เกิดการพัฒนาองค์กรอย่างยั่งยืนและสมดุล ทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม

การพัฒนาความรู้ของคณะกรรมการ รฟม. (GRI 2-17)

รฟม. ได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาความรู้ ความสามารถ ของคณะกรรมการ รฟม. โดยจัดทำเป็นแผนเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลกิจการของคณะกรรมการ รฟม. ซึ่งข้อมูลนำเข้าที่สำคัญสำหรับการจัดทำแผนเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลกิจการของคณะกรรมการ รฟม. ได้แก่

- 1) ผลการประเมินตนเองประจำปีงบประมาณของกรรมการ รฟม. ทั้งรายคณะและรายบุคคล
- 2) ทักษะ ความรู้ และความเชี่ยวชาญ (Skill Matrix) ของกรรมการ รฟม.

ทั้งนี้ ในการพัฒนาความรู้ให้กับกรรมการ รฟม. ทั้งรายคณะและรายบุคคล รฟม. ได้กำหนดให้มีวิธีการดำเนินงานที่หลากหลาย อาทิ การสนับสนุนให้กรรมการเข้ารับการอบรมในหลักสูตรต่าง ๆ การเข้าร่วมการสัมมนาหรือประชุมเชิงปฏิบัติการ การลงพื้นที่ปฏิบัติงานของ รฟม. เพื่อศึกษาการดำเนินงานกิจการรถไฟฟ้า การศึกษาดูงานจากหน่วยงานอื่นที่ดำเนินการกิจการรถไฟฟ้าหรือกิจการด้านการขนส่งมวลชน และการศึกษาดูงานด้านการกำกับดูแลกิจการของหน่วยงานชั้นนำทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เป็นต้น

นอกจากนี้ รฟม. ได้กำหนดแนวทางการเตรียมความพร้อมแก่กรรมการ รฟม. ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ โดยจะดำเนินการจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการเป็นกรรมการรัฐวิสาหกิจและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับ รฟม. เพื่อใช้ประกอบการกำกับดูแลกิจการ จำนวน 13 รายการ ประกอบด้วย

- 1) พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543
- 2) พระราชกฤษฎีกา แก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545
- 3) พระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2518
- 4) ข้อบังคับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยว่าด้วยประมวลจริยธรรมของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2556
- 5) พระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562
- 6) หลักการและแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ ปี พ.ศ. 2562 และแนวทางปฏิบัติของ สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ
- 7) แผนวิสาหกิจ ฉบับปัจจุบัน
- 8) แผนแม่บทและนโยบายที่สำคัญขององค์กร
- 9) คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรมการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- 10) คู่มือคณะกรรมการ รฟม.
- 11) รายงานประจำปี 2566
- 12) เอกสารโครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม.
- 13) สรุปข้อมูลอัตราค่าจ้างพนักงานและลูกจ้างการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

และเพื่อเสริมสร้างทักษะความรู้ความสามารถของกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ รฟม. ได้จัดเตรียมให้กรรมการได้เข้ารับการอบรมในหลักสูตร Director Certification Program สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หรือหลักสูตรอื่นที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับ Skill Matrix ของกรรมการ รฟม.



การอบรมหลักสูตร Director Certification Program สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

การประเมินผลการดำเนินงานของคณะกรรมการ รฟม. (GRI 2-18)

รฟม. ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งแบบรายคณะและรายบุคคล โดยอ้างอิงตามหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 และหลักเกณฑ์การประเมินด้านการกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กรตามระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจของ สคร. ซึ่งกำหนดให้มีการประเมินผลคณะกรรมการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในปี 2567 การประเมินตนเองของกรรมการ รฟม. รายบุคคล มีคะแนนเฉลี่ยร้อยละ 97.00 อยู่ในเกณฑ์ประสิทธิภาพดีเยี่ยม ส่วนผลการประเมินตนเองของกรรมการ รฟม. รายคณะ มีคะแนนเฉลี่ยร้อยละ 98.33 อยู่ในเกณฑ์ประสิทธิภาพดีเยี่ยมเช่นกัน ซึ่ง รฟม. ได้นำผลการประเมินดังกล่าวมาใช้ในการจัดทำแผนเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลกิจการของคณะกรรมการ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2568 โดยมุ่งเน้นการพัฒนาความรู้ด้านกิจการรถไฟฟ้า ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ รฟม. ความรู้ด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี การบริหารความเสี่ยง และการกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (GRC)

คำตอบแทนของคณะกรรมการ รฟม. (GRI 2-19, 2-20)

ตามที่คณะกรรมการได้มีมติเห็นชอบร่างอัตราและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ และกรรมการอื่นในคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 ได้ระบุสาระสำคัญในการจ่ายเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจสรุปได้ดังนี้

อัตราการจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนและเบี้ยประชุม



ค่าตอบแทนรายเดือนกรรมการรัฐวิสาหกิจ	เบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ
ไม่เกิน 10,000 บาท/เดือน	ไม่เกิน 20,000 บาท/ครั้ง

1. หลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือน

- ประธานกรรมการจะได้รับค่าตอบแทนรายเดือน ในอัตรา 2 เท่าของค่าตอบแทนรายเดือนกรรมการ (ซึ่งคำนวณเป็นเงินจำนวน 20,000 บาท)
- กรรมการจะได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 10,000 บาท

ทั้งนี้ ให้รัฐวิสาหกิจจ่ายค่าตอบแทนรายเดือนให้กับผู้ที่ดำรงตำแหน่งกรรมการรัฐวิสาหกิจ ตามสัดส่วนระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง

2. หลักเกณฑ์การจ่ายเบี้ยประชุม

- การประชุมคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้จ่ายเบี้ยประชุมกรรมการ เดือนละ 1 ครั้ง (ในกรณีมีเหตุสมควร อาจพิจารณาจ่ายเบี้ยประชุมได้เกินกว่า 1 ครั้งต่อเดือน แต่ต้องไม่เกิน 15 ครั้งต่อปี) โดยกรรมการจะได้รับเบี้ยประชุมในอัตราไม่เกิน 20,000 บาท และประธานในที่ประชุมจะได้รับเบี้ยประชุมในอัตราเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 ของเบี้ยประชุมกรรมการ*
- กรณีการประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น ให้จ่ายเฉพาะเบี้ยประชุมให้กับกรรมการรัฐวิสาหกิจและกรรมการอื่นที่เข้าร่วมประชุมเป็นจำนวนเท่ากัน ในอัตรา 0.5 เท่าของเบี้ยประชุมกรรมการ (ซึ่งคำนวณเป็นเงินจำนวน 10,000 บาท) รวมแล้วไม่เกิน 2 คณะ คณะละไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน เว้นแต่กฎหมาย ระเบียบ หรือมติคณะรัฐมนตรี ได้กำหนดอัตราหรือหลักเกณฑ์ในการจ่ายประโยชน์ตอบแทนเป็นอย่างอื่น

*ประธานในที่ประชุมคณะกรรมการ รฟม. จะได้รับเบี้ยประชุมไม่เกิน 25,000 บาท

ประธานในที่ประชุมคณะกรรมการชุดย่อย คณะอนุกรรมการ หรือคณะทำงานอื่น จะได้รับเบี้ยประชุมไม่เกิน 12,500 บาท

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (GRI 2-15)

รฟม. มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาองค์กรให้มีประสิทธิภาพ มีการกำกับดูแลกิจการและการบริหารจัดการที่ดีเลิศที่มุ่งเน้นการสร้างประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยรวม มีคุณธรรมในการดำเนินงาน มีความโปร่งใส และตรวจสอบได้ และเพื่อให้การบริหารจัดการสิทธิของหน่วยงานกำกับดูแลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส และสอดคล้องกับหลักการและแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2562 ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ และหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ จึงได้กำหนดเป็นนโยบายและแนวปฏิบัติการบริหารสิทธิของหน่วยงานกำกับดูแลของ รฟม. เพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติงานยึดมั่นเป็นหลักในการปฏิบัติหน้าที่ในเรื่องการป้องกันรายการเกี่ยวโยง ดังนี้



นโยบาย

- รฟม. ให้ความสำคัญต่อการป้องกันการเกิดรายการเกี่ยวโยงซึ่งอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- รฟม. กำหนดให้มีการสอบทานการรายการที่เกี่ยวข้องกัน มีมาตรการควบคุมและสุ่มสอบทานการรายการจริง
- รฟม. ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลการรายการที่เกี่ยวข้องกัน



แนวปฏิบัติ

- คณะกรรมการ รฟม. ต้องหลีกเลี่ยงการรายการที่เกี่ยวข้องกันกับกิจการที่เกี่ยวข้องกับ รฟม. ที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- คณะกรรมการ รฟม. ต้องเปิดเผยความสัมพันธ์กับรัฐวิสาหกิจและความเกี่ยวข้องกัฝ่ายบริหารหรือบุคคลใดก็ตามที่จะทำให้เกิดการตัดสินใจที่ไม่เป็นอิสระทุกปีในระยะเวลาที่ดำรงตำแหน่ง
- หน่วยงานตรวจสอบภายใน ต้องมีการสุ่มสอบทานการรายการที่เกี่ยวข้องกัน และพิจารณาดำเนินการเพื่อรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

การสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (GRI 2-29)

รฟม. ตระหนักว่าผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์กร จึงได้ศึกษาและเรียนรู้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งในปัจจุบันและอนาคต เพื่อให้ได้มาซึ่งประเด็นความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และนำไปสู่การดำเนินการตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ด้วยการกำหนดวัตถุประสงค์ ขอบเขต การกำหนดระดับ (Levels) ที่คาดหวัง และวิธีการรูปแบบ (Methods) ของการสร้างความสัมพันธ์/บริหารจัดการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ของ รฟม. และจัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประจำปี 2566 – 2570 โดยอ้างอิงตามหลักการแนวคิดที่เป็นสากลของกระบวนการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย AA1000 Stakeholder Engagement Standard (AA1000SES) เพื่อให้การบริหารจัดการความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นไปอย่างเป็นระบบ สร้างความสัมพันธ์ที่ดี ลดความเสี่ยงและผลกระทบเชิงลบทางสังคม เพิ่มโอกาสและความสามารถในการแข่งขัน นำไปสู่การพัฒนาธุรกิจอย่างยั่งยืน

รฟม. ได้จัดลำดับความสำคัญเพื่อคัดเลือกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ โดยมีผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ จำนวน 9 กลุ่ม* ได้แก่ 1) กลุ่มคณะกรรมการ รฟม. 2) กลุ่มบุคลากร รฟม. 3) กลุ่มหน่วยงานกำกับดูแลและภาครัฐ 4) กลุ่มการเงิน 5) กลุ่มพันธมิตร คู่ค้า ผู้ส่งมอบ 6) กลุ่มลูกค้า 7) กลุ่มชุมชน ประชาสังคม 8) กลุ่มสื่อมวลชน และ 9) กลุ่มคู่แข่งคู่เทียบ

รฟม. ได้ดำเนินการสร้างการมีส่วนร่วมและความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้ง 9 กลุ่ม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

วัตถุประสงค์ การมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างแนวทาง การสร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างช่องทาง การสื่อสาร/ความถี่ ในการสื่อสาร กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างผลลัพธ์ จากการดำเนินกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างการติดตาม การดำเนินงานและ ทบทวนปรับปรุงวิธีการ สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
กลุ่มคณะกรรมการ					
คำนิยาม					
กลุ่มบุคคลที่มีอำนาจหน้าที่ และมีเป้าหมายร่วมกันกับ รฟม. เช่น คณะกรรมการ รฟม. คณะกรรมการชุดต่าง ๆ ของ รฟม. โดยมีตัวแทนคณะกรรมการ รฟม. หรือผู้ทรงคุณวุฒิภายนอกที่ได้รับมอบหมายเป็นองค์ประกอบ					
ประเด็นความต้องการ ความคาดหวัง					
มีความต้องการ ความคาดหวังในการกำหนดกรอบทิศทาง เป้าหมายที่สำคัญขององค์กร ให้คำแนะนำ กำกับการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด โดยคำนึงถึงผลตอบแทน/ประสิทธิภาพที่สูงสุดของ รฟม.					
หน่วยงานรับผิดชอบ : สำนักผู้ว่าการ					
เพื่อให้บทบาทของ คณะกรรมการ รฟม. และ คณะอนุกรรมการบริหาร ในการทำหน้าที่กำกับ ควบคุม ดูแลการดำเนินงาน ขององค์กร บรรลุ เป้าหมายที่ได้กำหนดไว้	- การรายงานผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กร - การรับทราบและให้ข้อสังเกตหรือข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานของ รฟม.	การนำเสนอผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่สำคัญขององค์กรในระเบียบวาระการประชุม คณะกรรมการ รฟม. และการประชุมคณะอนุกรรมการบริหาร	การประชุม 1 ครั้ง/เดือน	ได้รับข้อสังเกตและข้อเสนอแนะต่อการดำเนินงานของ รฟม. และได้นำมาพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อไป	ทบทวนปรับปรุงและพัฒนากระบวนการดำเนินงาน รายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการ รฟม. และคณะอนุกรรมการบริหารได้รับทราบเป็นประจำ



วัตถุประสงค์ การมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างแนวทาง การสร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างช่องทาง การสื่อสาร/ความถี่ ในการสื่อสาร กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างผลลัพธ์ จากการดำเนินกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างการติดตาม การดำเนินงานและ ทบทวนปรับปรุงวิธีการ สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
กลุ่มบุคลากร รฟม.					
คำนิยาม					
ผู้ที่มีหน้าที่บริหาร ผู้ที่มีหน้าที่ปฏิบัติงาน และส่วนงานของ รฟม. เช่น ผู้บริหาร พนักงาน ลูกจ้าง สหภาพแรงงาน และพนักงานเกษียณหรืออดีตพนักงาน ที่เกี่ยวข้องของ รฟม. คณะทำงานภายในของ รฟม. เช่น คณะกรรมการจัดการ คณะทำงานโครงการ เป็นต้น					
ประเด็นความต้องการ ความคาดหวัง					
มีความต้องการ ความคาดหวังในการเป็นบุคลากรและหน่วยงานภายในของ รฟม. ร่วมกันปฏิบัติและดำเนินงานภายใต้การบริหารจัดการและคุณภาพชีวิตที่ดี เพื่อให้ รฟม. บรรลุเป้าหมายการดำเนินงานต่าง ๆ					
หน่วยงานรับผิดชอบ : ฝ่ายทรัพยากรบุคคล					
เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วม กับกลุ่มบุคลากร รฟม. ผ่านการดำเนินงานด้าน การบริหารทรัพยากร บุคคล	ดำเนินการตามแผนดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับกลุ่ม บุคลากร รฟม. ครอบคลุม ทุกด้าน เช่น ด้านการ ส่งเสริมความผูกพัน ด้านการบริหารทุนมนุษย์ ด้านการจัดการความรู้ เป็นต้น	กิจกรรมภายใต้แผน การดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง กับกลุ่มบุคลากร รฟม. การเข้าร่วมการฝึกอบรม ต่าง ๆ รวมถึงการมี ส่วนร่วมต่อการจัดทำแผน ยุทธศาสตร์การบริหาร ทุนมนุษย์	- การสื่อสารเพื่อ ประชาสัมพันธ์การจัดกิจกรรมเดือนละ 1 ครั้ง - การสื่อสารเกี่ยวกับการจัดอบรม เฉลี่ย เดือนละ 2 - 3 ครั้ง - การประชุมที่เกี่ยวข้อง กับด้านการจัดการ ความรู้เฉลี่ยกิจกรรมละ 1 ครั้ง	- ระดับความผูกพันของ บุคลากรที่มีต่อองค์กร เท่ากับ 4.32 ซึ่งอยู่ใน ระดับมากที่สุด - บุคลากรร้อยละ 96.30 มีความพึงพอใจต่อ สวัสดิการและสิทธิ ประโยชน์ที่ตรงตาม ความต้องการของ บุคลากร - บุคลากรมีการรับรู้ วัฒนธรรมองค์กร ร้อยละ 86.20 ซึ่งอยู่ใน ระดับมากที่สุด และมีการ แสดงพฤติกรรม ตามวัฒนธรรมองค์กร ร้อยละ 88.20 ซึ่งอยู่ ในระดับมากที่สุด - ความพึงพอใจของผู้เข้า อบรมในการนำความรู้ ไปใช้ปฏิบัติงาน ร้อยละ 91.12	ติดตามผลการดำเนินงาน เป็นรายไตรมาสชี้แจงนำ ผลประเมินความพึงพอใจ/ ข้อเสนอแนะต่อการจัด กิจกรรมก่อนหน้า มาปรับปรุงในการจัด กิจกรรมถัดไป

วัตถุประสงค์ การมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างแนวทาง การสร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างช่องทาง การสื่อสาร/ความถี่ ในการสื่อสาร กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างผลลัพธ์ จากการดำเนินกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างการติดตาม การดำเนินงานและ ทบทวนปรับปรุงวิธีการ สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
กลุ่มหน่วยงานกำกับดูแลและภาครัฐ					
คำนิยาม ผู้ที่มีอำนาจตามกฎหมายในการกำกับดูแล ให้การอนุมัติ/อนุญาตการดำเนินงานของ รฟม. ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางราง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน กรุงเทพมหานคร (กทม.) เป็นต้น					
ประเด็นความต้องการ ความคาดหวัง มีความต้องการ ความคาดหวังในการดำเนินการตามนโยบาย/กฎหมายที่กำหนด การขออนุมัติ/อนุญาตในการดำเนินงาน และตอบสนองต่อความต้องการ ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานนั้น ๆ					
หน่วยงานรับผิดชอบ : ฝ่ายนโยบายและยุทธศาสตร์ ฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า และฝ่ายบัญชีและการเงิน					
- เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรเป็นไปตามกรอบที่กำหนดไว้และสอดคล้องกับแผนงานนโยบายรัฐบาลและหน่วยงานกำกับดูแล - เพื่อให้องค์กรดำเนินการตามนโยบาย/กฎหมายที่กำหนด	- การแสดงความความคิดเห็น ต่อ การ ทบทวนปรับปรุงแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2566 - 2570 ฉบับปรับปรุง ปีงบประมาณ 2568 และแผนปฏิบัติการ ฉบับปรับปรุง ปีงบประมาณ 2568 ของ รฟม. - การติดตามการประเมินความเสี่ยงในด้านต่าง ๆ และติดตามการประเมินผลการควบคุมภายใน - การรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าและสนับสนุนข้อมูลต่าง ๆ	- การพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อแผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการ ฉบับปรับปรุง ปีงบประมาณ 2568 ของ รฟม. - การเข้าร่วมการประชุมที่เกี่ยวข้อง - การรายงาน/นำเสนอผลการดำเนินงานต่าง ๆ	- การส่งหนังสือราชการเฉลี่ยปีละ 1 ครั้ง - การประสานงานเฉลี่ย 2 ครั้ง/สัปดาห์	- แผนวิสาหกิจ ปีงบประมาณ 2566 - 2570 ฉบับปรับปรุง ปีงบประมาณ 2568 และแผนปฏิบัติการ ฉบับปรับปรุง ปีงบประมาณ 2568 ของ รฟม. ได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (รวค.) - ภาครัฐได้รับทราบผลการรายงาน/ผลการนำเสนอผลการดำเนินงานต่าง ๆ - การสอบทานและตรวจสอบงบการเงินของ รฟม. ตาม พ.ร.บ. รฟม. พ.ศ. 2543 มาตรา 69 ของ รฟม. เป็นไปด้วยความเรียบร้อยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน	- ดำเนินการตามกระบวนการจัดทำรายงานผลการดำเนินงาน (ที่ไม่ใช่ทางการเงิน) ส่งให้แก่หน่วยงานภายนอก - ประเมินประสิทธิภาพของกระบวนการฯ และปรับปรุงการดำเนินงาน - ดำเนินการตามหลักเกณฑ์และกรอบระยะเวลาที่สำคัญงบประมาณและกระทรวงคมนาคมกำหนด

วัตถุประสงค์ การมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างแนวทาง การสร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างช่องทาง การสื่อสาร/ความถี่ ในการสื่อสาร กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างผลลัพธ์ จากการดำเนินกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างการติดตาม การดำเนินงานและ ทบทวนปรับปรุงวิธีการ สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
กลุ่มการเงิน					
คำนิยาม					
องค์กร สถาบันการเงิน ที่เป็นแหล่งทุน แหล่งเงินทุน และมีส่วนในการทำธุรกรรมทางการเงินกับ รฟม.					
ประเด็นความต้องการ ความคาดหวัง					
มีความต้องการ ความคาดหวังในการเจรจาต่อรองผลตอบแทน การปฏิบัติตามสัญญาและเงื่อนไข การรับ-จ่ายเงิน					
หน่วยงานรับผิดชอบ : ฝ่ายบัญชีและการเงิน					
- เพื่อให้การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณเป็นไปด้วยความเรียบร้อย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ - เพื่อให้ได้แหล่งเงินทุน โดยปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี ในการกู้เงินสำหรับค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง และค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการรถไฟฟ้า - เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามขั้นตอนวิธีการ และเงื่อนไขสัญญาเงินกู้	- ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด ในการให้ข้อมูลเพื่อประกอบการขอรับจัดสรรเงินงบประมาณ - ชำระหนี้ให้ตรงกำหนด และถูกต้องตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้ และดำเนินการตามขั้นตอนที่สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กำหนด ภายหลังการชำระหนี้แล้ว เช่น การจัดส่งรายงานหนี้เงินกู้	- เข้าร่วมประชุมรับมอบนโยบายและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณให้แก่ รฟม. รวมถึงการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง - ประสานงานติดต่อ ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และจัดส่งรายงานข้อมูลหนี้ประจำเดือน	- ประชุมรับมอบนโยบายการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปี โดยเฉลี่ย ปีละ 1 ครั้ง และการประชุมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เฉลี่ยไตรมาสละ 1 ครั้ง - ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ เช่น Email, LINE, โทรศัพท์ เป็นต้น โดยเฉลี่ยสัปดาห์ละ 2 - 3 ครั้ง ในระหว่างช่วงเวลาดังกล่าว	- ได้ทราบแนวทางการจัดทำงบประมาณและปฏิทินงบประมาณประจำปี - หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาจัดสรรเงินงบประมาณทราบและเข้าใจถึงความจำเป็นในการขอรับจัดสรรเงินงบประมาณของ รฟม. - สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ กระบวนการคลังจัดหาเงินกู้ให้ รฟม. ได้ทันตามกำหนดตามแผนงาน - รฟม. ชำระหนี้ได้ทันตามกำหนดถูกต้องตามเงื่อนไขในสัญญาเงินกู้	มีการติดตามการดำเนินงาน หากพบปัญหาในการประสานงานจะมีการทบทวน และปรับปรุงวิธีการประสานงานเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกัน

วัตถุประสงค์ การมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างแนวทาง การสร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างช่องทาง การสื่อสาร/ความถี่ ในการสื่อสาร กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างผลลัพธ์ จากการดำเนินกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างการติดตาม การดำเนินงานและ บทวนปรับปรุงวิธีการ สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
กลุ่มพันธมิตร คู่ค้า ผู้ส่งมอบ					
คำนิยาม กลุ่มที่ดำเนินงานร่วมกับ รฟม. ตามที่ได้ทำสัญญาร่วมกันไว้ เช่น ผู้รับเหมา ผู้รับสัมปทาน ที่ปรึกษา สถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย เป็นต้น					
ประเด็นความต้องการ ความคาดหวัง มีความต้องการ ความคาดหวังในการร่วมกันปฏิบัติหรือดำเนินงานตามสัญญา เพื่อให้ รฟม. บรรลุเป้าหมายในการดำเนินงานต่าง ๆ					
หน่วยงานรับผิดชอบ : ฝ่ายวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม ฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 1 ฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 2 และฝ่ายปฏิบัติการ					
- เพื่อให้การปฏิบัติงานหรือดำเนินงานตามสัญญา และส่งผลให้ รฟม. บรรลุเป้าหมายในการดำเนินงานต่าง ๆ - เพื่อให้มีการกำกับดูแล การให้บริการเดินรถไฟฟ้าของบริษัทผู้รับสัมปทาน ให้เป็นไปตามข้อกำหนด และมีประสิทธิภาพ	- การประสานงาน ติดตาม ตรวจสอบ ร่วมกับที่ปรึกษา และผู้รับจ้าง เพื่อให้ดำเนินงานสอดคล้องกัน - ปรับปรุงกระบวนการทำงานและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องร่วมกับผู้ส่งมอบ/ผู้รับเหมา/ผู้รับสัมปทาน/ที่ปรึกษา - แก้ไขปัญหาอุปสรรคร่วมกับผู้ส่งมอบ/ผู้รับเหมา/ผู้รับสัมปทาน/ที่ปรึกษา	- การประชุม Monthly and Bi-Weekly Progress Meeting - การประชุมสัมพันธ/การให้ข้อมูลข่าวสารผ่านสื่อต่าง ๆ - ลงพื้นที่ภาคสนาม การประชุมและรายงานผลการตรวจงาน - อบรมแลกเปลี่ยนความรู้/ศึกษาดูงาน - ประชุมหารือเพื่อตรวจสอบการดำเนินการตามข้อกำหนดในสัญญาสัมปทาน	- การประชุม Monthly Progress Meeting เดือนละ 1 ครั้ง และ Bi-Weekly เดือนละ 2 ครั้ง - ข่าวเผยแพร่ภายใน-ภายนอก - รายงานผลการตรวจงาน - การอบรม/บรรยาย - อินทราเน็ต รฟม. - รายงานการจัดการอบรม/บรรยาย - ความถี่ตามความเหมาะสมในแต่ละช่องทาง	- การปฏิบัติงานตามสัญญาของ รฟม. บรรลุเป้าหมายในการดำเนินงานต่าง ๆ - เกิดความพึงพอใจในการดำเนินงานและนำไปสู่ความสัมพันธ์อันดีระหว่างผู้ส่งมอบ (ผู้ร่วมลงทุน/ที่ปรึกษา) เช่น ทราบข้อมูลปัญหาและอุปสรรค เพื่อปรับปรุงการดำเนินงานได้อย่างทันเวลา สามารถดำเนินโครงการได้ตามแผนที่กำหนดไว้	การประชุมติดตามการดำเนินงานและประเมินผลการปฏิบัติงานกับผู้ส่งมอบ รวมถึงจัดทำรายงานผลการดำเนินงาน เพื่อตรวจสอบผลการปฏิบัติงาน

วัตถุประสงค์ การมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างแนวทาง การสร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างช่องทาง การสื่อสาร/ความถี่ ในการสื่อสาร กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างผลลัพธ์ จากการดำเนินกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างการติดตาม การดำเนินงานและ ทบทวนปรับปรุงวิธีการ สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
กลุ่มลูกค้า					
คำนิยาม					
ผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากสินค้าหรือบริการของ รฟม. โดยมีการจ่ายค่าตอบแทนให้กับ รฟม.					
ประเด็นความต้องการ ความคาดหวัง					
มีความต้องการ ความคาดหวังที่ได้รับสินค้าหรือบริการที่มีมาตรฐาน มีคุณภาพ และคุ้มค่า					
หน่วยงานรับผิดชอบ : สำนักสื่อสารองค์กร ฝ่ายพัฒนารูขี้อยู่					
- เพื่อให้กลุ่มลูกค้าเกิดการรับรู้จดจำและเลือกใช้บริการของ รฟม. และนำไปสู่ความพึงพอใจและเกิดภาพลักษณ์ที่ดีของ รฟม. - เพื่อให้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินงานของ รฟม. และได้รับข้อมูลข่าวสารด้านสินค้าและบริการที่ถูกต้องครบถ้วนตรงตามคำขอข้อมูลข่าวสาร - เพื่อให้ลูกค้าได้รับสินค้าและบริการที่มีมาตรฐานมีคุณภาพและคุ้มค่า	- สร้างการรับรู้การจดจำกระตุ้นและส่งเสริมการใช้บริการของ รฟม. - ดำเนินการจัดกิจกรรมร่วมกับกลุ่มลูกค้า/จัดให้มีกิจกรรมลูกค้าสัมพันธ์ - การสื่อสารสองทางในการรับฟังความคิดเห็นและนำเข้าสู่ข้อมูลตอบรับ (Feedback) เป็นปัจจัยนำเข้าสำหรับการออกแบบแผนการดำเนินงานและโครงการต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการ/ความคาดหวังของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า - สร้างความพึงพอใจอันดีให้แก่ลูกค้าในการใช้บริการรถไฟฟ้า	- ประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลข่าวสารการให้บริการของ รฟม. รวมถึงช่องทางการสอบถาม ร้องเรียน และข้อคิดเห็นข้อเสนอแนะรวมถึงสร้างการรับรู้บริการของศูนย์ราชการสะดวก รฟม. - ดำเนินการจัดกิจกรรมทางการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์ร่วมกับกลุ่มลูกค้า - การประชุม/รายงานความก้าวหน้าในงานที่เกี่ยวข้อง	- Facebook รฟม. และ Facebook ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีต่าง ๆ ประจำเดือนละ 3 ครั้ง - Line OA @MRTA และเว็บไซต์ รฟม. ข่าวประชาสัมพันธ์ประจำเดือนละ 2 ครั้ง - บอร์ดประชาสัมพันธ์ของลานจอดแล้วจรและอาคารจอดแล้วจร, ภายในลิฟต์, จอ PID ภายในขบวนรถไฟฟ้า และจอภาพ Digital Signage ภายในสถานีรถไฟฟ้าและภายในอาคารจอดแล้วจรประจำไตรมาสละ 1 ครั้ง	- ร้อยละของผู้เข้าร่วมโครงการ/กิจกรรมมีความพึงพอใจเป็นไปตามตัวชี้วัดทุกโครงการ/กิจกรรม - ค่าเฉลี่ยจำนวนการเข้าถึงสื่อประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทาง Facebook รฟม. 10,000 ครั้ง/ปี โดยติดตามผลการดำเนินงานและประเมินผลทุกไตรมาส - ประชาชนรับรู้ช่องทางและสิทธิในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารของ รฟม. จากช่องทางการประชาสัมพันธ์ที่หลากหลายได้มากขึ้น - สามารถสร้างความผูกพันระหว่างลูกค้ากับ รฟม. ผ่านการจัดกิจกรรมทางการตลาดและลูกค้าสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ	- การสำรวจการรับรู้ความน่าเชื่อถือของ รฟม. และความพึงพอใจภายหลังจัดกิจกรรมแล้วเสร็จ - การประเมินผลการดำเนินโครงการ/กิจกรรมตามตัวชี้วัดของแต่ละกิจกรรม - ตรวจสอบข้อมูลการเข้าถึงสื่อประชาสัมพันธ์จากระบบเป็นประจำทุกเดือนและทบทวนรูปแบบการประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มลูกค้าเข้าถึงได้มากขึ้น - การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการอาคารและลานจอดของ รฟม.

วัตถุประสงค์ การมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างแนวทาง การสร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างช่องทาง การสื่อสาร/ความถี่ ในการสื่อสาร กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างผลลัพธ์ จากการดำเนินกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างการติดตาม การดำเนินงานและ ทบทวนปรับปรุงวิธีการ สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
กลุ่มชุมชน ประชาสังคม					
คำนิยาม กลุ่มบุคคลที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของ รฟม.					
ประเด็นความต้องการ ความคาดหวัง มีความต้องการ ความคาดหวังเพิ่มผลกระทบเชิงบวก และลดผลกระทบเชิงลบจากการดำเนินงานของ รฟม. ทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม					
หน่วยงานรับผิดชอบ : สำนักสื่อสารองค์กร ฝ่ายวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม ฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 1 ฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 2 และฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน					
- เพื่อเพิ่มผลกระทบเชิงบวกและลดผลกระทบเชิงลบจากการดำเนินงานของ รฟม. ทั้งทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม - เพื่อให้เกิด ความพึงพอใจต่อ รฟม. สร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ถูกเวนคืน/ชุมชน/ประชาชนอย่างใกล้ชิด และต่อเนื่องและเกิดภาพลักษณ์ที่ดีอันนำมาซึ่งความเชื่อมั่นต่อการดำเนินงานของ รฟม.	- สร้างการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ให้แก่ชุมชนในแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้า รวมถึงจัดให้มีช่องทางการรับฟังความคิดเห็นข้อเสนอแนะและข้อร้องเรียน - สร้างความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนและดำเนินการจัดกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชนตามแนวสายทาง	- จัดกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชนตามแนวสายทาง - จัดการข้อร้องเรียนและบริการของศูนย์ราชการสะดวก รฟม. - สำรวจการรู้จักเชื่อถือการดำเนินงานของ รฟม. และสำรวจความพึงพอใจต่อมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและจรรยาบรรณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า และต่อการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	สื่อโทรทัศน์/วิทยุ/หนังสือพิมพ์/นิตยสาร Life & Metro/สื่อออนไลน์ และเครือข่ายสังคมออนไลน์ทุกช่องทางของ รฟม./สื่อบุคคลได้แก่พนักงาน รฟม. และเจ้าหน้าที่โครงการ/การจัดนิทรรศการ/การลงพื้นที่/การประชุม/การจัดกิจกรรม โดยดำเนินการเป็นประจำและต่อเนื่อง	- ผู้รับบริการมีความพึงพอใจต่อการรับเรื่องร้องเรียนของ รฟม. ร้อยละ 87.68 และพึงพอใจต่อการแก้ไขปัญหาเรื่องร้องเรียน ร้อยละ 80.73 - ประชาชนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. 7 สายทางมีความพึงพอใจต่อภาพลักษณ์องค์กรของ รฟม. ในภาพรวมโดยมีสัดส่วนของประชาชนที่มีความพึงพอใจในระดับมากขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 93.70 - ประชาชน/ชุมชนตามแนวพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า 2 สายทาง มีความพึงพอใจต่อมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ในภาพรวม โดยมีสัดส่วนของประชาชนที่มีความพึงพอใจในระดับพอใจมากขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 86.33	- ติดตามผลการรับรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ให้แก่ชุมชนในแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้า - ประเมินผลการดำเนินโครงการ/กิจกรรมตามตัวชี้วัดของแต่ละกิจกรรม - ตรวจสอบข้อมูลการเข้าถึงสื่อประชาสัมพันธ์จากระบบเป็นประจำทุกเดือน และปรับเปลี่ยนรูปแบบการประชาสัมพันธ์ให้กลุ่มลูกค้าเข้าถึงได้มากขึ้น - การสำรวจความพึงพอใจของกลุ่มชุมชน ประชาสังคมต่อการดำเนินงานด้านการจัดการข้อร้องเรียน/การจัดกิจกรรมเพื่อสังคมของ รฟม.

วัตถุประสงค์ การมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างแนวทาง การสร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างช่องทาง การสื่อสาร/ความถี่ ในการสื่อสาร กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างผลลัพธ์ จากการดำเนินกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างการติดตาม การดำเนินงานและ ทบทวนปรับปรุงวิธีการ สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
กลุ่มสื่อมวลชน					
คำนิยาม บุคคล กลุ่มบุคคล หรือ องค์กร ผู้ที่สามารถสื่อสาร/ถ่ายทอดเนื้อหาข่าวสารในวงกว้าง					
ประเด็นความต้องการ ความคาดหวัง มีความต้องการ ความคาดหวังให้ รฟม. ต้องสื่อสาร ทำความเข้าใจ และให้ข้อมูลที่ถูกต้อง					
หน่วยงานรับผิดชอบ : สำนักสื่อสารองค์กร					
เพื่อให้สื่อมวลชนเป็น ช่องทางในการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ข้อมูล ข่าวสารของ รฟม. อย่าง ถูกต้องและครบถ้วน	• ตอบสนองความต้องการ ข้อมูลข่าวสารได้อย่าง ถูกต้อง ครบถ้วน รวดเร็ว และทันเวลา • สร้างความสัมพันธ์อันดี ระหว่าง รฟม. และ สื่อมวลชน	• การประชาสัมพันธ์ข้อมูล ข่าวสาร ผ่านช่องทาง การสื่อสารของ รฟม. ไปยังสื่อมวลชน • การจัดแถลงข่าว/ชี้แจง ข้อเท็จจริง/การให้สัมภาษณ์ ของผู้บริหาร รฟม. • การจัดกิจกรรมสื่อมวลชน สัมพันธ์ • การอำนวยความสะดวก ในการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารของ รฟม. ให้แก่ สื่อมวลชน	อีเมล/แอปพลิเคชันไลน์ (ไลน์กลุ่มระหว่างเจ้าหน้าที่ ประชาสัมพันธ์ รฟม. และสื่อมวลชน/วารสาร Life & Metro/สื่อออนไลน์ และ เครือข่ายสังคม ออนไลน์ทุกช่องทางของ รฟม./ความถี่ในการสื่อสาร สามารถประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ข้อมูลอย่างต่อเนื่อง/ การจัดแถลงข่าว/ชี้แจง ข้อเท็จจริงทันทีที่มีประเด็น/ ให้สัมภาษณ์ของผู้บริหาร รฟม. ตามที่ร้องขอหรือ มีประเด็น/อำนวยความสะดวก ให้การสนับสนุน และเข้าร่วม กิจกรรมของสื่อมวลชน อย่างต่อเนื่อง หรือตามที่มี การร้องขอ	• สื่อมวลชนได้รับข้อมูล ข่าวสารที่ถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาจาก รฟม. • สื่อมวลชนให้ความร่วมมือ ตอบรับเข้าร่วมกิจกรรม รฟม. เป็นอย่างดีและ มีการเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารของ รฟม. อย่าง ต่อเนื่องเป็นประจำ หรือ เผยแพร่ข้อมูลข่าวสาร ของ รฟม. ทันทีที่มี การร้องขอ	• การพบปะ แลกเปลี่ยน และรับฟังข้อเสนอแนะ ของสื่อมวลชน ต่อ การดำเนินงานด้าน ประชาสัมพันธ์ของ รฟม. • การปรับปรุงฐานข้อมูล สื่อมวลชนอย่างสม่ำเสมอ และตรวจสอบแก้ไขข้อมูล ให้เป็นปัจจุบันอย่างน้อย ปีละครั้ง

วัตถุประสงค์ การมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างแนวทาง การสร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างช่องทาง การสื่อสาร/ความถี่ ในการสื่อสาร กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างผลลัพธ์ จากการดำเนินกิจกรรม สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	ตัวอย่างการติดตาม การดำเนินงานและ ทบทวนปรับปรุงวิธีการ สร้างการมีส่วนร่วม กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
กลุ่มคู่แข่งที่เกี่ยวข้อง					
คำนิยาม องค์กรที่เป็น คู่แข่ง สันค้ำขาดแทน และคู่เปรียบเทียบ (Benchmark) ของ สฟ.ม.					
ประเด็นความต้องการ ความคาดหวัง มีความต้องการ ความคาดหวังในการสร้างความสามารถในการแข่งขันโดยเปรียบเทียบ					
หน่วยงานรับผิดชอบ : ฝ่ายปฏิบัติการ					
เพื่อสร้างความสามารถ และได้เปรียบทาง การแข่งขัน	- แลกเปลี่ยนเรียนรู้ข้าม หน่วยงาน - นำองค์ความรู้จากการศึกษา ดูงานหน่วยงานต้นแบบ มาดำเนินการปรับปรุง	- โครงการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ ข้ามหน่วยงาน - การเข้าศึกษาดูงาน หน่วยงานต้นแบบ - การประชุม/สัมมนาร่วมกัน	- การประชุมออนไลน์ - การศึกษาดูงานหน่วยงาน ต้นแบบ	- มีการให้บริการที่สอดคล้อง กัน เช่น การปรับตาราง การเปิด-ปิดให้ตรงกัน เพื่อให้ผู้ใช้บริการรับรู้ ข่าวสารการให้บริการ ที่ชัดเจน ถูกต้อง และ เกิดความสะดวก อันนำไปสู่ ความพึงพอใจต่อสินค้า หรือบริการของ รฟม. - เกิดความร่วมมือระหว่าง หน่วยงานที่ดำเนินธุรกิจ เดียวกัน - สามารถตอบสนองต่อ นโยบายของหน่วยงาน กำกับดูแลและตอบสนอง ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อื่น ๆ	การสำรวจความคิดเห็น/ การรับข้อมูลป้อนกลับ (Feedback) จากกลุ่ม คู่แข่งคู่แข่ง

*หมายเหตุ: กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและข้อมูลความต้องการ/ความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอ้างอิงจากแผนยุทธศาสตร์ด้านการมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประจำปี 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุงปีงบประมาณ 2567)

ข้อมูลการสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ประจำปีงบประมาณ 2567 หรือ สามารถคลิก link ด้านล่างนี้

<https://www.mrta.co.th/th/stakeholders-engagement/27175>



SCAN ME

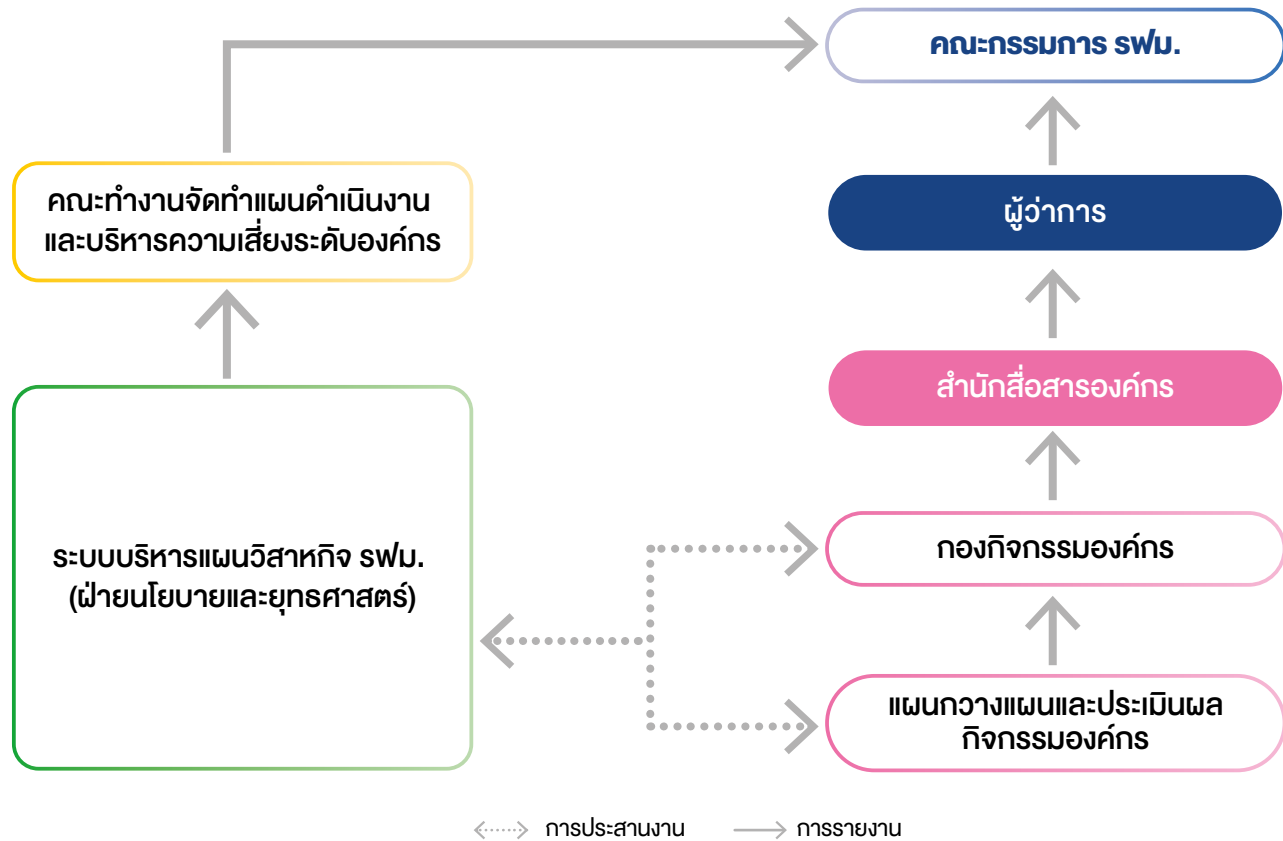
รฟม. กับการดำเนินงานด้านความยั่งยืน

ด้วยภารกิจหลักของรฟม. ที่มุ่งมั่นพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงหัวเมืองหลักในภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอย่างยั่งยืนของประเทศแล้วนั้น รฟม. ยังให้ความสำคัญกับการบริหารองค์กรด้วยหลักการการพัฒนาที่ยั่งยืน ครอบคลุมทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และธรรมาภิบาล อันส่งผลให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของ รฟม. น้อยที่สุด และส่งเสริมการดำเนินงานที่ส่งผลกระทบเชิงบวกแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าว ถือเป็นการสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (UN SDGs) โดยเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ รฟม. มีดังนี้

3 GOOD HEALTH AND WELL-BEING	เป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกันการมีสุขภาพที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกช่วงวัย	11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES	เป้าหมายที่ 11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย ยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง และยั่งยืน
4 QUALITY EDUCATION	เป้าหมายที่ 4 สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต	12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION	เป้าหมายที่ 12 สร้างหลักประกันให้มีแบบแผนการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน
5 GENDER EQUALITY	เป้าหมายที่ 5 บรรลุความเสมอภาคระหว่างเพศ และเพิ่มบทบาทของสตรีและเด็กหญิงทุกคน	13 CLIMATE ACTION	เป้าหมายที่ 13 ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น
6 CLEAN WATER AND SANITATION	เป้าหมายที่ 6 สร้างหลักประกันเรื่องน้ำและการสุขาภิบาลให้มีการจัดการอย่างยั่งยืนและมีสภาพพร้อมใช้สำหรับทุกคน	15 LIFE ON LAND	เป้าหมายที่ 15 ปกป้อง ปันพื และสนับสนุนการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน จัดการป่าไม้อย่างยั่งยืน ต่อสู้กับการกลายสภาพเป็นทะเลทราย หยุดการเสื่อมโทรมของที่ดินและฟื้นสภาพกลับมาใหม่ และหยุดการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ
7 AFFORDABLE AND CLEAN ENERGY	เป้าหมายที่ 7 สร้างหลักประกันว่าทุกคนเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ ในราคาที่สามารถซื้อหาได้ เชื่อถือได้ และยั่งยืน	16 PEACE, JUSTICE AND STRONG INSTITUTIONS	เป้าหมายที่ 16 ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุม เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพ รับผิดชอบ และครอบคลุมในทุกระดับ
8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH	เป้าหมายที่ 8 ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่และมีผลิตภาพ และการมีงานที่มีคุณค่าสำหรับทุกคน		
9 INDUSTRY, INNOVATION AND INFRASTRUCTURE	เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม		
10 REDUCED INEQUALITIES	เป้าหมายที่ 10 ลดความไม่เสมอภาคภายในและระหว่างประเทศ		

โครงสร้างการบริหารจัดการด้านความยั่งยืน (GRI 2-24)

เพื่อให้การบริหารจัดการด้านความยั่งยืนของ รฟม. ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และผลักดันให้เกิดความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม อันจะนำองค์กรเติบโตไปพร้อมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างยั่งยืน รฟม. จึงกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการด้านความยั่งยืนขององค์กร เพื่อกำกับดูแล การดำเนินงานด้านความยั่งยืน ดังนี้



บทบาทหน้าที่ผู้รับผิดชอบการบริหารจัดการด้านความยั่งยืน (GRI 2-13)

จากโครงสร้างการบริหารจัดการด้านความยั่งยืนได้กำหนดบทบาทและหน้าที่ของแต่ละส่วนงานไว้ ดังนี้

ส่วนงาน	การบริหารจัดการ
คณะกรรมการ รฟม.	กำกับดูแลให้มีระบบการบริหารจัดการด้านความยั่งยืน และครอบคลุมการดำเนินงานในทุกด้านขององค์กร
ผู้ว่าการ รฟม.	- กำหนดนโยบายและทิศทางการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการด้านความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ - กำกับดูแลให้การดำเนินงานของ รฟม. มีความสอดคล้องกับนโยบายและทิศทางการดำเนินงานที่กำหนดไว้ - ส่งเสริมและสนับสนุนให้พนักงานได้รับความรู้ด้านความยั่งยืน จนเกิดความตระหนักและนำไปปรับใช้ในการดำเนินงานของทุกส่วนงาน เพื่อให้เกิดความครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร
คณะทำงานจัดทำแผนดำเนินงาน และบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร	กำกับดูแลการบริหารจัดการปัจจัยความยั่งยืนสู่แผนยุทธศาสตร์ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีของ รฟม. อย่างเป็นระบบในเชิงบูรณาการ การส่งเสริมการดำเนินงานด้านความยั่งยืนผ่านแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีของ รฟม. รวมทั้งกำกับการติดตาม ประเมิน และรายงานผลการดำเนินงานแก่ผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการและ/หรือคณะอนุกรรมการ

ส่วนงาน	การบริหารจัดการ
สำนักสื่อสารองค์กร	บริหารจัดการเพื่อให้มีแนวทาง นโยบาย ระบบการบริหารจัดการด้านความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์อย่างเป็นรูปธรรม
กองกิจกรรมองค์กร	บริหารจัดการและกำกับดูแลเพื่อให้เกิดการดำเนินงานตามระบบการบริหารจัดการด้านความยั่งยืน
แผนกวางแผนและประเมินผลกิจกรรมองค์กร	วิเคราะห์ปัจจัยความยั่งยืนขององค์กร และจัดทำนโยบายการพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ และแนวทางการพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ รวมถึงกำกับกำกับการดำเนินงานตามระบบการบริหารจัดการด้านความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์
ฝ่ายนโยบายและยุทธศาสตร์	- บริหารจัดการปัจจัยความยั่งยืนสู่แผนยุทธศาสตร์ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีของ รฟม. อย่างเป็นระบบในเชิงบูรณาการ การส่งเสริมการดำเนินงานด้านความยั่งยืนผ่านแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีของ รฟม. รวมทั้งกำกับการติดตาม ประเมิน และรายงานผลการดำเนินงานแก่ผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการและ/หรือคณะอนุกรรมการ - นำปัจจัยความยั่งยืนเป็นปัจจัยนำเข้า (Input) สำหรับการจัดทำ/ทบทวนแผนยุทธศาสตร์ระยะยาว และจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีของ รฟม. (กองกลยุทธ์และแผนงาน) - ติดตาม ประเมิน และรายงานผลการดำเนินงานตามแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการแก่ผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการและ/หรือคณะอนุกรรมการ (กองประเมินผล) - บริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ระยะยาวและแผนปฏิบัติการประจำปีของ รฟม. (กองบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน)

นโยบายการพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ (GRI 2-23, 2-24)

รฟม. ตระหนักถึงความสำคัญของการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนไปสู่การพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ตามแนวทางการดำเนินงานที่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และพันธกิจ โดยได้กำหนดเป็นนโยบายการพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ของ รฟม. ไว้ดังนี้



ด้านเศรษฐกิจ

พัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้มีโครงข่ายครอบคลุมเมืองใหญ่ของประเทศ ควบคู่ไปกับการสร้างนวัตกรรมและนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงพัฒนารูปร่างเกี่ยวเนื่องเพื่อสร้างรายได้ อันจะนำไปสู่การเป็นองค์กรที่มั่นคงและยั่งยืน



ด้านสังคม

บริหารความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมตามหลักสิทธิมนุษยชน และยกระดับความสัมพันธ์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียสู่การเป็นพันธมิตรและหุ้นส่วนขององค์กร



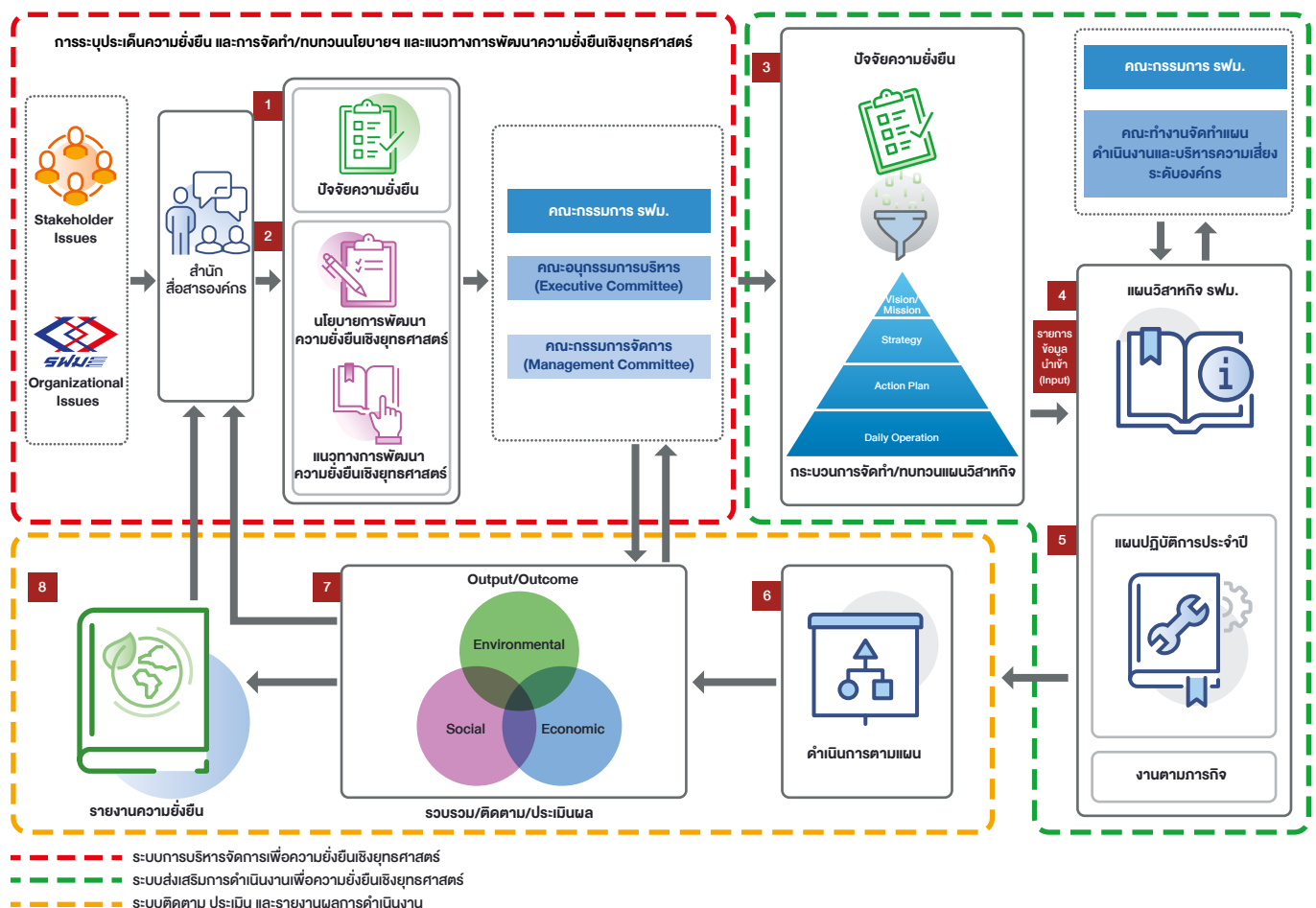
ด้านสิ่งแวดล้อม

บริหารจัดการผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานขององค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ และสนับสนุนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

รฟม. ได้กำหนดระบบการบริหารจัดการเพื่อความยั่งยืนให้ส่วนงานต่าง ๆ ภายในองค์กรนำปัจจัยความยั่งยืนไปสู่การปฏิบัติ โดย รฟม. ได้พิจารณาบริบทขององค์กร และการวิเคราะห์กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กรทุกกลุ่ม อีกทั้งยังศึกษาแนวทาง และหลักการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความยั่งยืน ซึ่งดำเนินการโดยสำนักสื่อสารองค์กร ทั้งนี้ ปัจจัยความยั่งยืนที่ได้จากการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวได้ผ่านการจัดลำดับความสำคัญ โดยนำเฉพาะปัจจัยความยั่งยืนที่มีนัยสำคัญมาใช้เป็นปัจจัยนำเข้า (Input) ในการจัดทำนโยบายการพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนาความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการจัดการ (Management Committee) คณะอนุกรรมการบริหาร (Executive Committee) และคณะกรรมการ รฟม. ตามลำดับ และถูกถ่ายทอดสู่ผู้บริหารและพนักงาน รฟม.

นอกจากนี้ ยังมีระบบส่งเสริมการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืน โดยนำปัจจัยความยั่งยืนที่มีนัยสำคัญมาใช้เป็นปัจจัยนำเข้า (Input) ในการทบทวนและจัดทำแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการของ รฟม. ทุกปี ซึ่งแผนดังกล่าวจะผ่านความเห็นชอบจากคณะทำงานจัดทำแผนดำเนินงานและบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร และคณะกรรมการ รฟม. รวมถึงมีระบบติดตาม ประเมิน และรายงานผลการดำเนินงานซึ่งจากแผนวิสาหกิจและแผนปฏิบัติการของ รฟม. จะถูกถ่ายทอดและนำไปปฏิบัติโดยฝ่าย/สำนักต่าง ๆ ที่รับผิดชอบ จนเกิดเป็นผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ซึ่งผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ทั้ง 3 ด้านนั้นจะมีการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน และรายงานสู่คณะกรรมการจัดการ (Management Committee) คณะอนุกรรมการบริหาร (Executive Committee) และคณะกรรมการ รฟม. ตามลำดับเป็นรายไตรมาส อีกทั้งเผยแพร่ผลการดำเนินงานดังกล่าวผ่านรายงานความยั่งยืนขององค์กร เพื่อให้กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกองค์กรได้รับทราบผลการดำเนินงาน โดยมีรายละเอียดดังแผนภาพ

แผนภาพแสดงความสัมพันธ์ระหว่างระบบบริหารจัดการเพื่อความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ ระบบส่งเสริมการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืนเชิงยุทธศาสตร์ และระบบติดตาม ประเมิน และรายงานผลการดำเนินงาน



ปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญปี 2567

กระบวนการกำหนดปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญ (GRI 3-1)

รฟม. นำแนวทางการจัดทำรายงานการพัฒนาความยั่งยืนของ GRI Standards 2021 มาใช้ในการระบุปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญขององค์กร ด้วยการพิจารณาและประเมินผลกระทบจากการดำเนินงานขององค์กรที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งในด้านเศรษฐกิจ ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และสังคม/สิทธิมนุษยชน ซึ่งประกอบด้วย 4 ขั้นตอน ดังนี้



1. ศึกษาบริบทองค์กร

รฟม. ดำเนินการศึกษาบริบทองค์กร เพื่อพิจารณาผลกระทบจากการดำเนินงาน ทั้งจากกิจกรรมขององค์กรและกิจกรรมภายในห่วงโซ่มูลค่า รวมถึงปัจจัยภายใน ตัวอย่างเช่น วิสัยทัศน์ พันธกิจ กรอบแผนยุทธศาสตร์และกลยุทธ์การดำเนินงานขององค์กร แผนวิสาหกิจของ รฟม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570 ฉบับปรับปรุงปีงบประมาณ 2567 และแผนปฏิบัติการ ฉบับปีงบประมาณ 2567 รวมถึงบทวนเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ นโยบายด้าน ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม คู่มือการปฏิบัติงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม แผนแม่บทด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อมประจำปีงบประมาณ 2566 - 2570 แผนปฏิบัติการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2567 และผลการดำเนินงาน ด้าน Core Business Enablers และปัจจัยภายนอก ได้แก่ กรอบความยั่งยืนและมาตรฐานการพัฒนาความยั่งยืนต่าง ๆ เช่น เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน SDGs หลักการ ISO 26000 หลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ เป็นต้น ข้อมูลจากการสำรวจผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงตัวอย่างปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญขององค์กรในธุรกิจเดียวกันและองค์กรที่มีแนวโน้มที่ดี

2. การระบุผลกระทบ

จากการศึกษาข้อมูลบริบทองค์กร รฟม. ได้ระบุผลกระทบทั้งเชิงลบและเชิงบวกจากการดำเนินงานของ รฟม. ที่เกิดขึ้นแล้วหรืออาจเกิดขึ้นตลอดทั้ง ห่วงโซ่มูลค่าขององค์กรทั้งในมิติเศรษฐกิจ ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และสังคม/สิทธิมนุษยชน โดยพิจารณาจากประเด็นความต้องการ และความคาดหวัง จากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มุมมองจากธุรกิจเดียวกัน และมุมมองจากผู้เชี่ยวชาญ

3. การประเมินหาผลกระทบที่สำคัญ

รฟม. นำข้อมูลมุมมองของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อผลกระทบจากการดำเนินงานของ รฟม. ทั้งผลกระทบเชิงลบและเชิงบวกเพื่อประเมินหาผลกระทบที่สำคัญด้วยเกณฑ์การประเมินที่กำหนดขึ้น รวมถึงนำความคิดเห็นเชิงคุณภาพเกี่ยวกับความต้องการ ความคาดหวัง และความกังวลในแต่ละประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนมาวิเคราะห์ Materiality Matrix พร้อมทั้งนำเสนอผู้บริหารระดับสูงให้เห็นในการจัดลำดับความสำคัญ และพิจารณาคะแนนว่าปัจจัยใดมีคะแนนอยู่ในเกณฑ์ที่เป็น Material Topic ทั้งนี้ การพิจารณาเกณฑ์การประเมินผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบ มีดังนี้

เกณฑ์ประเมินผลกระทบ	ผลกระทบที่เกิดขึ้นแล้ว (Actual Impact)	มีแนวโน้มที่จะเกิดผลกระทบ (Potential impact)
กรณีผลกระทบเชิงลบ (Negative Impacts)	- ระดับของผลกระทบ (Scale) - ขอบข่ายของผลกระทบ (Scope) - การฟื้นฟู/เยียวยา (Irremediable character)	- ระดับของผลกระทบ (Scale) - ขอบข่ายของผลกระทบ (Scope) - การฟื้นฟู/เยียวยา (Irremediable Character) - โอกาสในการเกิด (Likelihood)
กรณีผลกระทบเชิงบวก (Positive Impacts)	- ระดับของผลกระทบ (Scale) - ขอบข่ายของผลกระทบ (Scope)	- ระดับของผลกระทบ (Scale) - ขอบข่ายของผลกระทบ (Scope) - โอกาสในการเกิด (Likelihood)

4. การจัดลำดับผลกระทบที่สำคัญ เพื่อสรุปปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญ

สรุปผลจากการประเมินและการจัดลำดับความสำคัญจากผู้บริหารระดับสูง ให้ความเห็นชอบเป็นปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญขององค์กร และให้แนวทางในการดำเนินการสนองกับประเด็นเหล่านั้นผ่านแนวปฏิบัติ โครงการ และกิจกรรมที่ครอบคลุมทั้งมิติเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม/สิทธิมนุษยชน และธรรมาภิบาล โดยได้สรุปปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญประจำปี 2567 ที่ได้รับความเห็นชอบมีดังนี้

ปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญ (Material Topics) ปี 2567 ^(GRI 3-2)

มิติ	ปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญ (Materiality)	ระดับความสำคัญ	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่เกี่ยวข้อง (SDGs)
มิติเศรษฐกิจ	1. ธรรมาภิบาลและความโปร่งใส	สูง	
	2. สุขภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสาร	สูง	
	3. ความสะดวก รวดเร็ว และตรงเวลา	สูง	
	4. การสร้างรายได้จากการดำเนินธุรกิจใหม่และจากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง	สูง	
	5. การก่อสร้างและการขยายเส้นทาง	สูง	
	6. การอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงบริการรถไฟฟ้า	สูง	
	7. การยกระดับมาตรฐานการให้บริการ	สูง	
	8. ประสิทธิภาพการบริหารจัดการเดินรถ	สูง	
	9. การพัฒนาองค์กรสู่ความเป็นเลิศ	สูง	

มิติ	ปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญ (Materiality)	ระดับความสำคัญ	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่เกี่ยวข้อง (SDGs)
มิติสิ่งแวดล้อม	10. การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการอนุรักษ์พลังงาน	สูง	 
	11. การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม	สูง	   
	12. การออกแบบที่เป็นมิตรต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม	สูง	
มิติสังคม	13. การสร้างความผูกพันกับบุคลากร	สูง	    
	14. การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน	สูง	 
	15. การออกแบบเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมในการเข้าถึงบริการ	สูง	
	16. ปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน ความเสมอภาค และไม่เลือกปฏิบัติ	สูง	 

การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญ

จากการทบทวนปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญของปี 2567 เทียบกับปี 2566 พบว่า ไม่มีการเปลี่ยนแปลงปัจจัยความยั่งยืนที่สำคัญเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา



มิติเศรษฐกิจ



ผลการดำเนินงานตามปัจจัยยั่งยืน

การก่อสร้างและขยายเส้นทาง (GRI 3-3, 203-1)

รฟม. ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมให้รับผิดชอบดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายใต้แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) เพื่อขยายเส้นทางการบริการรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงขยายระบบขนส่งมวลชนไปยังหัวเมืองใหญ่และเมืองท่องเที่ยวตามแผนแม่บทการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะของเมืองหลักภูมิภาค เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนให้สามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงช่วยยกระดับคุณภาพชีวิต ความเป็นอยู่ของประชาชนด้วยการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนที่สะอาด สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และตรงเวลา ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชน ช่วยบรรเทาปัญหาด้านการจราจร อีกทั้งช่วยลดปัญหามลภาวะทางอากาศ เนื่องจากใช้พลังงานสะอาด

การขยายเส้นทางยังทำให้เกิดการพัฒนาการใช้ที่ดินบริเวณแนวระบบขนส่งมวลชนและบริเวณสถานี ซึ่งเอื้อต่อการจูงใจให้เกิดการลงทุนในธุรกิจต่าง ๆ ส่งผลให้เกิดอุปสงค์ต่อที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการที่เพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้ราคาที่ดินมีราคาเพิ่มขึ้น และก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ในที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดการขยายกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการขยายพื้นที่เขตเมือง ก่อให้เกิดการจ้างงาน และส่งผลให้ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้น อีกทั้งยังช่วยสนับสนุนให้เกิดการเติบโตของอุตสาหกรรมในภาคบริการ เช่น อุตสาหกรรมโรงแรม อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และช่วยสนับสนุนให้เกิดการเติบโตของอุตสาหกรรมสนับสนุนในภาคการผลิตด้วย (GRI 203-2)

โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รฟม.

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

• เปิดให้บริการแล้ว

รถไฟฟ้าหานคร สายเฉลิมรัชมงคล*

- สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ
เปิดให้บริการปี 2547 ระยะทาง 20.0 กิโลเมตร
- สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย
ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ
เปิดให้บริการปี 2563 ระยะทาง 28.0 กิโลเมตร

รถไฟฟ้าหานคร สายฉลองรัชธรรม*

- สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน
เปิดให้บริการปี 2559 ระยะทาง 23.0 กิโลเมตร

รถไฟฟ้าสายสีเขียว

- ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2560
- ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต
ดำเนินการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2562

รถไฟฟ้าหานคร สายนคราพัฒนา**

- สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง
เปิดให้บริการปี 2566 ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร

รถไฟฟ้าสายสีชมพู

- ช่วงแคราย - มีนบุรี***
เปิดให้บริการปี 2566 ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร

• อยู่ระหว่างก่อสร้าง

รถไฟฟ้าสายสีส้ม

- ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
(ส่วนตะวันออก)
ระยะทาง 22.5 กิโลเมตร
- ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
(ส่วนตะวันตก)
ระยะทาง 13.4 กิโลเมตร

รถไฟฟ้าสายสีม่วง

- ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
ระยะทาง 23.6 กิโลเมตร

รถไฟฟ้าสายสีชมพู

- ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี
ระยะทาง 3 กิโลเมตร

• อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ

รถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล

- ช่วงแคราย - ลำสาอี (บึงกุ่ม)
ระยะทาง 22.1 กิโลเมตร

หมายเหตุ

*บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการเดินรถ

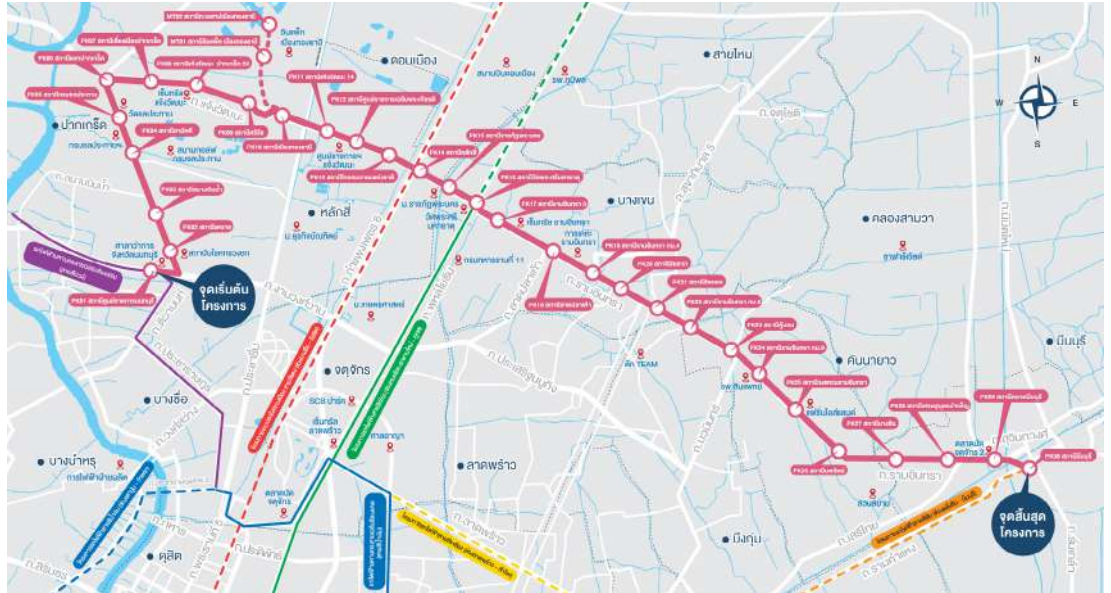
**บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด หรือ EBM เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการเดินรถ

***บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด หรือ NBM เป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการเดินรถ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี

วัตถุประสงค์

- เพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือกับฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมถึงรองรับศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ 80 พรรษา
- เป็นระบบขนส่งรอง (Feeder) เชื่อมต่อการเดินทางให้ระบบรถไฟฟ้าสายหลัก



เป้าหมาย

เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าภายในปี 2567

ลักษณะและวิธีการดำเนินงาน

ข้อมูลโครงการ

- ขอบเขตของการพัฒนา : พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (จังหวัดนนทบุรี)
- รูปแบบโครงสร้าง : ทางวิ่งยกระดับตลอดสาย
- ระบบรถไฟฟ้า : รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail)
- พื้นที่การบริการ : ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร
- จำนวนสถานี : 30 สถานี
- ศูนย์ซ่อมบำรุง : ตั้งอยู่ที่บริเวณสถานีมีนบุรี
- อาคารจอดแล้วจร : จำนวน 1 แห่ง ตั้งอยู่ที่สถานีมีนบุรี

ผลการดำเนินงาน

ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567

- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : แล้วเสร็จ 100%
- งานในระยะที่ 1 (งานออกแบบและก่อสร้างงานโยธา ผลิต จัดหา และติดตั้งอุปกรณ์งานระบบรถไฟฟ้า และระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง) : เริ่มดำเนินงานเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2561 โดยเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2566

ผลลัพธ์จากการศึกษา

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) = 17.20%
- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) = 5.43%
- ประมาณการผู้โดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ = 199,054 คน-เที่ยว/วัน

หมายเหตุ :

1. อ้างอิงตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2556 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ฉบับเดือนกันยายน 2558
2. อ้างอิงตามสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธากิจการจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2560

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี

วัตถุประสงค์

- เพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่ฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือกับฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครและการให้บริการระหว่างสถานีศรีรัช (PK-10) ของโครงการส่วนหลักฯ สู่ใจกลางพื้นที่เมืองทองธานี
- เป็นระบบขนส่งรอง (Feeder) เชื่อมต่อการเดินทางให้ระบบรถไฟฟ้าสายหลัก



เป้าหมาย

เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าภายในปี 2568

ลักษณะและวิธีการดำเนินงาน

ข้อมูลโครงการ

- ขอบเขตของการพัฒนา : พื้นที่จังหวัดนนทบุรี
- รูปแบบโครงสร้าง : ทางวิ่งยกระดับตลอดสาย
- ระบบรถไฟฟ้า : รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail)
- พื้นที่การบริการ : ระยะทาง 3.0 กิโลเมตร
- จำนวนสถานี : 2 สถานี
- ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร ใช้ร่วมกับโครงการส่วนหลัก : ตั้งอยู่ที่บริเวณสถานีมีนบุรี

ผลการดำเนินงาน

ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567

- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : แล้วเสร็จ 100%
- งานระยะที่ 1 (งานออกแบบ ก่อสร้างงานโยธา ผลิต จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์งานระบบและขบวนรถไฟฟ้า และระบบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง) : ณ กันยายน 2567 แล้วเสร็จ 71.09%

ผลลัพธ์จากการศึกษา

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) = 13.5%
- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) = 6.0%
- ประเมินการผู้โดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ = 13,785 คน-เที่ยว/วัน

หมายเหตุ :

1. อ้างอิงตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2556 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายฯ ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ 2564
2. อ้างอิงตามสัญญาร่วมลงทุนการออกแบบและก่อสร้างงานโยธาก่อสร้างงานโยธาก่อสร้างงานโยธาการจัดหาระบบรถไฟฟ้า การให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ฉบับแก้ไข กรณีโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช - เมืองทองธานี ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (ส่วนตะวันออก)

วัตถุประสงค์

เพื่อกระจายเส้นทางการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว และขนส่งผู้โดยสารได้ในปริมาณมาก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัด และคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัด และเชื่อมโยงพื้นที่ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร และรองรับการเดินทางของประชาชนเข้าสู่พื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานคร และส่งเสริมให้ระบบรถไฟฟ้าเป็นระบบขนส่งมวลชนหลัก



เป้าหมาย

ลักษณะและวิธีการดำเนินงาน

เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าภายในปี 2571

ข้อมูลโครงการ

เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Heavy Rail) มีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 22.57 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางโครงการเริ่มต้นเป็นแบบใต้ดิน จากสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยซึ่งเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าใต้ดิน MRT สายสีน้ำเงิน) ตัดเข้าพื้นที่ของ รฟม. ฝั่งตะวันออกพระราม 9 ตลอดใต้ทางพิเศษสายฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา - ออจณรงค์) เลี้ยวซ้ายที่สี่แยกพระราม 9 ไปตามแนวถนนรามคำแหง ผ่านสี่แยกลำสาละ แนวเส้นทางเปลี่ยนเป็นแบบยกระดับ บริเวณใกล้หมู่บ้านสัมมากร ข้ามแนวถนนกาญจนาภิเษก ไปสิ้นสุดบริเวณแยกถนนรามคำแหงตัดกับถนนสุวินทวงศ์

ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567

การดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาได้ดำเนินการแล้วเสร็จในสาระสำคัญ (Substantial Completion) โดยมีภาพรวม ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567 มีความก้าวหน้าเท่ากับ 100.00% จากแผนงานโดยที่ปรึกษาบริหารและควบคุมงานก่อสร้างได้ออกหนังสือรับรองการแล้วเสร็จของงานอย่างเป็นสาระสำคัญ ให้แก่ผู้รับจ้างเรียบร้อยแล้ว ซึ่งปัจจุบันโครงการฯ อยู่ในช่วงรับประกันผลงาน

ผลการดำเนินงาน

ผลลัพธ์จากการศึกษา

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) = 13.96%
- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) = 5.87%
- ประมาณการผู้โดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ = 121,599 คน-เที่ยว/วัน

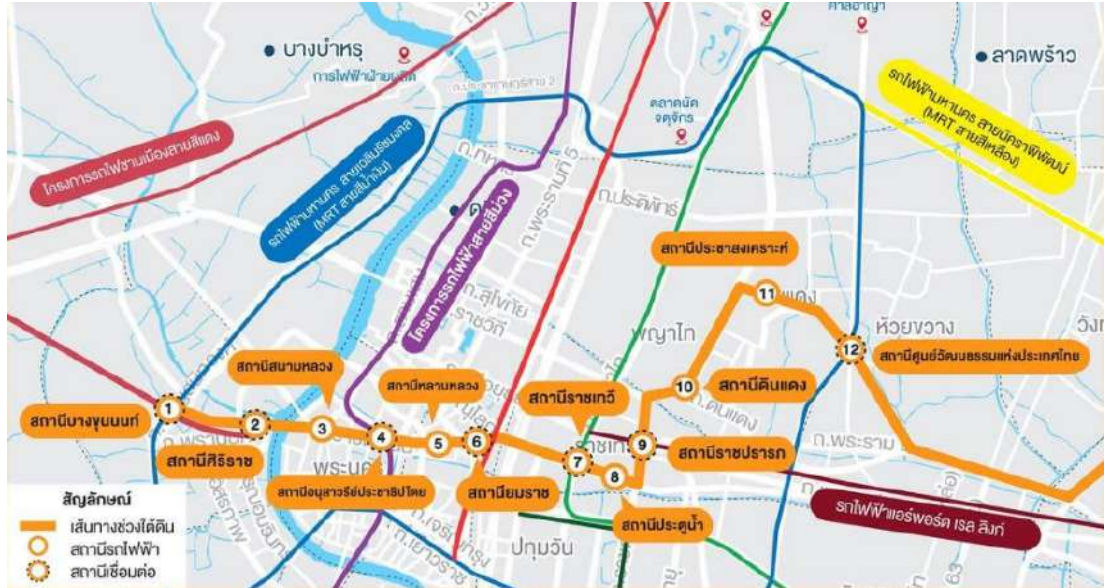
หมายเหตุ :

อ้างอิงข้อมูลตามที่เสนอคณะกรรมการในคราวประชุมเมื่อวันที่ 19 เมษายน 2559 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย (ส่วนตะวันตก)

วัตถุประสงค์

พัฒนาบริการทางสังคม สาธารณูปโภค และสาธารณูปการ ให้เพียงพอและได้มาตรฐาน ส่งเสริมความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง โดยการพัฒนาและเชื่อมโยงระบบขนส่งมวลชน และโครงการคมนาคมขนส่งให้สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมความสมดุลของที่อยู่อาศัยและแหล่งทำงานเพื่อลดการเดินทาง โดยการพัฒนาปรับปรุงและฟื้นฟูย่านที่อยู่อาศัยในเขตเมืองชั้นใน และพัฒนาศูนย์ชุมชนชานเมือง ดำรงรักษาพื้นที่เกษตรกรรมที่มีความอุดมสมบูรณ์ โดยการบริหารจัดการการเติบโตของเมืองเพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองแบบกระชับ



เป้าหมาย

เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าภายในปี 2573

ลักษณะและวิธีการดำเนินงาน

ข้อมูลโครงการ

เป็นระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Heavy Rail) มีระยะทาง 13.5 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นที่สถานีบางขุนนนท์ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน โดยเป็นอุโมงค์ใต้ดินวิ่งไปตามแนวทางการรถไฟฟ้าเดิมไปยังโรงพยาบาลศิริราช สถานีศิริราช ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน จากนั้นจึงวิ่งลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาขนานไปกับสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ลอดใต้พื้นที่ถนนราชดำเนินผ่านสนามหลวงเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) บริเวณสถานีอนุสาวรีย์ประชาธิปไตยแล้วเปลี่ยนเส้นทางไปตามแนวถนนหลานหลวงจนถึงแยกมหาราช เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ก่อนเลี้ยวขวาไปตามถนนเพชรบุรีเพื่อเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบ พระชนมพรรษา บริเวณสถานีราชเทวี ผ่านสี่แยกประตูน้ำ แล้วเลี้ยวซ้ายลอดใต้ถนนราชปรารภ เพื่อเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ตรงไปผ่านสามเหลี่ยมดินแดงแล้วจึงเลี้ยวขวาไปตามถนนดินแดง หลังจากนั้นจึงเลี้ยวซ้ายตามแนวถนนวิภาวดีรังสิตแล้วเลี้ยวขวาผ่านศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร 2 และเบี่ยงขวาตลอดผ่านชุมชนประชาสงเคราะห์ไปยังสถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

ผลการดำเนินงาน

ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567

ปัจจุบันโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทยมีความก้าวหน้างานก่อสร้างโยธา และงานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า โดย ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567 มีความก้าวหน้า 1.12% โดยมีกิจกรรมสำคัญ ได้แก่ งานออกแบบการก่อสร้าง (จัดทำเอกสารการออกแบบเบื้องต้นสำหรับแต่ละระบบย่อย (Outline Design)) งานเตรียมสำเนียงงานสนามสำหรับการก่อสร้าง งานประสานงานกับหน่วยงานสาธารณูปโภคและหน่วยงานภายนอก งานเตรียมการสำรวจงานสาธารณูปโภคตามแนวสายทาง งานขุดเจาะสำรวจชั้นดิน งานจัดเตรียมแผนการดำเนินงานต่าง ๆ เช่น แผนงานรื้อย้ายงานสาธารณูปโภค เป็นต้น

ผลลัพธ์จากการศึกษา

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) = 19.06% (ตลอดทั้งสาย)
- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) = 0.40% (ตลอดทั้งสาย)
- ประมาณการผู้โดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ = 439,736 คน-เที่ยว/วัน

หมายเหตุ :

อ้างอิงตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มินบุรี ฉบับวันที่ 6 กันยายน 2561

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

วัตถุประสงค์

- เพื่อเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
- ส่งเสริมให้โครงข่ายรถไฟฟ้าสายสีม่วงมีความสมบูรณ์ครบเส้นทาง เพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในแนวทิศเหนือ - ทิศใต้ของกรุงเทพมหานคร นนทบุรี และสมุทรปราการ

เป้าหมาย

เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าภายในปี 2572

ลักษณะและวิธีการดำเนินงาน

ข้อมูลโครงการ

- ขอบเขตของการพัฒนา : พื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล (จังหวัดสมุทรปราการ)
- รูปแบบโครงสร้าง : ทางวิ่งใต้ดินและยกระดับ
- ระบบรถไฟฟ้า : รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ (Heavy Rail)
- พื้นที่การบริการ : ระยะทาง 23.6 กิโลเมตร (ทางวิ่งใต้ดิน 14.3 กิโลเมตร และทางวิ่งยกระดับ 9.3 กิโลเมตร)
- จำนวนสถานี : 17 สถานี (สถานีใต้ดิน 10 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี)
- ศูนย์ซ่อมบำรุง : ใช้ศูนย์ซ่อมบำรุงร่วมกับรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ที่คลองบางไผ่ และมีโรงจอดรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุงเบาดังอยู่ริมถนนกาญจนาภิเษกด้านใต้ ข้างด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางศรี 3 ของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)
- อาคารจอดแล้วจร : จำนวน 2 แห่ง ตั้งอยู่ที่สถานีบางปะกอก และสถานีราษฎร์บูรณะ



ผลการดำเนินงาน

ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567

- งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : แล้วเสร็จ 100%
- งานก่อสร้างโยธา : เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ 25 เมษายน 2565 ผลงานแล้วเสร็จ 42.18% เร็วกว่าแผน 12.54%
- งานระบบฯ : รฟม. อยู่ระหว่างพิจารณารายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ก่อนนำเสนอตามขั้นตอนต่อไป

ผลลัพธ์จากการศึกษา

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) = 14.87%
- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) = N/A
- ประมาณการผู้โดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ = 199,644 คน-เที่ยว/วัน

หมายเหตุ :

อ้างอิงตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ฉบับเดือนมีนาคม 2567

โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)

วัตถุประสงค์

- เพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อพื้นที่ฝั่งตะวันออกกับฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงรองรับการเดินทางบริเวณศูนย์ราชการจังหวัดนนทบุรี
- เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว
- เป็นระบบขนส่งรอง (Feeder) เชื่อมต่อการเดินทางให้ระบบรถไฟฟ้าสายหลัก



เป้าหมาย

เปิดให้บริการรถไฟฟ้าภายในปี 2572

ลักษณะและวิธีการดำเนินงาน

ข้อมูลโครงการ

- ขอบเขตของการพัฒนา : พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (จังหวัดนนทบุรี)
- รูปแบบโครงสร้าง : ทางวิ่งยกระดับตลอดสาย
- ระบบรถไฟฟ้า : รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail)
- พื้นที่การบริการ : ระยะทาง 22.1 กิโลเมตร
- จำนวนสถานี : 20 สถานี
- ศูนย์ซ่อมบำรุง : ตั้งอยู่ที่บริเวณแยกสวนสนที่จุดสิ้นสุดโครงการ (จุดตัดถนนพ่วงศิริและถนนรามคำแหง)
- อาคารจอดแล้วจร : จำนวน 1 แห่ง ตั้งอยู่ที่สถานีลำสาลี

ผลการดำเนินงาน

ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567

- กระทรวงคมนาคมได้มีข้อสั่งการเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2566 ให้ รฟม. พิจารณาเพิ่มเติมผลการศึกษา ตามที่กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงคมนาคม เสนอ โดยกำหนดให้ รฟม. เสนอโครงการอีกครั้ง “ภายในปีงบประมาณ 2567”
- รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ 24 กันยายน 2567 ถึงกระทรวงคมนาคม แจ้งว่า เมื่อ รฟม. สามารถจัดให้มีการประชุมคณะกรรมการ รฟม. ได้ จะเร่งรัดนำเสนอโครงการต่อคณะกรรมการ รฟม. เพื่อพิจารณาก่อนนำเสนอกระทรวงคมนาคม ตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ต่อไป

ผลลัพธ์จากการศึกษา

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) = 23.48%
- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) = 3.65%
- ประมาณการผู้โดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ = 222,650 คน-เที่ยว/วัน

หมายเหตุ :

รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) ฉบับเดือนมิถุนายน 2566

โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองหลักอื่น

เมืองภูมิภาค (อยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการ)

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง

ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แม่แต่มะหิยะสมานสามัคคี

 ระยะทาง 15.8 กิโลเมตร

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง

ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก

 ระยะทาง 12.6 กิโลเมตร

โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว

ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคูเมืองและ
พัฒนาอาชีพบ้านนาดี

 ระยะทาง 11.2 กิโลเมตร

โครงการระบบขนส่งมวลชน

จังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1

ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแมกดาลอง

 ระยะทาง 42.0 กิโลเมตร

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแมกดลอง

วัตถุประสงค์

- เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในจังหวัดภูเก็ต
- เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยว
- เพื่อบรรเทาปัญหาด้านการจราจรของจังหวัดภูเก็ต

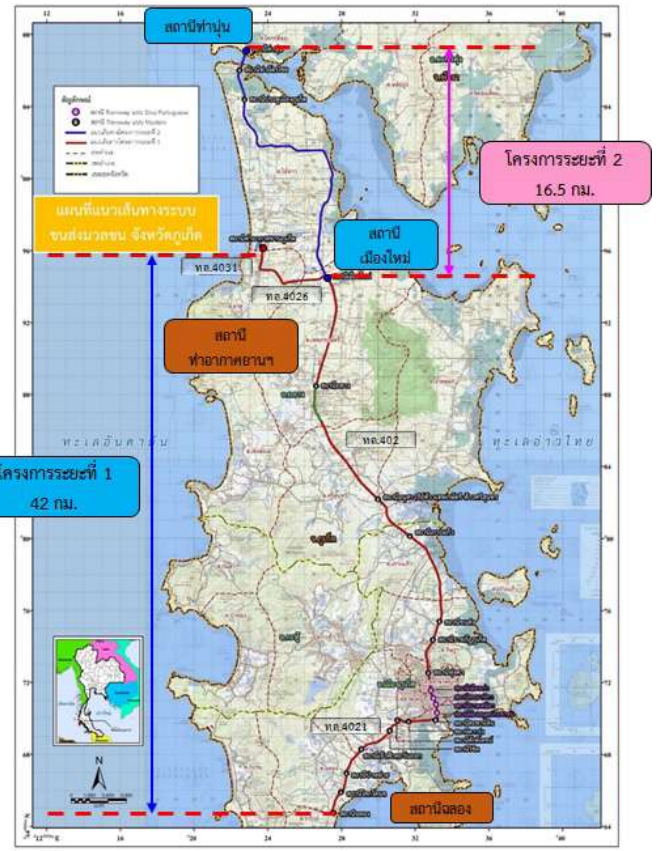
เป้าหมาย

เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าภายในปี 2574

ลักษณะและวิธีการดำเนินงาน

ข้อมูลโครงการ*

- ขอบเขตของการพัฒนา : พื้นที่ในเขตเมืองหลักภูมิภาค (จังหวัดภูเก็ต)
- รูปแบบโครงสร้าง** : ทางวิ่งระดับพื้นดิน ทางวิ่งใต้ดิน และทางวิ่งยกระดับ
- ระบบรถไฟฟ้า** : รถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail)
- พื้นที่การบริการ : ระยะทาง 42 กิโลเมตร
- จำนวนสถานี : 21 สถานี (สถานียกระดับ 1 สถานี สถานีระดับดิน 19 สถานี และสถานีใต้ดิน 1 สถานี)
- ศูนย์ซ่อมบำรุง : ตั้งอยู่บริเวณริมทางหลวงหมายเลข 402 ฝั่งเข้าเมืองภูเก็ต ใกล้โลตัสกลาง
- อาคารจอดแล้วจร : จำนวน 2 แห่ง ตั้งอยู่ที่สถานีฉลองและสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดภูเก็ต แห่งที่ 2



หมายเหตุ :

*อ้างอิงตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแมกดลอง ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. ได้เห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2563

**รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแมกดลอง และส่วนต่อขยายไปท่าฉัตรไชย ส่งผลให้ข้อมูลดังกล่าวอาจเปลี่ยนแปลงตามผลการศึกษาในอนาคต

ผลการดำเนินงาน

ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน เมื่อวันที่ 27 กันยายน 2566 โดยเห็นว่า หากก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ซึ่งมีเส้นทางส่วนใหญ่อยู่บนถนน 402 ไปพร้อมกับการก่อสร้างโครงการถนนอื่น ๆ จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรอย่างมาก ดังนั้น คค. จึงให้กรมทางหลวงเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างถนน 4027 ให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อบรรเทาปัญหาจราจรและใช้เป็นทางเลี่ยงก่อนก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตต่อไป

ผลลัพธ์จากการศึกษา

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) = 13.11%
- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) = 2.34%
- ประมาณการผู้โดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ = 39,000 คน-เที่ยว/วัน

หมายเหตุ :

อ้างอิงตามรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้างแมกดลอง ซึ่งคณะกรรมการ รฟม. ได้เห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 21 ตุลาคม 2563

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี

วัตถุประสงค์

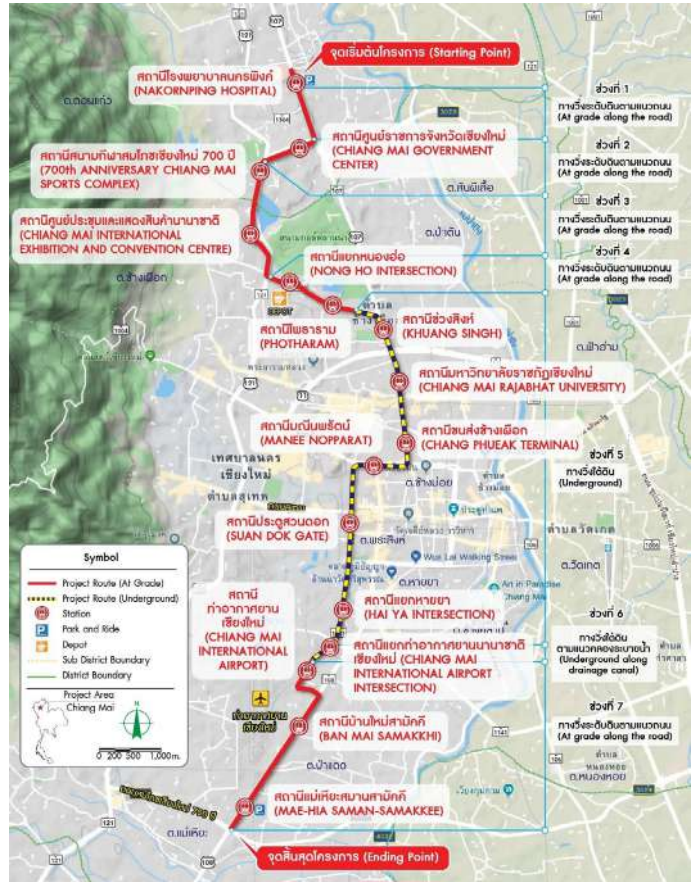
- เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนจังหวัดเชียงใหม่
 - เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว
 - เพื่อลดปัญหาด้านการจราจรจังหวัดเชียงใหม่
- เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้ภายในปี 2574

เป้าหมาย

ลักษณะและวิธีการดำเนินงาน

ข้อมูลโครงการ*

- ขอบเขตของการพัฒนา : พื้นที่ในเขตเมืองหลัก ภูมิภาค (จ.เชียงใหม่)
- รูปแบบโครงสร้าง : โครงสร้างทางวิ่งระดับดิน/ใต้ดิน
- ระบบรถไฟฟ้า : รถไฟฟ้ารางเบา (LRT/Tramway) (สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 2,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง)
- พื้นที่การบริการที่เพิ่มขึ้น : ระยะทางเพิ่มขึ้น 15.80 กิโลเมตร (ทางวิ่งใต้ดิน 6.5 กิโลเมตร/ระดับดิน 9.3 กิโลเมตร)
- จำนวนสถานี : 16 สถานี (ใต้ดิน 7 สถานี/ระดับดิน 9 สถานี)
- รูปแบบการลงทุน : อยู่ระหว่างการศึกษาและวิเคราะห์รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม
- ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร
 - ศูนย์ซ่อมบำรุง : ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ว่างใกล้แยกหนองฮ่อ
 - อาคารจอดแล้วจร : 2 แห่ง คือบริเวณสถานีโรงพยาบาลนครพิงค์และบริเวณสถานีแม่เหียะสมานสามัคคี



*อ้างอิงตามรายงานการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมโครงการ (Feasibility Study Report) (ฉบับปรับปรุงเดือนธันวาคม 2566)

ผลการดำเนินงาน

สถานะโครงการ (ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567)

- กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีหนังสือลงวันที่ 19 มกราคม 2567 ถึง รฟม. เพื่อแจ้งข้อคิดเห็นของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสม ในประเด็นต่าง ๆ ทั้งนี้ คค. ได้สั่งการให้ รฟม. พิจารณารับข้อคิดเห็นของ สนข. และ ขร. ไปเพิ่มเติมรายละเอียดผลการศึกษาให้มีความครบถ้วน ก่อนนำเสนอ คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ต่อไป
- ขร. ได้มีหนังสือลงวันที่ 6 สิงหาคม 2567 ถึง รฟม. เพื่อแจ้งเรื่องข้อเสนอการพัฒนาขนส่งมวลชนทางราง จังหวัดเชียงใหม่ ทั้งนี้ รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ 15 สิงหาคม 2567 ถึง สนข. เพื่อขอนำสำระเบียบวาระในการประชุม คจร. ครั้งที่ 1/2567 เพื่อพิจารณาผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสม (เพิ่มเติม) ตามข้อเสนอของ ขร.

ผลการศึกษา*

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) = 13.96%
- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) = N/A
- ประมาณการผู้โดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ = 20,977 คน-เที่ยว/วัน

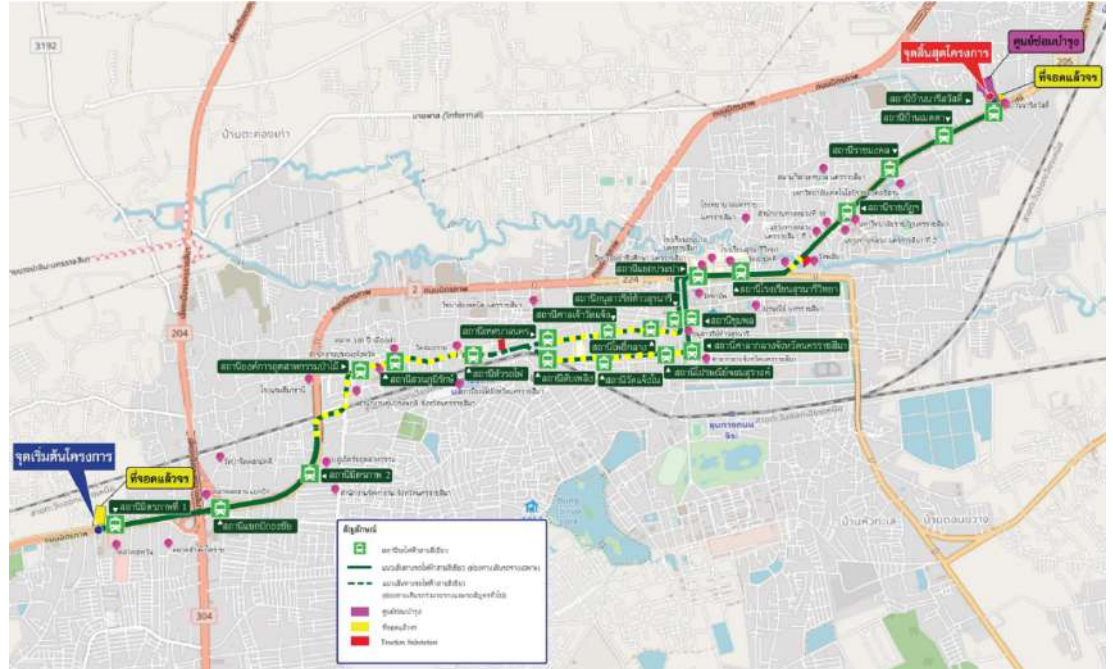
*อ้างอิงตามรายงานการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมโครงการ (Feasibility Study Report) (ฉบับปรับปรุงเดือนธันวาคม 2566)

ผลลัพธ์จากการศึกษา

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์

วัตถุประสงค์

- เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนจังหวัดนครราชสีมา
- เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว
- เพื่อลดปัญหาด้านการจราจรจังหวัดนครราชสีมา



แผนที่แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์

เป้าหมาย

เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้ภายในปี 2574

ลักษณะและวิธีการดำเนินงาน

ข้อมูลโครงการ*

- ขอบเขตของการพัฒนา : พื้นที่ในเขตเมืองหลักภูมิภาค (จังหวัดนครราชสีมา)
- รูปแบบโครงสร้าง : โครงสร้างทางวิ่งระดับดิน
- ระบบรถไฟฟ้า : รถไฟฟ้ารางเบา (LRT/Tramway) (สามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 2,000 คน/ชั่วโมง/ทิศทาง)
- พื้นที่การบริการที่เพิ่มขึ้น : ระยะทางเพิ่มขึ้น 11.15 กิโลเมตร ระดับดิน
- จำนวนสถานี : 21 สถานี ระดับดิน
- รูปแบบการลงทุน : อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสม
- ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ
 - ศูนย์ซ่อมบำรุง : อยู่ติดกับถนนสุรนารายณ์ ตรงข้ามกับสถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์
 - จอดรถแล้ว : มี 2 จุดคือ บริเวณตลาดเซฟวัน และบริเวณสถานีคูมครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาศักยภาพบ้านนาวิสัย

ผลการดำเนินงาน

สถานะโครงการ (ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567)

- กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีหนังสือลงวันที่ 19 มกราคม 2567 ถึง รฟม. เพื่อแจ้งข้อคิดเห็นของ สนข. และ ขร. ต่อผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสม ในประเด็นต่าง ๆ ทั้งนี้ คค. ได้สั่งการให้ รฟม. พิจารณารับข้อคิดเห็นของ สนข. และกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ไปเพิ่มเติมรายละเอียดผลการศึกษาให้มีความครบถ้วน ก่อนนำเสนอคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) ต่อไป
- รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ 29 มีนาคม 2567 ถึง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อขอนำส่งข้อมูลเพิ่มเติมและขอความอนุเคราะห์บรรจุระเบียบวาระในการประชุม คจร. ครั้งที่ 1/2567 เพื่อพิจารณาผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือก การดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมสำหรับดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงฯ และโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียวฯ และต่อมา รฟม. ได้มีหนังสือลงวันที่ 23 เมษายน 2567 ถึง สนข. เพื่อแจ้งยืนยันระเบียบวาระการประชุม คจร. ครั้งที่ 1/2567
- กระทรวงมหาดไทยได้มีหนังสือลงวันที่ 1 สิงหาคม 2567 เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม เพื่อแจ้งมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดนครราชสีมา ในคราวประชุมครั้งที่ 3/2567 เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2567 ที่ได้มีข้อเสนอให้ปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคุ้มครองและพัฒนาศักยภาพบ้านนาวิสัย) เป็นแนวเส้นทาง “สายสีส้ม (โรงพยาบาลเทพรัตน์ - สถานีร่วมจอหอ)” ตามข้อเสนอของภาคประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป ในการนี้ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ รฟม. พิจารณาดำเนินการ และรายงานผลให้ คค. ทราบ
- รฟม. ได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ รฟม007/2392 ลงวันที่ 17 กันยายน 2567 ถึง สนข. เพื่อขอนำส่งร่างระเบียบวาระในการประชุม คจร. ครั้งที่ 1/2567 เพื่อพิจารณาผลการศึกษาเปรียบเทียบทางเลือกการดำเนินงานโครงการที่เหมาะสมสำหรับดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดงฯ และโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียวฯ (เพิ่มเติมครั้งที่ 2) ตามมติ คจร.นม.

ผลลัพธ์จากการศึกษา

ผลการศึกษา**

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) = 16.03%
- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) = N/A
- ประมาณการผู้โดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ = 13,230 คน-เที่ยว/วัน

* อ้างอิงตามแผนการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ที่คณะกรรมการ รฟม. มีมติรับทราบเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2567

** อ้างอิงจากรายงานการศึกษารายละเอียดความเหมาะสมโครงการ (ฉบับปรับปรุง เดือนกันยายน พ.ศ. 2566)

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก

วัตถุประสงค์

- เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนจังหวัดพิษณุโลก
- เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว
- เพื่อลดปัญหาด้านการจราจรจังหวัดพิษณุโลก



แผนที่แนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ระยะที่ 1 สายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2561)

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก

เป้าหมาย

เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าได้ภายในปี 2576

 ลักษณะและวิธีการ
ดำเนินงาน

ข้อมูลโครงการ*

- ขอบเขตของการพัฒนา : พื้นที่ในเขตเมืองหลักภูมิภาค (จังหวัดพิษณุโลก)
- ระบบรถไฟฟ้า : รถรางล้อยาง (Auto Tram)
- ระยะทาง : 12.6 กิโลเมตร
- จำนวนสถานี : 15 สถานี
- ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร
 - ศูนย์ซ่อมบำรุง : 1 แห่ง บริเวณมหาวิทยาลัยพิษณุโลก
 - จุดจอดแล้วจร : 2 แห่ง บริเวณมหาวิทยาลัยพิษณุโลกและห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก

ผลการดำเนินงาน

สถานะโครงการ (ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567)

ในปี 2567 รฟม. ได้ดำเนินการทบทวนและจัดทำข้อกำหนดและขอบเขตงาน (TOR) ราคาากลาง คำอธิบายลักษณะงานของบุคลากรหลัก หลักเกณฑ์การพิจารณาคัดเลือกข้อเสนอ และแบบฟอร์มต่าง ๆ ของงานจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษารายละเอียดความเหมาะสม ออกแบบ และจัดเตรียมเอกสารประกวดราคา โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดงฯ (ฉบับปรับปรุง) แล้วเสร็จ พร้อมทั้งได้ดำเนินการคู่ขนานในการประสานติดตามข้อมูลโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ เพิ่มเติมจากกรมการขนส่งทางราง (ขร.) เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานที่กำหนด โดยการดำเนินงานมีความก้าวหน้าสะสมทั้งโครงการร้อยละ 3.53 จากแผนงานร้อยละ 3.53 คิดเป็นความสำเร็จโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดงฯ ร้อยละ 100

อย่างไรก็ดี เนื่องจากปัจจัยที่มีผลอย่างมีนัยสำคัญต่อความคุ้มค่าของโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดงฯ คือ การพัฒนาการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก - เชียงใหม่ ซึ่ง ขร. ได้ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-map) แล้วเสร็จ โดยแผนการพัฒนา R-map ดังกล่าวได้มีการกำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก อยู่ในกลุ่มแผนระยะกลาง ซึ่งจะมีผลต่อโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดงฯ ดังนั้น รฟม. จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณานำแผนพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงของ ขร. ข้างต้น มาใช้เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดงฯ ให้สอดคล้องกัน

ผลลัพธ์จากการศึกษา

ผลการศึกษา*

- ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) = 13.01%¹
- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) = N/A
- ประมาณการผู้โดยสาร ณ ปีเปิดให้บริการ = 5,700 คน-เที่ยว/วัน²

*อ้างอิงตามรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะเมืองพิษณุโลก ณ เดือนพฤศจิกายน 2561 ของ สนข.

¹โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ 6 แนวเส้นทาง สำหรับกรณีมีการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูง

²เฉพาะแนวเส้นทางสายสีแดง สำหรับกรณีและไม่มีการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูง

**อ้างอิงตามแผนการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ที่คณะกรรมการ รฟม. รับทราบ และแผนปฏิบัติการโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ที่คณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2567

การสร้างรายได้จากการดำเนินธุรกิจใหม่และจากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง (GRI3-3)

รฟม. ได้พัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ ส่งผลต่อการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่แนวสายทาง รวมทั้งให้ความสำคัญกับการสร้างรายได้จากการดำเนินธุรกิจใหม่และจากธุรกิจเกี่ยวเนื่องด้วยการดำเนินโครงการเพิ่มรายได้จากธุรกิจต่อเนื่อง เพื่อสร้างความมั่นคงทางรายได้และลดภาระการสนับสนุนจากรัฐบาล ซึ่งในปีงบประมาณ 2567 ได้กำหนดเป้าหมายให้มียอดรายได้จากการพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่องเพิ่มขึ้นต่อปีที่ร้อยละ 5 โดย รฟม. ได้นำพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบพัฒนาเป็นอาคารและลานจอดรถ แผงค้าขาย รวมไปถึงการให้เช่าพื้นที่ต่าง ๆ เพื่อสร้างรายได้เชิงพาณิชย์ให้แก่องค์กรและเพื่อตอบสนองพฤติกรรมของผู้ใช้บริการให้เกิดความสะดวกสบายในการใช้บริการมากยิ่งขึ้น สามารถสรุปผลการดำเนินงานได้ ดังนี้

รายได้จากธุรกิจเกี่ยวเนื่อง	เป้าหมาย	รายได้	ร้อยละที่เพิ่มขึ้น
 สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5	141.90 ล้านบาท	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.89
 สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5	36.78 ล้านบาท	เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.26

รถไฟฟ้าหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

• การพัฒนาเชิงพาณิชย์และรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์

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

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

โดยในปีงบประมาณ 2567 รฟม. ได้รับเงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ตามสัญญาสัมปทาน จำนวน 102,389,996.31 บาท (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ประกอบด้วย 1) เงินตอบแทนเป็นร้อยละ (ส่วนแบ่งรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์) จำนวน 55,661,024.35 บาท และ 2) เงินตอบแทนรายปีจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ จำนวน 46,728,971.96 บาท

เงินตอบแทนจากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ที่ รฟม. ได้รับ (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)



รายได้พื้นที่เช่าและบริการ

11,155,520.14 บาท



รายได้สื่อโฆษณา

14,626,107.48 บาท



รายได้สื่อโฆษณา

29,879,396.73 บาท



เงินตอบแทนรายปี

46,728,971.96 บาท

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เฉพาะส่วนที่ รฟม. ดำเนินการเอง ไม่รวมรายได้จากสัญญาสัมปทาน ประจำปีงบประมาณ 2567

หน่วย : ล้านบาท

แหล่งรายได้	ทั้งหมด
1. อาคารและลานจอดรถ	54.15
2. แผงค้าสถานีกำแพงเพชร	11.07
3. การอนุญาตให้ใช้สิทธิหาริมทรัพย์ ประเภทอาคารอเนกประสงค์/อาคารเชื่อมต่อ/อาคารสำนักงาน	31.85
4. การอนุญาตให้ใช้สิทธิหาริมทรัพย์ ประเภทอาคารและลานจอดรถ	3.98
5. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง	21.11
6. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่แนวสายทางเข้า - ออกศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง (ช่วงศูนย์ซ่อมฯ - สถานี)	1.63
7. การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน/ปรับภูมิทัศน์/เปิดทางเข้า - ออก	13.88
8. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว	4.23
รวมทั้งปีงบประมาณ 2567	141.90

• รถไฟฟ้าหอนคร สายฉลองรัชธรรม

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เฉพาะส่วนที่ รฟม. ดำเนินการเอง ไม่รวมรายได้จากสัญญาสัมปทาน ประจำปีงบประมาณ 2567

หน่วย : ล้านบาท

แหล่งรายได้	ทั้งหมด
1. อาคารจอดรถ	21.76
2. การอนุญาตให้ใช้สิทธิหาริมทรัพย์ ประเภทอาคารอเนกประสงค์/อาคารเชื่อมต่อ/อาคารสำนักงาน	0.60
3. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง	3.21
4. การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน/ปรับภูมิทัศน์/เปิดทางเข้า - ออก	9.71
5. การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว	1.50
รวมทั้งปีงบประมาณ 2567	36.78

• โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เฉพาะส่วนที่ รฟม. ดำเนินการเอง ไม่รวมรายได้จากสัญญาสัมปทาน ประจำปีงบประมาณ 2567

หน่วย : ล้านบาท

แหล่งรายได้	ทั้งหมด
1. อาคารและลานจอดรถ	43.85
2. รายได้จากการอนุญาตให้ใช้พื้นที่	1.10
รวมทั้งปีงบประมาณ 2567	44.95

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ข้างต้น ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ และช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เป็นรายได้จากการใช้พื้นที่บริเวณอาคารจอดรถแล้วจร (Park & Ride) ซึ่งไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งในพื้นที่ที่ส่งมอบให้กรุงเทพมหานคร

• โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ เฉพาะส่วนที่ รฟม. ดำเนินการเอง ไม่รวมรายได้จากสัญญาสัมปทาน ประจำปีงบประมาณ 2567

หน่วย : ล้านบาท

แหล่งรายได้	ทั้งหมด
รายได้จากการอนุญาตให้เข้าพื้นที่	0.92

รายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ ข้างต้น ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เป็นรายได้จากการอนุญาตให้เข้าพื้นที่บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงฯ เท่านั้น เนื่องจากโครงการฯ ยังไม่ได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ

มูลค่าทางเศรษฐกิจทางตรง (GRI 201-1)

จากการดำเนินงานขององค์กรส่งผลให้เกิดรายได้ทั้งทางตรงและอื่น ๆ และเมื่อได้คำนวณร่วมกับต้นทุนจากการดำเนินงานต่าง ๆ รวมถึงการสนับสนุนการพัฒนาชุมชนสังคมและสาธารณประโยชน์ ส่งผลให้มูลค่าทางเศรษฐกิจคงเหลือ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

มูลค่าทางเศรษฐกิจทางตรงที่สร้างขึ้นและจำหน่ายออก (Direct Economic Value Generated and Distributed)	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
1. มูลค่าทางเศรษฐกิจทางตรง (Direct Economic Value Generated)			
• รายได้จากการดำเนินงานและรายได้อื่น	15,638.79	17,335.06	20,441.85
2. มูลค่าทางเศรษฐกิจที่จำหน่ายออก (Economic Value Distributed)			
• ต้นทุนการดำเนินงาน	2,764.63	3,245.86	3,256.31
• ค่าจ้างและสวัสดิการของบุคลากร	930.28	955.67	1,068.77
• เงินที่ชำระแก่เจ้าของเงินทุน			
- เงินนำส่งคลัง	311.53	414.80	652.66
- ต้นทุนทางการเงิน	3,178.98	3,661.89	4,152.88
• ค่าธรรมเนียมและภาษี	324.32	296.95	286.49
• เงินสนับสนุนการพัฒนาชุมชนสังคมและสาธารณประโยชน์	6.33	6.79	9.37
3. มูลค่าทางเศรษฐกิจคงเหลือ (Economic Value Retained) (1-2)	8,122.72	8,753.10	11,015.37

หมายเหตุ : 1. ผลการดำเนินงานทางเศรษฐกิจรายงานเฉพาะ รฟม. เท่านั้น

2. มีการเปลี่ยนแปลงการแสดงข้อมูลเงินสนับสนุนการพัฒนาชุมชนสังคมและสาธารณประโยชน์เพื่อให้สอดคล้องตามหลักเกณฑ์การรายงาน (GRI 2-4)

ประสิทธิภาพการบริหารจัดการเดินรถ (GRI 3-3)

รฟม. ได้ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นของการให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อทดแทนการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล และให้ประชาชนหันมาเดินทางด้วยบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวกมากยิ่งขึ้น จึงได้กำกับการบริหารจัดการเดินรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพ ตรงต่อเวลา และเพียงพอต่อจำนวนผู้ใช้บริการ เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเดินทางถึงที่หมายได้ตามความต้องการและมั่นใจในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าของ รฟม. โดยมีการบริหารจัดการในชั่วโมงเร่งด่วน การพัฒนาคุณภาพการให้บริการเดินรถ การเตรียมความพร้อมในการรับมือสภาวะวิกฤต ซึ่งมีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังนี้

การให้บริการเดินรถไฟฟ้า

1. รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล

รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล มีจำนวน 38 สถานี ระยะทาง 47 กิโลเมตร เปิดให้บริการ แบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ

- 1) ช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ เปิดให้บริการเมื่อเดือนกรกฎาคม 2547
- 2) ช่วงหัวลำโพง - บางแค เปิดให้บริการเมื่อเดือนกันยายน 2562
- 3) ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ เปิดให้บริการเมื่อเดือนมีนาคม 2563

การให้บริการใน平日ประมาณ 2567 มีจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์ สูงสุดจำนวน 43 ขบวน ในวันเสาร์สูงสุดจำนวน 27 ขบวน ในวันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ สูงสุดจำนวน 22 ขบวน เวลาที่ให้บริการ 05:30 น. - 24:00 น. โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน			รายละเอียด	
			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
วันจันทร์ - วันศุกร์ : 466 เที่ยว				
เช้า	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	05:30 น. - 07:00 น.	32 ขบวน	05:00 นาที
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	07:00 น. - 09:00 น.	42 ขบวน	03:29 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	09:00 น. - 17:30 น.	24 ขบวน	06:40 นาที
เย็น	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	17:30 น. - 19:30 น.	43 ขบวน	03:50 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	19:30 น. - 21:00 น.	30 ขบวน	05:20 นาที
		21:00 น. - 24:00 น.	22 ขบวน	07:15 นาที
	วันเสาร์ : 322 เที่ยว			
06:00 น. - 16:00 น. และ 19:00 น. - 24:00 น.			22 ขบวน	07:15 นาที
16:00 น. - 19:00 น.			27 ขบวน	05:55 นาที
วันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ : 306 เที่ยว				
06:00 น. - 24:00 น.			22 ขบวน	07:15 นาที

2. รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีจำนวน 16 สถานี ระยะทาง 23 กิโลเมตร เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อเดือนสิงหาคม 2559

การให้บริการในปีงบประมาณ 2567 มีจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์ สูงสุดจำนวน 15 ขบวน ในวันเสาร์สูงสุดจำนวน 10 ขบวน ในวันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ สูงสุดจำนวน 8 ขบวน เวลาที่ให้บริการ 05:30 น. - 24:00 น. โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน			รายละเอียด	
			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
วันจันทร์ - วันศุกร์ : 318 เที่ยว				
เช้า	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	05:30 น. - 06:30 น.	10 ขบวน	07:12 นาที
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	06:30 น. - 08:30 น.	15 ขบวน	04:50 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	08:30 น. - 09:30 น.	12 ขบวน	06:25 นาที
		09:30 น. - 17:00 น.	9 ขบวน	08:30 นาที
เย็น	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	17:00 น. - 20:00 น.	15 ขบวน	04:50 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	20:00 น. - 21:00 น.	12 ขบวน	06:25 นาที
		21:00 น. - 24:00 น.	8 ขบวน	09:30 นาที
			วันเสาร์ : 232 เที่ยว	
06:00 น. - 16:00 น.			8 ขบวน	09:30 นาที
16:00 น. - 19:00 น.			10 ขบวน	07:15 นาที
19:00 น. - 24:00 น.			8 ขบวน	09:30 นาที
วันอาทิตย์และวันหยุดนักขัตฤกษ์ : 218 เที่ยว				
06:00 น. - 24:00 น.			8 ขบวน	09:30 นาที

3. รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์

รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ มีจำนวน 23 สถานี ระยะทาง 30.4 กิโลเมตร เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อเดือนกรกฎาคม 2566

การให้บริการในปีงบประมาณ 2567 มีจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์ สูงสุดจำนวน 21 ขบวน ในวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ สูงสุดจำนวน 11 ขบวน เวลาที่ให้บริการ 06:00 น. - 24:00 น. โดยมีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลการให้บริการตามตารางเดินรถของรถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ ประกอบด้วย ข้อมูลจำนวนเที่ยววิ่ง จำนวนขบวนรถไฟฟ้า และความถี่ในการให้บริการ โดยวันจันทร์ - ศุกร์ ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 05:00 นาที และนอกช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 10:00 นาที

จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน			รายละเอียด	
			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
วันจันทร์ - วันศุกร์ : 276 เที่ยว				
เช้า	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	06:00 น. - 07:00 น.	11 ขบวน	10:00 นาที
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	07:00 น. - 09:00 น.	21 ขบวน	05:00 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	09:00 น. - 17:00 น.	11 ขบวน	10:00 นาที
เย็น	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	17:00 น. - 20:00 น.	21 ขบวน	05:00 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	20:00 น. - 24:00 น.	11 ขบวน	10:00 นาที
วันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ : 216 เที่ยว				
06:00 น. - 24:00 น.			11 ขบวน	10:00 นาที

4. รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีชมพู

รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีชมพู มีจำนวน 30 สถานี ระยะทาง 34.5 กิโลเมตร เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อเดือนมกราคม 2567

การให้บริการใน平日ประมาณ 2567 มีจำนวนรถไฟฟ้าที่ให้บริการในวันจันทร์ - ศุกร์ สูงสุดจำนวน 26 ขบวน ในวันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ สูงสุดจำนวน 13 ขบวน เวลาที่ให้บริการ 06:00 น. - 24:00 น. โดยมีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลการให้บริการตามตารางเดินรถของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีชมพู ประกอบด้วย ข้อมูลจำนวนเที่ยววิ่ง จำนวนขบวนรถไฟฟ้า และความถี่ในการให้บริการ โดยวันจันทร์ - ศุกร์ ในช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 05:00 นาที และนอกช่วงเวลาเร่งด่วนมีความถี่ไม่เกิน 10:00 นาที

จำนวนเที่ยววิ่งรายวัน			รายละเอียด	
			จำนวนรถไฟฟ้า	ความถี่ในการให้บริการ
วันจันทร์ - วันศุกร์ : 276 เที่ยว				
เช้า	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	06:00 น. - 07:00 น.	13 ขบวน	10:00 นาที
	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	07:00 น. - 09:00 น.	26 ขบวน	05:00 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	09:00 น. - 17:00 น.	13 ขบวน	10:00 นาที
เย็น	ในช่วงเวลาเร่งด่วน	17:00 น. - 20:00 น.	26 ขบวน	05:00 นาที
	นอกช่วงเวลาเร่งด่วน	20:00 น. - 24:00 น.	13 ขบวน	10:00 นาที
วันเสาร์ วันอาทิตย์ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ : 216 เที่ยว				
06:00 น. - 24:00 น.			13 ขบวน	10:00 นาที

การให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วน

ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เป็นช่วงเวลาที่มียานพาหนะโดยสารหนาแน่นมากที่สุดของวัน โดยเฉพาะสถานีที่มีการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายอื่น ๆ เพื่อให้มีขบวนรถที่ให้บริการสอดคล้องกับจำนวนของผู้โดยสารที่เข้าใช้บริการ จึงจำเป็นต้องมีการจัดขบวนรถให้บริการเสริม เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น ยกเว้น สถานีคราพิพัฒน์และสายสีชมพู ที่ยังมีปริมาณผู้โดยสารยังไม่ถึงระดับที่จะต้องมีการปรับตารางเดินรถให้เพียงพอในช่วงเวลาเดินรถไฟฟ้า

รฟม. มีการตรวจสอบความตรงต่อเวลา ของขบวนรถที่เข้าจอดเทียบที่สถานี เพื่อให้เป็นไปตามตารางเดินรถ ประกอบกับความหนาแน่นของผู้โดยสารในสถานี เพื่อเสนอแนะบริษัทผู้รับสัมปทานให้มีการปรับตารางเดินรถให้สอดคล้องกัน มีการตรวจสอบสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้พร้อมใช้งาน เช่น ลิฟต์ บันไดเลื่อน ระบบ AFC ตรวจสอบจำนวนพนักงาน ว่ามีจำนวนเพียงพอต่อการให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยมีการให้บริการรถไฟฟ้าความถี่ตาม

ตารางเดินรถไม่เกิน 5 นาที ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนทุกสาย และการบริหารจัดการภายในสถานีเพื่อควบคุม ดูแล จัดการผู้โดยสารเข้าและออกขบวนรถ และ สถานี อย่างปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว

ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า - เย็น ของแต่ละโครงการ		
โครงการรถไฟฟ้า	ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า	ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น
 สายเฉลิมรัชมงคล	07:00 - 09:00 น.	17:30 - 19:30 น.
 สายฉลองรัชธรรม	06:30 - 08:30 น.	17:00 - 20:00 น.
 สายนคราพิพัฒน์	07:00 - 09:00 น.	17:00 - 20:00 น.
 สายสีชมพู	07:00 - 09:00 น.	17:00 - 20:00 น.

กรณีรถไฟฟ้าตามตารางเดินรถปกติ ไม่เพียงพอต่อการให้บริการในสถานีที่มีจำนวนผู้โดยสารหนาแน่น จึงได้จัดเตรียมแผนการเสริมขบวนรถในชั่วโมงเร่งด่วนขึ้น ซึ่งมีหลักการดังนี้

- 1) จัดเตรียมขบวนรถเสริมเพื่อรอให้บริการในชั่วโมงเร่งด่วน
- 2) เจ้าหน้าที่ รฟม. ประจำห้องควบคุมการเดินรถ พิจารณาปริมาณผู้โดยสารสะสมที่รอขบวนรถที่ขึ้นขานขาลาในชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น โดยการ Monitor จาก CCTV
- 3) เมื่อเริ่มมีผู้โดยสารสะสมหนาแน่นที่ขึ้นขานขาลา เจ้าหน้าที่ รฟม. จะประสานงานให้ BEM ทำการเสริมขบวนรถในชั่วโมงเร่งด่วน
- 4) นำข้อมูลการเสริมขบวนรถมาจัดทำสถิติ เพื่อนำข้อมูลไปพิจารณาปรับเปลี่ยนตารางการเดินรถ เพื่อให้จำนวนขบวนรถสอดคล้องกับจำนวนของผู้โดยสารที่เข้าใช้บริการต่อไป



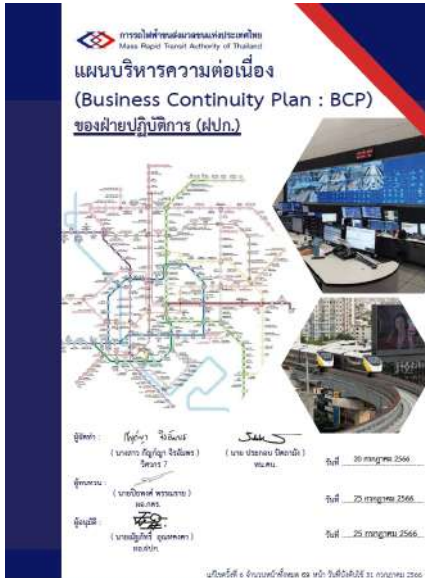
ตัวอย่างภาพการตรวจความพร้อมการให้บริการในชั่วโมงเร่งด่วน

การพัฒนาคุณภาพการให้บริการเดินรถ

รฟม. มีการกำกับดูแลการให้บริการเดินรถไฟฟ้า ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการนำข้อเสนอแนะจากการสำรวจความพึงพอใจผู้ใช้บริการหรือข้อเสนอแนะจากช่องทางต่าง ๆ มาปรับปรุงการให้บริการให้ดียิ่งขึ้น เพื่อเป็นการพัฒนาคุณภาพการให้บริการให้ดียิ่ง ๆ ขึ้นไป



การเตรียมความพร้อมในการรับมือสภาวะวิกฤต (GRI 403-7)



เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักของเมือง โดยเฉพาะในช่วงวิกฤตที่อาจเกิดขึ้น ทั้งจากเหตุสุดวิสัยหรือจากปัจจัยที่คาดไม่ถึง เช่น น้ำท่วม ไฟดับ อุบัติเหตุ ความขัดข้องของระบบ หรือ แม้แต่ภัยคุกคามด้านความมั่นคง เป็นต้น ทั้งนี้ ผู้ให้บริการ และ รฟม. มีระเบียบการจัดการเหตุการณ์ มีแผนบริหารความต่อเนื่องเพื่อรับมือเหตุฉุกเฉินหรือสภาวะวิกฤตที่อาจเกิดขึ้น เช่น การเกิดเหตุระเบิด และเพลิงไหม้ภายในขบวนรถไฟฟ้า การฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ การก่อการร้าย เป็นต้น



การฝึกซ้อมจัดการเหตุการณ์ภายในระบบรถไฟฟ้า



การฝึกซ้อมปฏิบัติการในสถานการณ์ฉุกเฉิน ประจำปี 2567 กรณีอพยพผู้โดยสารจากขบวนรถไฟฟ้า ในโครงการรถไฟฟ้าหมอชิต สายนคราพัฒนา

ผลการดำเนินงานการให้บริการในช่วงโมเร่่งด่วน

• ตารางเสริมขบวนรถในช่วงโมเร่่งด่วน

รถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล						
	ต.ค. 66	พ.ย. 66	ธ.ค. 66	ม.ค. 67	ก.พ. 67	มี.ค. 67
จำนวนผู้โดยสาร (คน)	12,858,372	12,944,862	12,467,313	13,098,081	12,973,223	13,090,446
จำนวนขบวนเสริม (เที่ยว)	501	602	490	691	704	714
	เม.ย. 67	พ.ค. 67	มิ.ย. 67	ก.ค. 67	ส.ค. 67	ก.ย. 67
จำนวนผู้โดยสาร (คน)	11,394,802	12,006,971	12,352,477	13,169,679	13,957,600	13,130,759
จำนวนขบวนเสริม (เที่ยว)	641	684	638	498	528	606

รถไฟฟ้าหานคร สายฉลองรัชธรรม						
	ต.ค. 66	พ.ย. 66	ธ.ค. 66	ม.ค. 67	ก.พ. 67	มี.ค. 67
จำนวนผู้โดยสาร (คน)	1,856,333	2,025,949	1,925,360	2,032,144	1,943,894	1,983,850
จำนวนขบวนเสริม (เที่ยว)	60	66	56	60	60	65
	เม.ย. 67	พ.ค. 67	มิ.ย. 67	ก.ค. 67	ส.ค. 67	ก.ย. 67
จำนวนผู้โดยสาร (คน)	1,726,168	1,925,951	2,016,054	2,165,314	2,248,946	2,170,686
จำนวนขบวนเสริม (เที่ยว)	59	60	54	63	63	63

ในส่วนของการรถไฟฟ้าหานคร สายนคราพัฒนา และสายสีชมพู เนื่องจากอยู่ในช่วงเริ่มต้นเปิดให้บริการประกอบกับจำนวนผู้โดยสารที่ยังไม่หนาแน่น ทำให้ขบวนรถที่ให้บริการตามตารางเดินรถสามารถรองรับได้ จึงยังไม่มีควมจำเป็นในการเพิ่มขบวนรถเสริม

รถไฟฟ้าหานคร สายนคราพัฒนา						
	ต.ค. 66	พ.ย. 66	ธ.ค. 66	ม.ค. 67	ก.พ. 67	มี.ค. 67
จำนวนผู้โดยสาร (คน)	1,221,142	1,256,665	1,286,627	1,172,547	1,190,033	1,177,750
	เม.ย. 67	พ.ค. 67	มิ.ย. 67	ก.ค. 67	ส.ค. 67	ก.ย. 67
จำนวนผู้โดยสาร (คน)	869,836	963,829	1,061,140	1,184,345	1,274,981	1,255,553

รถไฟฟ้าหานคร สายสีชมพู						
	ต.ค. 66	พ.ย. 66	ธ.ค. 66	ม.ค. 67	ก.พ. 67	มี.ค. 67
จำนวนผู้โดยสาร (คน)	-	-	62,586	1,669,038	1,462,465	1,515,134
	เม.ย. 67	พ.ค. 67	มิ.ย. 67	ก.ค. 67	ส.ค. 67	ก.ย. 67
จำนวนผู้โดยสาร (คน)	1,352,257	1,560,856	1,696,957	1,792,179	1,812,775	1,780,008

หมายเหตุ : รถไฟฟ้าหานคร สายสีชมพู เริ่มเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2566

ผลการดำเนินงานด้านคุณภาพการให้บริการเดินรถ

คุณภาพการให้บริการเดินรถเป็นส่วนหนึ่งในตัวชี้วัด KPIs ที่ รฟม. ได้ทำสัญญาสัมปทานร่วมกับผู้ให้บริการรถไฟฟ้า โดยตัวชี้วัดที่ใช้ประเมินคุณภาพการให้บริการเดินรถ ได้แก่ ความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถ (Train Service Availability: TSA) และความตรงต่อเวลาในการให้บริการ (Train Service Punctuality: TSP)

รถไฟฟ้า	ความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถ (Train Service Availability: TSA) (%)			ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ (Train Service Punctuality: TSP) (%)		
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)						
ค่าเป้าหมาย	99.00	99.00	99.00	99.00	99.00	99.00
ผลการดำเนินงาน	99.76	99.35	99.01	99.83	99.66	99.64
สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)						
ค่าเป้าหมาย	99.00	99.00	99.00	99.00	99.00	99.00
ผลการดำเนินงาน	99.94	99.91	99.99	99.83	99.96	99.95

รถไฟฟ้า	ความพร้อมให้บริการตามตารางการเดินรถ (Train Service Availability: TSA) (%)			ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ (Train Service Punctuality: TSP) (%)		
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)						
ค่าเป้าหมาย	-	97.50	97.50	-	97.50	97.50
ผลการดำเนินงาน	-	99.45	78.05	-	99.66	99.93
สายสีชมพู						
ค่าเป้าหมาย	-	-	97.50	-	-	97.50
ผลการดำเนินงาน	-	-	99.73	-	-	99.90

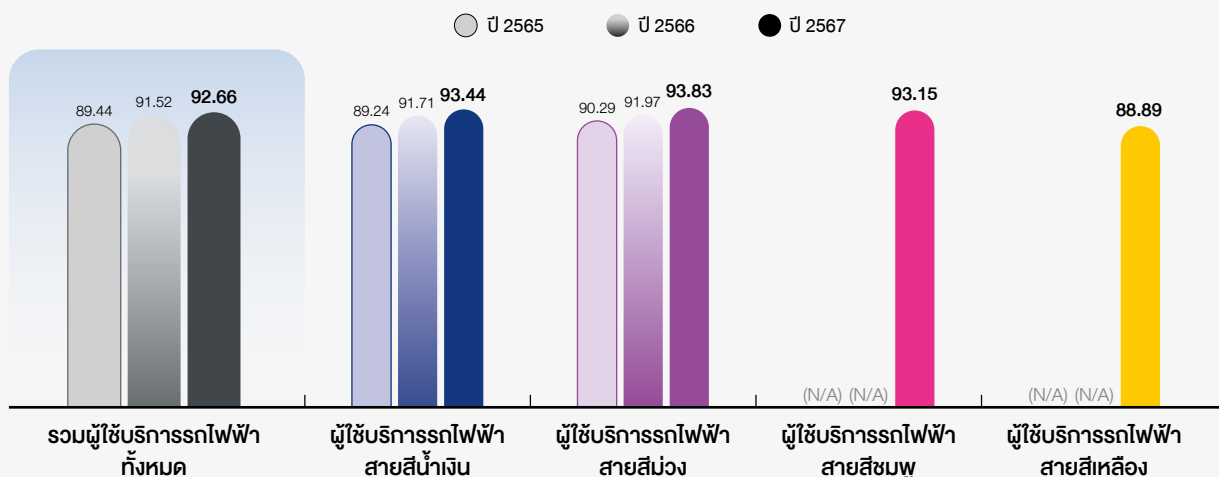
ความพึงพอใจโดยรวมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าผานนคร

รฟม. ได้มีการประเมินความพึงพอใจโดยรวมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าผานนครในสองส่วน คือ ช่วงเวลาระหว่างใช้เวลาภายในสถานี รอขบวนรถไฟฟ้า และช่วงเวลาระหว่างการเดินทางบนรถไฟฟ้า โดย รฟม. ได้ตั้งเป้าหมายความพึงพอใจโดยรวมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าผานนครของปี 2567 ที่ร้อยละ 75 เมื่อสรุปผลความพึงพอใจโดยรวม พบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าผานนครมีความพึงพอใจร้อยละ 92.66 ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ความพึงพอใจโดยรวมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าผานนคร		ความพึงพอใจ (ร้อยละ)
		ปี 2567
สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)		93.44
สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)		93.83
สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)		88.89
สายสีชมพู		93.15
รวมผู้บริการรถไฟฟ้าทั้งหมด		92.66

และเมื่อเปรียบเทียบผลความพึงพอใจโดยรวมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าผานนครย้อนหลัง พบว่ามีความพึงพอใจเพิ่มขึ้น ทั้งในภาพรวม และในสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ความพึงพอใจโดยรวมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าผานนครย้อนหลัง ปี 2565 - 2567



หมายเหตุ : รถไฟฟ้าผานนคร สายสีเหลืองและรถไฟฟ้าผานนคร สายสีชมพู มีการสำรวจในปี 2567 เป็นปีแรก

ความสะดวก รวดเร็ว และตรงเวลา (GRI 3-3)

รฟม. มุ่งมั่นพัฒนาการบริการรถไฟฟ้าให้มีประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการในการเดินทางด้วยบริการขนส่งสาธารณะ โดยได้จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในสถานีเพื่อรองรับการให้บริการแก่ผู้โดยสารทุกกลุ่ม พร้อมทั้งกำกับดูแลการเดินรถให้มีความตรงต่อเวลา ทำให้ผู้โดยสารสามารถกำหนดเวลาในการเดินทางได้ และบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนน โดยมีผลการดำเนินงาน ดังนี้

การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

สิ่งอำนวยความสะดวกภายในระบบรถไฟฟ้า ได้รับการออกแบบตามแนวคิดการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) ซึ่งเป็นแนวทางที่คำนึงถึง การเข้าถึงและการใช้งานของประชาชนทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้สูงอายุ คนพิการ เด็ก หรือผู้ที่มีข้อจำกัดในการเคลื่อนไหว โดยมีองค์ประกอบสำคัญดังนี้

ห้องน้ำสำหรับผู้ใช้วีลแชร์ ได้รับการออกแบบให้มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการเคลื่อนไหวกของรถเข็น มีราวจับและอุปกรณ์ช่วยเหลือครบถ้วน เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถใช้ได้อย่างปลอดภัยและสะดวกสบาย

ราวจับ บริเวณบันได ทางลาด และภายในขบวนรถไฟฟ้า มีความมั่นคงและติดตั้งในระดับที่เหมาะสม เพื่อช่วยในการทรงตัวและเคลื่อนไหวกอย่างปลอดภัย

บันได บันไดเลื่อน และลิฟต์ ได้รับการออกแบบให้มีความปลอดภัย และรองรับผู้โดยสารที่มีข้อจำกัดด้านร่างกาย โดยลิฟต์ทุกจุดมีป้ายแสดงข้อมูล ที่ชัดเจน ทั้งภาษาไทย อังกฤษ และอักษรเบรลล์

มีอักษรเบรลล์ บนปุ่มลิฟต์ และป้ายสื่อสารภายในสถานี รวมถึงมีพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับคนพิการทางการมองเห็น ช่วยให้คนพิการทางการมองเห็น สามารถเข้าถึงข้อมูลและเดินทางได้อย่างเป็นอิสระ

แอปพลิเคชันสำหรับการเดินทาง และแอปพลิเคชันจอตารถ ได้รับการออกแบบเพื่อให้ข้อมูลข่าวสารสำหรับผู้เดินทาง และเพื่ออำนวยความสะดวก ในการนำรถยนต์เข้าจอดอาคารจอดแล้วจรและลานจอดรถ

รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนโดยให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อเส้นทางไปยังรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ รวมถึงระบบขนส่งมวลชนรูปแบบอื่น เช่น รถเมล์ เรือโดยสาร เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้พัฒนาจุดเชื่อมต่อจากสถานีไปยังสถานที่สำคัญในแนวสายทางรถไฟฟ้า เพื่ออำนวยความสะดวก ในการเดินทางให้แก่ผู้ใช้บริการเพื่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการ



ตัวอย่างสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เช่น ลิฟต์ บันไดเลื่อน ป้ายประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ



การบริหารจัดการการเดินรถที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

มีการกำกับดูแล ตรวจสอบปริมาณความหนาแน่นของผู้โดยสารในแต่ละสถานี การสำรวจความพึงพอใจประจำปี เพื่อปรับปรุงพัฒนาการให้บริการ และเสนอแนะเป็นแนวทางแก่ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าแต่ละสาย ตัวอย่างเช่น การจัดให้มีตารางเดินรถวันเสาร์ - อาทิตย์ วันหยุดนักขัตฤกษ์ มีการจัดทำแผนการเดินรถไฟฟ้าให้เพียงพอและขยายระยะเวลาการให้บริการ ตลอดจนจัดเตรียมมาตรการด้านความปลอดภัย เพื่ออำนวยความสะดวกและรองรับการเดินทางของประชาชนที่จะเดินทางในช่วงเทศกาลวันหยุดยาว เช่น เทศกาลปีใหม่ เทศกาลสงกรานต์

มาตรการเหล่านี้ไม่เพียงช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ แต่ยังส่งเสริมความพึงพอใจและความปลอดภัยของผู้โดยสารในภาพรวม

การควบคุมการเดินรถไฟฟ้าให้เป็นไปตามตารางเวลา

รฟม. ได้มีการกำหนดตัวชี้วัดคุณภาพการให้บริการ (KPIs) ในสัญญาสัมปทานกับผู้ให้บริการเดินรถไฟฟ้าเพื่อเป็นเครื่องมือในการประเมินผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินงานในแต่ละด้านอย่างเป็นรูปธรรม ชัดเจน สามารถตรวจสอบ การวิเคราะห์ประสิทธิภาพ และการปรับปรุงการให้บริการอย่างต่อเนื่อง อันได้แก่ การประเมินผลความพร้อมการให้บริการเดินรถ (TSA TSP) ความพร้อมให้บริการตามตารางเดินรถ (Train Service Availability: TSA) และ ความตรงต่อเวลาในการให้บริการ (Train Service Punctuality: TSP) ให้เป็นไปตามสัญญาสัมปทาน

ผลการดำเนินงาน

• ความตรงต่อเวลาของการให้บริการรถไฟฟ้า

รฟม. ได้กำหนดค่าเป้าหมายความตรงต่อเวลาของการให้บริการรถไฟฟ้าไว้ที่ร้อยละ 99 ซึ่งในปี 2567 สามารถดำเนินงานได้ตามเป้าหมายทุกเส้นทางที่เปิดให้บริการ ดังแสดงรายละเอียดตามตาราง

รถไฟฟ้า	ร้อยละของความตรงต่อเวลาของการให้บริการรถไฟฟ้า									
	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	99.62	99.92	99.93	99.90	99.74	99.62	99.84	99.83	99.66	99.64
สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	-	-	99.79	99.85	99.95	99.96	99.86	99.83	99.96	99.95
สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)	-	-	-	-	-	-	-	-	99.88	99.93
สายสีชมพู	-	-	-	-	-	-	-	-	-	99.90

หมายเหตุ :

1. ความตรงต่อเวลาของการให้บริการรถไฟฟ้าวัดจากการอ้างอิงช่วงเวลาเดินทางในแต่ละเที่ยววิ่งของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ลำช้าไม่เกิน 5 นาที
2. ความตรงต่อเวลาของการให้บริการรถไฟฟ้าวัดจากการอ้างอิงช่วงเวลาเดินทางในแต่ละเที่ยววิ่งของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ลำช้าไม่เกิน 2 นาที ตามตารางการเดินรถที่กำหนดไว้ที่สถานีปลายทางในแต่ละวันของเดือนนั้น ๆ
3. เวลาในการออกจากสถานีต้นทางและถึงสถานีปลายทางจะถูกเก็บบันทึกโดยระบบอัตโนมัติสัญญาณ
4. รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2566
5. รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายสีชมพู เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2567
6. ข้อมูลรายงานความตรงต่อเวลาของการให้บริการรถไฟฟ้า อ้างอิงจากรายงานสรุปผลการดำเนินงานผู้รับสัมปทาน รายเดือนและรายปี

• ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าด้านความน่าเชื่อถือของการเดินรถไฟฟ้า

รฟม. ได้กำหนดค่าเป้าหมายของความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าด้านความน่าเชื่อถือของการเดินรถไฟฟ้า ไว้ที่ร้อยละ 85 ซึ่งในปี 2567 ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจเป็นตามเป้าหมายทุกเส้นทางที่เปิดให้บริการ ดังแสดงรายละเอียดตามตาราง

ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า	ด้านความน่าเชื่อถือของการเดินรถไฟฟ้า (ร้อยละ)		
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
 สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	93.04	93.22	92.88
 สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	93.97	93.54	92.38
 สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)	-	-	90.00
 สายสีชมพู	-	-	92.01

• การให้บริการเดินรถไฟฟ้า

รฟม. ได้เตรียมความพร้อมการให้บริการเดินรถไฟฟ้าโดยรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ให้บริการตั้งแต่เวลา 05:30 น. - 24:00 น. รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง) และสายสีชมพู ให้บริการตั้งแต่เวลา 06:00 น. - 24:00 น. รวมทั้งจัดให้มีจำนวนเที่ยววิ่งของรถไฟฟ้าในการให้บริการให้เพียงพอต่อผู้โดยสารของรถไฟฟ้าแต่ละสาย ดังแสดงรายละเอียดตามตาราง

จำนวนเที่ยววิ่งรถไฟฟ้าที่ให้บริการ	การให้บริการตามตารางการเดินรถ (เที่ยว)		
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
 สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	149,451	147,076	150,102
 สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	103,377	103,298	104,374
 สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)	-	-	46,572
 สายสีชมพู	-	-	93,576

หมายเหตุ : อ้างอิงจากรายงานสรุปผลการดำเนินงานผู้รับสัมปทานรายปี

• รายการสำรวจความพึงพอใจด้านคุณภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี

รฟม. ได้กำหนดค่าเป้าหมายของความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าด้านคุณภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีไว้ที่ร้อยละ 75 ซึ่งพบว่าผู้โดยสารมีความพึงพอใจเป็นตามเป้าหมาย ดังแสดงรายละเอียดตามตาราง

รายการสำรวจความพึงพอใจ	ระดับความพึงพอใจ (%)		
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
ด้านคุณภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีรถไฟฟ้าและภายในขบวนรถไฟฟ้า	87.51	93.24	90.26

หมายเหตุ :

- ผลการดำเนินงานปี 2565 - 2566 เป็นค่าร้อยละความพึงพอใจรวมสายเฉลิมรัชมงคลและสายฉลองรัชธรรม
- ผลการดำเนินงานปี 2567 เป็นค่าร้อยละความพึงพอใจรวมสายเฉลิมรัชมงคล สายฉลองรัชธรรม สายนคราพิพัฒน์ และสายสีชมพู

สภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสาร (GRI 3-3)

รฟม. มุ่งมั่นให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน อาคารและลานจอดรถ และพื้นที่เชิงพาณิชย์ที่อยู่ในความรับผิดชอบอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มเชื่อมั่นว่าได้รับบริการที่มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และไม่กระทบต่อสุขภาพ โดย รฟม. มีการกำกับและควบคุมมาตรฐานด้านการให้บริการและมาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

การออกแบบเส้นทางรถไฟฟ้าและสถานีที่คำนึงถึงสภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสาร

ระบบโครงข่ายรถไฟฟ้าเป็นอีกหนึ่งระบบขนส่งมวลชนที่จะช่วยอำนวยความสะดวกให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ ตามแนวสายทางรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวกและรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ในการออกแบบโครงข่าย เส้นทาง และสถานีรถไฟฟ้าจึงมีความจำเป็นที่จะต้องออกแบบให้สามารถรองรับการใช้งานจากประชาชนปริมาณมากที่มีความหลากหลายได้ และในขณะเดียวกันต้องมีความปลอดภัยในการใช้งาน และไม่สร้างปัญหาเรื่องสุขภาพให้แก่ผู้โดยสารทั้งทางตรงและทางอ้อม

• แนวทางในการดำเนินงาน

ในการออกแบบเส้นทางรถไฟฟ้าและสถานี โดยคำนึงถึงสุขภาพ ปลอดภัยของผู้โดยสารนั้น รฟม. ได้ดำเนินการออกแบบโดยอ้างอิงข้อกำหนดและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องและเป็นที่ยอมรับในสากล เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถมั่นใจได้ว่าในระหว่างที่ใช้บริการการเดินทางโดยใช้รถไฟฟ้า ผู้โดยสารจะได้รับประสบการณ์ที่ดีในการใช้บริการและมีความปลอดภัยตลอดช่วงเวลาที่ใช้บริการ

• เป้าหมายในการดำเนินงาน

รฟม. ตั้งเป้าหมายโดยกำหนดให้ทั้งผู้ให้บริการและผู้โดยสารที่อยู่ในแนวเขตพื้นที่ให้บริการหรือใกล้เคียง ได้รับประสบการณ์ที่ดีในการใช้บริการและมีความปลอดภัยตลอดช่วงเวลาที่ใช้บริการ

• ลักษณะวิธีการดำเนินงาน

ในการออกแบบเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า รฟม. ได้ดำเนินการออกแบบโดยอ้างอิงข้อกำหนดและมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยคำนึงถึงสุขภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสาร โดยมีองค์ประกอบดังนี้

ด้านสุขภาพ : รฟม. ได้มีการออกแบบอาคารและระบบประกอบอาคาร โดยได้คำนึงถึงความสะดวกสบายของผู้โดยสาร เช่น จัดให้มีลิฟต์ บันไดเลื่อน ห้องน้ำ ระบบแสงสว่าง ระบบปรับอากาศและระบายอากาศ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร และปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้ดีและไม่สร้างผลเสียต่อสุขภาพของผู้โดยสาร เป็นต้น

ด้านความปลอดภัย : รฟม. ได้มีการออกแบบอาคารให้อาคารโปร่งโล่ง สามารถมองเห็นเส้นทางเดินที่ชัดเจน รวมถึงจัดให้มีอุปกรณ์และระบบประกอบอาคาร โดยได้คำนึงถึงการใช้งานและความปลอดภัยของผู้โดยสารทุกกลุ่ม รวมถึงจัดให้มีสถานที่ อุปกรณ์ ระบบประกอบอาคาร แผนและแนวทางในการอพยพกรณีมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุที่ไม่คาดฝันที่เกิดขึ้นในระหว่างอยู่ในพื้นที่ให้บริการ เป็นต้น

ในการออกแบบ รฟม. ได้มีการอ้างอิง ข้อกำหนดและมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ยกตัวอย่าง เช่น

- กฎหมายควบคุมอาคาร
- กฎกระทรวงกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารสำหรับคนพิการหรือทุพพลภาพและคนชรา
- พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน
- มาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องกับการออกแบบเส้นทางรถไฟฟ้าและสถานี และความปลอดภัยต่ออุปกรณ์ในสถานี เช่น บันไดเลื่อน ลิฟต์โดยสาร และระบบไฟฟ้าต่าง ๆ เป็นต้น ซึ่งประกอบด้วยมาตรฐาน EN: European Standards มาตรฐาน BS: British Standards มาตรฐาน IEC: International Electrotechnical Commission และมาตรฐาน NFPA: The National Fire Protection Association

ทั้งนี้ รฟม. ได้ออกแบบและก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าและสถานีจนแล้วเสร็จ โดยคำนึงถึงสุขภาพ ปลอดภัยของผู้โดยสารตามข้อกำหนด และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องและเป็นที่ยอมรับในระดับสากลมาใช้งานเพื่อสร้างความมั่นใจในคุณภาพและความปลอดภัยตลอดการเดินทางในระบบรถไฟฟ้าที่เป็นไปตามมาตรฐาน ดังเช่นรถไฟฟ้าสายที่เปิดให้บริการแล้ว เช่น รถไฟฟ้าหมอชิต สายเฉลิมรัชมงคล สายฉลองรัชธรรม สายนคราพิพัฒน์ และสายสีชมพู เป็นต้น

การบริหารจัดการเดินรถ การให้บริการเดินรถไฟฟ้า การให้บริการอาคารและลานจอดรถ และการบริหารจัดการพื้นที่พาณิชย์ที่คำนึงถึงสุขภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสาร

การบริหารและการให้บริการเดินรถไฟฟ้ามหานครสายต่าง ๆ ของ รฟม. อาศัยระบบในการควบคุมการเดินรถที่สำคัญเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร เช่น ระบบควบคุมการเดินรถ : ใช้ระบบควบคุมรถอัตโนมัติ (Automatic Train Control: ATC) และระบบป้องกันขบวนรถอัตโนมัติ (Automatic Train Protection: ATP) เพื่อควบคุมความเร็วและระยะห่างระหว่างขบวนรถให้อยู่ในระยะเวลาที่ปลอดภัย มีประตูกันขานขาลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุในการใช้บริการรถไฟฟ้า การออกแบบที่อาศัยหลักการออกแบบตามมาตรฐาน NFPA 130 ซึ่งเป็นมาตรฐานสำหรับระบบขนส่งทางรางและระบบรถไฟฟ้า ครอบคลุมข้อกำหนดด้านความปลอดภัยจากอัคคีภัยในส่วนของการเดินรถไฟฟ้าและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่ง รฟม. มีการออกแบบและการก่อสร้างตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการออกแบบสถานีและขบวนรถไฟฟ้าอย่างครบถ้วน เช่น

- 1) ข้อกำหนดเกี่ยวกับระบบควบคุมการเดินรถ
- 2) ข้อกำหนดเกี่ยวกับการป้องกันอัคคีภัย
- 3) ข้อกำหนดเกี่ยวกับการอพยพผู้โดยสารในกรณีฉุกเฉิน รวมถึงเวลาที่ใช้ในการอพยพจากสถานีและขบวนรถไฟฟ้า
- 4) ข้อกำหนดเกี่ยวกับวัสดุ การติดตั้ง และการใช้งานสายไฟและสายเคเบิลในระบบรถไฟฟ้า เช่น ห้องโดยสารของขบวนรถไฟฟ้าได้รับการออกแบบไม่ให้มีส่วนแหลมคม วัสดุที่ไม่ก่อให้เกิดควันพิษ และยากต่อการลุกลามเมื่อเกิดเพลิงไหม้
- 5) การฝึกซ้อมและการเตรียมความพร้อมการจัดการเหตุฉุกเฉิน การตรวจตรา ตรวจสอบ และการซ่อมบำรุงเชิงป้องกันอย่างสม่ำเสมอ เป็นต้น

ทั้งนี้ เพื่อให้การให้บริการเกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น การดำเนินมาตรการรักษาความปลอดภัยประจำวันจึงมีความจำเป็น ผู้ให้บริการจึงได้มีการดำเนินการที่สำคัญ เช่น

- 1) มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำสถานีและขบวนรถไฟฟ้า
- 2) มีกล้องวงจรปิดเพื่อสอดส่องความหนาแน่นของผู้โดยสาร และดูแลความปลอดภัยโดยรวม
- 3) ระบบป้องกันอัคคีภัย สำหรับแจ้งเตือนเมื่อเกิดเหตุอัคคีภัยเพื่อการอพยพและระงับเหตุ รวมถึงระบบดับเพลิงที่ใช้ในการระงับเมื่อเกิดเหตุอัคคีภัย
- 4) ระบบประกาศข้อมูลข่าวสารที่สำคัญให้แก่ผู้โดยสารในการใช้บริการทั่วไป และเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน
- 5) ระบบระบายอากาศและระบบปรับอากาศ ภายในสถานีรถไฟฟ้ามีระบบระบายอากาศและระบบปรับอากาศ เพื่อให้มีสภาพอากาศที่เหมาะสมในการใช้บริการ ไม่เกิดความรู้สึกอึดอัด รวมถึงใช้ประโยชน์ในการระบายอากาศกรณีมีเหตุอัคคีภัยทั้งในสถานีและทางวิ่งหลัก

อุปกรณ์เหล่านี้มีการตรวจสอบตามตัวชี้วัดในสัญญาสัมปทาน และกำหนดในระเบียบปฏิบัติงาน ซึ่งมีการตรวจสอบและติดตามผลการซ่อมบำรุงกรณีพบข้อบกพร่องหรือชำรุด ซึ่งผลการดำเนินงานที่ผ่านมาเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญาสัมปทาน



ตัวอย่างการดำเนินงานเกี่ยวกับความปลอดภัย





ตัวอย่างภาพการจัดพื้นที่ การให้บริการอาคารและลานจอดรถ

นอกจากนี้ บริเวณอาคารจอดรถของ รฟม. ได้มีการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านสุขภาพและความปลอดภัย โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) มีการติดป้ายขอความร่วมมือดับเครื่องขณะจอดรถ ซึ่งการติดเครื่องยนต์ไว้ขณะจอดรถ ไอเสียที่ปล่อยออกเป็นสาเหตุทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ และฝุ่น PM 2.5
- 2) มีการนำระบบแนะนำช่องจอดรถ Parking Guidance System มาใช้ในการให้บริการ บริเวณอาคารจอดรถของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล โดยระบบดังกล่าวเป็นที่จอดรถอัจฉริยะ ที่ช่วยให้ผู้ขับขี่ค้นหาที่จอดรถว่าง ได้อย่างรวดเร็วและสะดวก ช่วยลดเวลาในการหาที่จอดรถและช่วยลดมลพิษและการใช้พลังงานจากการวนหาที่จอดรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย ด้วยการเชื่อมต่อระบบกล้องวงจรปิดควบคู่กับการจดจำป้ายทะเบียน สามารถเรียกดูภาพและข้อมูลได้จากระบบค้นหาที่จอดรถ (Find My Car)
- 3) การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ บริเวณอาคารและลานจอดรถ เพื่อความปลอดภัย ป้องกันอุบัติเหตุและเพื่อสุขอนามัยของผู้ใช้บริการ อาทิ การติดตั้งกล้อง CCTV การติดตั้งป้ายจราจรและป้ายสัญลักษณ์เตือนต่าง ๆ การจัดหาสุขภัณฑ์ในห้องน้ำและสเปรย์แอลกอฮอล์ฆ่าเชื้อ การจัดหาพนักงานรักษาความสะอาด พนักงานรักษาความปลอดภัย และช่างซ่อมบำรุงอาคารและลานจอดรถ เป็นต้น

การรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

รฟม. ตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลความปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อยและการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการ โดยมีการดำเนินงานตามแนวทางและมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยในเขตรบบรถไฟฟ้าที่กำหนดเป็นระเบียบปฏิบัติงานภายใต้มาตรฐานระบบบริหารคุณภาพตาม ISO 9001:2015 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งมอบการให้บริการรถไฟฟ้าที่มีความปลอดภัยแก่ผู้ให้บริการ เนื่องจากระบบบริหารคุณภาพดังกล่าวมีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ชัดเจน ตรวจสอบได้ และสะท้อนให้เห็นถึงความต้องการที่แท้จริงของผู้ให้บริการ ทำให้ รฟม. มีการปรับปรุงขั้นตอนและระเบียบปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องให้ครอบคลุมภารกิจของฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยอย่างต่อเนื่อง และสามารถทวนสอบการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ ระเบียบปฏิบัติงานของพนักงานรักษาความปลอดภัย โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ในภาวะปกติ ระเบียบปฏิบัติงานของพนักงานกู้ภัย โครงการรถไฟฟ้ามหานคร ในภาวะปกติ และระเบียบปฏิบัติงานการตอบโต้เหตุฉุกเฉิน ซึ่งระเบียบปฏิบัติงานดังกล่าวนี้สะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของ รฟม. ที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รวมถึงความมุ่งมั่นที่จะปรับปรุงการให้บริการด้านความปลอดภัยให้เกิดความพึงพอใจของผู้ใช้บริการได้มากที่สุด

• แนวทางการบริหารจัดการและผลการดำเนินงานด้านการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย

รฟม. ได้จัดวางกำลังพนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานกู้ภัย พนักงานพิสูจน์ทราบ พนักงานผู้บังคับบัญชา พนักงานสื่อสาร และพนักงานรักษาเขตทาง เพื่อเฝ้าระวัง ตรวจสอบ รักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในพื้นที่เขตรบบรถไฟฟ้าตลอดระยะเวลาของการให้บริการรถไฟฟ้า ตั้งแต่การเปิดให้บริการ เวลา 06:00 น. จนปิดให้บริการ เวลา 24:00 น. โดยมีบุคลากรปฏิบัติงานดังนี้

- 1) พนักงานรักษาความปลอดภัย ดูแลความปลอดภัย ความสงบเรียบร้อย ป้องปรามและป้องกันเหตุอาชญากรรมในเขตรบบรถไฟ
- 2) พนักงานกู้ภัย ทำหน้าที่ตอบโต้เหตุฉุกเฉิน ทั้งด้านการดับเพลิง กู้ภัย กู้ชีพ สารเคมี และวัตถุอันตราย และให้การช่วยเหลือผู้โดยสารหรือประชาชนในเขตรบบรถไฟ
- 3) พนักงานพิสูจน์ทราบ (EOD) ตรวจสอบ ตรวจสอบ และพิสูจน์ทราบวัตถุต้องสงสัย เหตุพบวัตถุระเบิด เหตุขู่วางระเบิดหรือเหตุระเบิดในเขตรบบรถไฟ
- 4) พนักงานผู้บังคับบัญชา ตรวจสอบพัสดุภัณฑ์ระเบิด (K.9) ทำงานร่วมกับพนักงานพิสูจน์ทราบ (EOD) ในการใช้สุนัขเข้าตรวจสอบ ตรวจสอบกรณีเหตุวัตถุต้องสงสัย เหตุพบวัตถุระเบิด ฯลฯ ในเขตรบบรถไฟ
- 5) พนักงานรักษาเขตทาง มีหน้าที่ดูแลรักษาและป้องกันการบุกรุกเขตรบบรถไฟหรือการดำเนินกิจกรรมใด ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินกิจการรถไฟโดยมิได้รับอนุญาต
- 6) พนักงานสื่อสาร ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานหน่วยงานภายในและภายนอก เพื่อรับและแจ้งเหตุขอความช่วยเหลือทั้งในกรณีปกติและกรณีมีเหตุฉุกเฉิน รวมถึงเฝ้าสังเกตเหตุการณ์จากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อป้องกันเหตุอาชญากรรมในเขตรบบรถไฟตลอด 24 ชั่วโมง

รฟม. ได้กำหนดแนวทางและมาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยในเขตรบบรถไฟมหานคร ดังนี้

- 1) ตรวจสอบสภาพแวดล้อมโดยรอบสถานีรถไฟ ทางเข้า-ออก ชั้นออกบัตรโดยสาร (Concourse) และพื้นที่ภายในสถานีรถไฟด้วยระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และมีพนักงาน รบก. ประจำสถานีตรวจสอบพื้นที่ต่าง ๆ ตลอดเวลา
- 2) ตรวจสอบการของผู้ใช้บริการรถไฟก่อนเข้าสู่สถานีรถไฟด้วยเครื่องตรวจโลหะ (Walk Through Metal Detector) และมีการสุ่มตรวจกระเป๋าผู้โดยสาร
- 3) กำหนดจุดให้พนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชนของบริษัทผู้รับสัมปทานให้บริการเดินรถยืนบริเวณเครื่องตรวจโลหะใกล้ทางขึ้นและทางลงสถานี
- 4) ติดตั้งป้ายประกาศ (ชั่วคราว) เพื่อขอความร่วมมือกรณีผู้ใช้บริการที่พบวัตถุต้องสงสัย ให้แจ้งพนักงานประจำสถานีหรือพนักงานรักษาความปลอดภัย
- 5) ตรวจสอบการเข้าทำงานของคนงานที่เข้าปฏิบัติงานบริเวณชั้นร้านค้าอย่างเข้มงวด โดยจะมีการตรวจบัตรประจำตัวประชาชนของผู้เข้าปฏิบัติงาน หากไม่ตรงกับที่แจ้งรายชื่อไว้จะไม่อนุญาตให้เข้าปฏิบัติงาน
- 6) กรณีผู้ใช้บริการสูญหายทรัพย์สินหรือสิ่งของในบริเวณสถานีรถไฟ บริษัทผู้รับสัมปทานให้บริการเดินรถจะรวบรวมทรัพย์สินหรือสิ่งของดังกล่าวเพื่อตรวจสอบหาเจ้าของ ในกรณีที่ทรัพย์สินหรือสิ่งของเป็นวัตถุต้องสงสัย บริษัทผู้รับสัมปทานให้บริการเดินรถ จะรายงานตามขั้นตอนและส่งมอบให้ รฟม. เข้าทำการตรวจสอบและพิสูจน์ทราบต่อไป
- 7) ฝึกซ้อมการเผชิญเหตุร่วมกับบริษัทผู้รับสัมปทานให้บริการเดินรถและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องในการรักษาความปลอดภัยดับเพลิง-กู้ภัย
- 8) กรณีผู้โดยสารประสบอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยในสถานี ชุดปฏิบัติการกู้ภัย พร้อมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลและกู้ชีพจะให้การช่วยเหลือเบื้องต้นจนกว่าหน่วยบริการทางการแพทย์เดินทางมารับช่วงต่อ
- 9) ศูนย์วิทยุสื่อสาร (ศูนย์วิทยุพุทธา) เป็นศูนย์ติดต่อประสานความร่วมมือด้านการข่าวกับหน่วยงานความมั่นคงและผู้บังคับบัญชาเพื่อทราบแนวโน้มสถานการณ์ปัจจุบันและนำไปเป็นแนวทางในการจัดทำมาตรการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยให้รัดกุมยิ่งขึ้น ซึ่งปฏิบัติงานตลอด 24 ชั่วโมง หมายเลขโทรศัพท์ 0 2938 3666 และ 0 2716 4000 ต่อ 6302
- 10) มีการจัดตั้งสถาบันการรักษาความปลอดภัยและดับเพลิง - กู้ภัย เพื่อดำเนินการฝึกอบรมเพิ่มทักษะและขีดความสามารถให้กับพนักงานของฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย พนักงานของ รฟม. ตลอดจนบุคคลภายนอก เช่น ผู้รับสัมปทานของ รฟม. เป็นต้น
- 11) มีการจัดส่งพนักงานเข้ารับการฝึกอบรมร่วมกับหน่วยงานความมั่นคง ในด้านการป้องกันการก่อการร้าย การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย การเจรจาต่อรอง และการบริหารวิกฤติ เกี่ยวกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในระบบรถไฟ



เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ปฏิบัติงานด้านการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพในการตรวจพื้นที่ในเขตระบบรถไฟฟ้า รฟม. โดยฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัยได้มีการบูรณาการนวัตกรรมและนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาต่อยอดพัฒนาปรับปรุงและมีการนำมาประยุกต์ใช้งานด้านการรักษาความปลอดภัย ได้แก่ โครงการระบบจุดตรวจ SRD CHECK IN (Security and Rescue Department Check In) หรือ MRTA POLICE CHECKPOINT เป็นเครื่องมือและระบบที่ช่วยในการติดตามและตรวจสอบจุดต่าง ๆ ภายในพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า โดยมีการบันทึกข้อมูลการตรวจพื้นที่และส่งต่อข้อมูลผ่านอินเทอร์เน็ต มี GPS แสดงตำแหน่งที่ตั้งปัจจุบัน สามารถเข้าถึงข้อมูลได้แบบ Real-Time สามารถส่งต่อข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้องครบถ้วน และตรวจสอบข้อมูลได้ทั้ง Real-Time และย้อนหลัง



• การสร้างความเชื่อมั่นและความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร

ด้วยความห่วงใยและการให้ความสำคัญในการดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารและผู้ให้บริการอื่น ๆ รฟม. ได้ควบคุม ดูแล และกำกับการปฏิบัติงานของทีมนักวิชาการของ รฟม. และทีมนักวิชาการของ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BEM), บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTS), บริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM), บริษัท นอร์ทเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (NBMM) ในการดูแลรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย โดยจัดให้มีพนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชนประจำจุดตรวจในแต่ละจุดอย่างเหมาะสมเพื่ออำนวยความสะดวกและดูแลผู้โดยสารรถไฟฟ้าและผู้ให้บริการอาคาร/ลานจอดรถ รวมถึงการสังเกตการณ์และการตรวจตราความปลอดภัยในบริเวณเขตระบบรถไฟฟ้าให้เป็นปกติ เรียบร้อย และมีความพร้อมสำหรับการเข้าดำเนินการจัดการเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่จะส่งผลต่อความไม่ปลอดภัยต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าหรือผู้ให้บริการอาคาร/ลานจอดรถได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยการปฏิบัติงานในการรักษาความปลอดภัยและการกู้ภัยที่ดำเนินการจะเป็นไปตามแนวปฏิบัติที่ รฟม. ได้มีการกำหนดไว้เป็นมาตรฐานอย่างเคร่งครัด

ตลอดปี 2567 รฟม. ได้ให้บริการรถไฟฟ้าที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เป็นไปตามมาตรฐานที่ได้มีการกำหนดไว้อย่างต่อเนื่อง พร้อมทั้งได้ดำเนินการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารสำหรับการใช้บริการที่ปลอดภัยและสะดวกให้กับผู้ให้บริการได้รับทราบอย่างเข้าใจและสามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง

ผลการดำเนินงาน

จากการดำเนินการตามมาตรการด้านสุขภาพและความปลอดภัยของผู้โดยสาร รฟม. ได้กำกับดูแลผู้รับสัมปทานผู้ให้บริการเดินรถให้ปฏิบัติงานเป็นไปตามมาตรฐานที่ รฟม. กำหนดไว้ ส่งผลให้ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ รฟม. เกิดความพึงพอใจและเป็นไปตามค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้

• ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการ

ค่าเป้าหมาย ปี 2567 : ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ $\geq$ ร้อยละ 85

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร	ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (ร้อยละ)					
	ด้านความปลอดภัยภายในสถานี			ด้านความปลอดภัยภายในรถไฟฟ้า		
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	94.98	94.51	93.26	94.17	94.43	94.16
สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	95.64	95.15	92.60	94.82	94.89	93.66
สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)	-	-	90.26	-	-	93.83
สายสีชมพู	-	-	91.92	-	-	95.50

• เหตุการณ์ที่พบเกี่ยวกับผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการ (GRI 416-2)

ประเด็นอาชญากรรม/ภัยทั่วไป	จำนวนเหตุการณ์ไม่ปกติที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการของ รฟม. (ครั้ง)		
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
 สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	30	34	43
 สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	0	0	1
 สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)	-	61	141
 สายสีชมพู	-	-	198

• จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์ไม่ปกติ

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร	ผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเหตุการณ์ไม่ปกติ					
	จำนวนผู้บาดเจ็บ (คน)			จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)		
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
 สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	0	0	0	0	0	0
 สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	0	0	0	0	0	0
 สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)	-	36	58	-	0	0
 สายสีชมพู	-	-	110	-	-	0

ทั้งนี้ เหตุการณ์ที่พบเกี่ยวกับผลกระทบด้านสุขภาพและความปลอดภัยของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครทั้ง 4 สาย ได้แก่ สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง) และสายสีชมพู เหตุการณ์ที่พบโดยส่วนใหญ่ เช่น เหตุความผิดปกติเกี่ยวกับทรัพย์สินเสียหายหรือสูญหาย รวมถึงอุบัติเหตุบริเวณโดยรอบพื้นที่สถานี เป็นต้น โดยเหตุการณ์ดังกล่าว รฟม. ได้มีมาตรการการจัดการ โดยจัดวางกำลังพนักงานรักษาความปลอดภัย พนักงานกักขัง พนักงานพิสูจน์ทราบ พนักงานผู้บังคับบัญชา พนักงานสื่อสาร และพนักงานรักษาเขตทาง เพื่อเฝ้าระวัง ตรวจสอบ รักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้าตลอดระยะเวลาของการให้บริการรถไฟฟ้า ตั้งแต่การเปิดให้บริการ เวลา 06:00 น. จนปิดให้บริการ เวลา 24:00 น. เพื่อดูแลความปลอดภัย ความสงบเรียบร้อย ป้องปรามและป้องกันเหตุอาชญากรรมในเขตระบบรถไฟฟ้า สามารถตอบโต้เหตุฉุกเฉิน ทั้งด้านการดับเพลิง กู้ภัย กู้ชีพ สารเคมีและวัตถุอันตราย และให้การช่วยเหลือผู้โดยสารหรือประชาชนในเขตระบบรถไฟฟ้าได้ทันทีทั้งนี้ สามารถตรวจสอบ และพิสูจน์ทราบวัตถุต้องสงสัย เหตุพบวัตถุระเบิด เหตุขู่วางระเบิดหรือเหตุระเบิดในเขตระบบรถไฟฟ้า สามารถป้องกันการบุกรุกเขตระบบรถไฟฟ้าหรือการดำเนินกิจกรรมใด ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของรถไฟฟ้าโดยมิได้รับอนุญาต รวมถึงเฝ้าสังเกตเหตุการณ์จากกล้องโทรทัศน์วงจรปิด เพื่อป้องกันเหตุอาชญากรรมในเขตระบบรถไฟฟ้าตลอด 24 ชั่วโมง

นอกจากนี้ รฟม. ยังได้พัฒนาระบบตรวจจับแจ้งเตือนและป้องกันการบุกรุกในพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า รฟม. ด้วยปัญญาประดิษฐ์ (AI) ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ช่วยสนับสนุนการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยและรักษาเขตทางให้เหมาะสมกับการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ รฟม. ในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการบุกรุกในพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า รฟม. โดยเครื่องมือดังกล่าวจะช่วยลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมให้แก่ รฟม. และประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงเขตระบบรถไฟฟ้า

การอำนวยความสะดวกในการเข้าถึงบริการรถไฟฟ้า (GRI 3-3)

จากนโยบายของกระทรวงคมนาคมในการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้ครอบคลุมพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่น เพื่อยกระดับการเดินทางให้ประชาชนสามารถหันมาเดินทางด้วยรถไฟฟ้าที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดย รฟม. ได้ผลักดันการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าร่วมกับระบบขนส่งมวลชนอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่ช่วยเชื่อมต่อการเดินทางให้ง่ายขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกผู้ให้บริการให้เข้าถึงการใช้บริการรถไฟฟ้าและเดินทางถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างต่อเนื่องด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะที่พร้อมรองรับการให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่ม

การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมผู้ใช้บริการ

รฟม. ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการวางแผนออกแบบโครงการรถไฟฟ้า ให้มีความครอบคลุมพื้นที่และจุดหมายปลายทางที่สำคัญในการเดินทางของผู้ใช้บริการ เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ซึ่งการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รฟม. ได้ดำเนินการให้เป็นไปตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-MAP) ในขณะที่การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าในเมืองหลักภูมิภาค จะดำเนินการให้เป็นไปตามแผนแม่บทการพัฒนาการขนส่งสาธารณะของจังหวัดนั้น ๆ หรือตามที่ได้รับมอบหมายจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยในปีงบประมาณ 2567 รฟม. ได้ดำเนินการเปิดให้บริการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ซึ่งเป็นส่วนช่วยเพิ่มความครอบคลุมพื้นที่การให้บริการด้วยระบบขนส่งสาธารณะในตอนเหนือของกรุงเทพมหานครและจังหวัดนนทบุรี และส่งเสริมให้โครงข่ายรถไฟฟ้ามีความสมบูรณ์และเชื่อมต่อกันมากยิ่งขึ้น เนื่องจากรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู จะทำหน้าที่เป็นรถไฟฟ้าสายรองที่เชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง (ฮานี้รัถยา) และรถไฟฟ้าสายสีเขียว รวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ที่จะเปิดให้บริการในอนาคตอีกด้วย



การเชื่อมต่อรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู



ทางเดินเชื่อม (Skywalk) รถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู กับศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติฯ

การพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงบริการรถไฟฟ้า

รฟม. ได้จัดทำสิ่งอำนวยความสะดวก ที่พักผู้โดยสารบริเวณสถานีคลองบางโพง ทางออก 2 รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับประชาชนในการเดินทางเชื่อมต่อ ล้อ-ราง และได้เปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2567 พร้อมทั้งได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบ



โดยจัดทำป้ายแผนที่ข้อมูลทางออก (Exit Information Map) ภายในสถานีคลองบางโพง และจัดทำสติ๊กเกอร์ข้อมูลรถโดยสารสาธารณะภายในที่พักผู้โดยสารบริเวณสถานีคลองบางโพง ทางออก 2 รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม โดยปรับปรุงข้อมูลป้ายต่าง ๆ ให้เป็นปัจจุบัน ครบถ้วน เพื่ออำนวยความสะดวกและประชาสัมพันธ์ข้อมูลการเชื่อมต่อเดินทางกับระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ให้ประชาชน ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ารับทราบและได้จัดทำแบบสำรวจความพึงพอใจและสอบถามข้อคิดเห็นของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าต่อการดำเนินโครงการเพื่อนำข้อมูลมาปรับปรุงและพัฒนาในการดำเนินโครงการต่อไป



ผลจากการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานคร พบว่า โดยรวมผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ามีความพึงพอใจโดยรวมต่อเส้นทางทางวิ่งรถไฟฟ้าและจุดเชื่อมต่อนะบบคมนาคม ในปี 2567 อยู่ที่ ร้อยละ 86.83 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ความพึงพอใจโดยรวมต่อเส้นทางทางวิ่งรถไฟฟ้าและจุดเชื่อมต่อนะบบคมนาคม ปี 2567

เส้นทางทางวิ่งรถไฟฟ้าและจุดเชื่อมต่อนะบบคมนาคม	ความพึงพอใจ (ร้อยละ)
	ปี 2567
สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	88.23
สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	87.01
สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง)	82.84
สายสีชมพู	87.77
รวมผู้ให้บริการรถไฟฟ้าทั้งหมด	86.83

พัฒนาพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการ

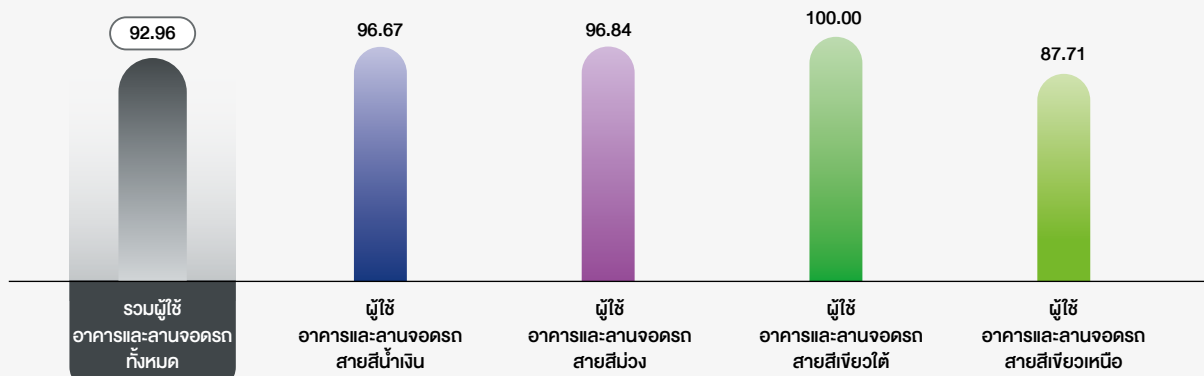
รฟม. ได้พัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการให้บริการที่จอดรถจักรยานยนต์ เนื่องจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง มีเพิ่มมากขึ้น แต่ไม่มีพื้นที่และระบบที่ปลอดภัยไว้รองรับการให้บริการ ดังนั้น ในปี 2567 รฟม. จึงได้จัดหาพื้นที่และระบบจอดรถอัตโนมัติ โดยได้จัดสรรพื้นที่ให้เป็นสัดส่วนเพื่อแบ่งโซนระหว่างการจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และเปิดทดลองให้บริการจอดรถจักรยานยนต์โดยไม่มีค่าใช้จ่ายที่ลานจอดรถสถานีสุขุมวิทและสถานีเพชรบุรี และจัดเตรียมพื้นที่สำหรับการใช้ระบบจอดรถ



ความพึงพอใจโดยรวมของผู้ใช้บริการอาคารและลานจอดรถ

ความพึงพอใจโดยรวมของผู้ใช้บริการอาคารและลานจอดรถ ในปี 2567 พบว่า มีความพึงพอใจโดยรวมเท่ากับ 92.96 โดยผู้ใช้บริการอาคารและลานจอดรถของสายสีเขียวได้มีความพึงพอใจโดยรวมสูงสุด ความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ 100 รองลงมาคือ ผู้ใช้บริการอาคารและลานจอดรถของสายสีม่วง มีความพึงพอใจเท่ากับร้อยละ 96.84 และผู้ใช้บริการอาคารและลานจอดรถของสายสีเหลืองมีความพึงพอใจน้อยที่สุดเท่ากับร้อยละ 87.71

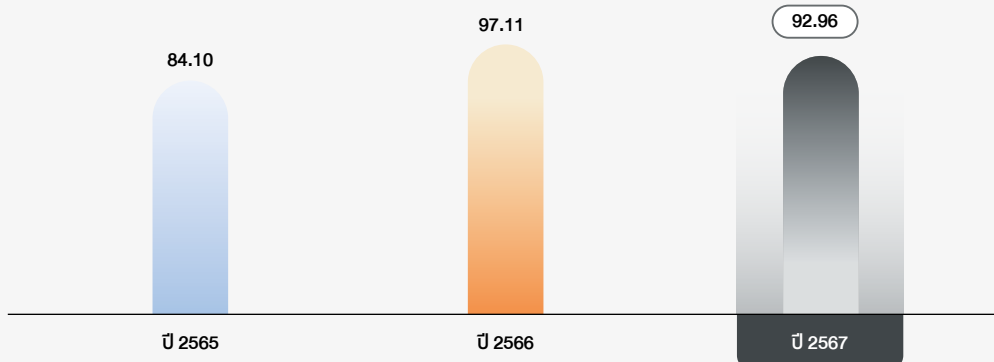
ความพึงพอใจโดยรวมจากการใช้บริการอาคารและลานจอดรถ



หน่วย : ร้อยละของคำตอบ 4/5/6 (ค่อนข้างพอใจ/พอใจ/พอใจอย่างมาก)

ตารางเปรียบเทียบความพึงพอใจโดยรวมการใช้บริการอาคารและลานจอดรถ ปี 2565 - 2567

ความพึงพอใจโดยรวมการใช้บริการอาคารและลานจอดรถ ปี 2565 - 2567



การยกระดับมาตรฐานการให้บริการ (GRI 3-3)

รฟม. ได้มุ่งเน้นการให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้ได้ตามมาตรฐานและมีประสิทธิภาพ และมุ่งมั่นพัฒนาการให้บริการให้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งยกระดับมาตรฐานการให้บริการอาคารและลานจอดรถ การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล การออกแบบผลิตภัณฑ์บัตรโดยสารให้เข้าถึงผู้ใช้บริการและตอบโจทย์การใช้งาน ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนเกิดการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และยังเป็นการสร้างประสบการณ์ให้ผู้ใช้บริการของ รฟม. เดินทางได้อย่างไร้รอยต่อ สะดวก และปลอดภัย สนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

การยกระดับมาตรฐานการให้บริการรถไฟฟ้า

การยกระดับมาตรฐานการให้บริการรถไฟฟ้า รฟม. มีการประเมินผลความพร้อมการให้บริการตามตัวชี้วัด KPIs ในสัญญาสัมปทาน โดยปีการเดินรถปีแรกจะมีการกำหนดค่าเป้าหมายเริ่มต้น จนถึงปีที่ 2 จะมีการปรับเพิ่มค่าเป้าหมายขึ้นเพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการเพื่อให้การบริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังมีการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า เพื่อนำผลลัพธ์ ข้อเสนอแนะต่าง ๆ มาพัฒนาปรับปรุงให้เหมาะสม ทั้งในส่วนที่ รฟม. รับผิดชอบ และในส่วนที่ดำเนินการโดยบริษัทผู้รับสัมปทาน

การยกระดับมาตรฐานการให้บริการอาคารและลานจอดรถ



1) การนำระบบ Smart Parking มาใช้บริเวณลานจอดรถของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่ทำให้ผู้ใช้บริการนำรถเข้ามาใช้บริการได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น ช่วยเพิ่มภาพลักษณ์ให้กับหน่วยงาน โดยระบบจะทำงานร่วมกับอุปกรณ์ที่ทันสมัย ได้แก่ ระบบยกไม้กั้นอัตโนมัติ ระบบอ่านป้ายทะเบียนรถ เป็นต้น และมีการจัดเก็บข้อมูลบนระบบ Cloud และส่งรายงานข้อมูลผู้ใช้บริการได้แบบ Real-Time

2) การใช้แอปพลิเคชัน “MRTA Parking” มาใช้ในการให้บริการสมัครและต่ออายุบัตรรายเดือน รวมถึงใช้งานในการเข้า - ออก การบันทึกส่วนลด และชำระค่าบริการ และการตรวจสอบจำนวนช่องจอดรถว่าง

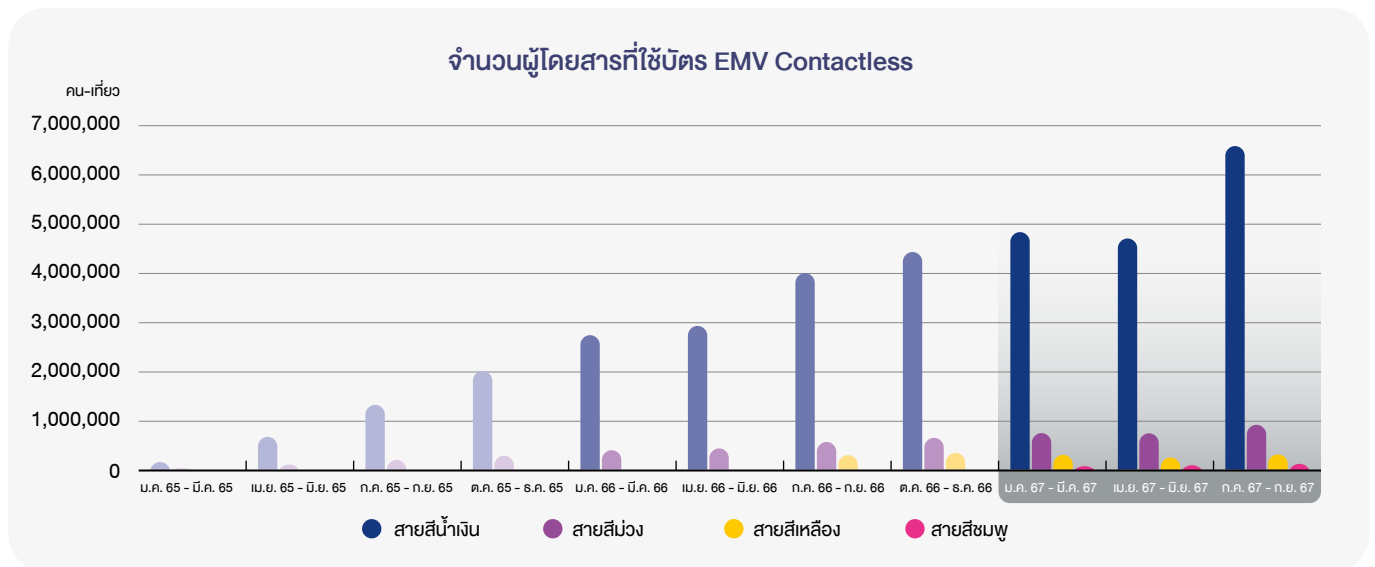
3) การนำระบบแนะนำช่องจอดรถ Parking Guidance System มาใช้ในการให้บริการ บริเวณอาคารจอดรถของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ช่วยให้ผู้ใช้บริการค้นหาที่จอดรถว่างได้อย่างรวดเร็วและสะดวก เพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยด้วยการเชื่อมต่อระบบกล้องวงจรปิด ควบคู่กับการจดจำป้ายทะเบียน สามารถเรียกดูภาพและข้อมูลได้จากระบบค้นหาที่จอดรถ (Find My Car)



การออกแบบผลิตภัณฑ์บัตรโดยสารเพื่อผู้ใช้บริการ

รฟม. ได้ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาระบบตั๋วร่วม โดยได้จัดทำมาตรการขับเคลื่อนนโยบายระบบตั๋วร่วมของกระทรวงคมนาคม มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเชื่อมต่อการเดินทางทุกรูปแบบให้กับประชาชนด้วยบัตรเพียงใบเดียว เพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้ประชาชนได้รับความสะดวกสบายในการเดินทางและเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ ทั้งรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เรือโดยสาร ซึ่งมีเป้าหมายให้โครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ภายใต้การกำกับของ รฟม. สามารถให้บริการระบบตั๋วร่วมมาตรฐาน EMV Contactless ครบทุกโครงการ โดยได้ดำเนินการกำกับ ติดตาม ประสานงานส่วนงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการชำระค่าโดยสารด้วยบัตร EMV Contactless สำหรับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแล ของ รฟม. ตลอดจนโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ในอนาคต

โดย รฟม. ได้เปิดให้บริการรับชำระค่าโดยสารด้วยบัตรเครดิต/บัตรเดบิต EMV Contactless ครั้งแรกที่รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) และสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เมื่อปี 2565 ต่อมาในปี 2566 ได้ขยายการให้บริการไปที่รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง) และในปี 2567 ได้เปิดให้บริการดังกล่าวที่รถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู เพื่อรองรับไลฟ์สไตล์ Cashless Society อำนวยความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทางให้แก่ผู้ใช้บริการ และได้สรุปข้อมูลการใช้บัตร EMV Contactless ของผู้โดยสารรถไฟฟ้ามหานคร ดังนี้



EMV Reader ที่ประตูอัตโนมัติ (Automatic gate)
รถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงินและสายสีม่วง



EMV Reader ที่ประตูพิเศษ (Swing gate)
รถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง



EMV Reader ที่ประตูพิเศษ (Swing gate)
รถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู



รฟม. คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มด้วยราคาค่าโดยสารที่เข้าถึงบริการได้ทุกช่วงวัย จึงได้ร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อดำเนินงานด้านออกแบบผลิตภัณฑ์บัตรโดยสารเพื่อผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า ดังนี้

1) รฟม. ร่วมกับบริษัท อีสเทิร์น บางกอกโมโนเรล จำกัด (EBM) จำหน่ายผลิตภัณฑ์เที่ยวโดยสาร แบบรายเดือนและรายสัปดาห์ สำหรับผู้โดยสารประเภทบุคคลทั่วไป เริ่มต้น 25 บาทต่อเที่ยว และนักเรียน นักศึกษา เริ่มต้น 20 บาทต่อเที่ยว สำหรับผู้ที่เดินทางด้วยบัตรแรบบิทประเภทบุคคลทั่วไป และประเภทนักเรียน นักศึกษา

แพ็คเกจ สำหรับบุคคลทั่วไป		
รายเดือน	รายสัปดาห์	
15 เที่ยว 30 บาท ราคา 450 บาท	25 เที่ยว 28 บาท ราคา 700 บาท	35 เที่ยว 25 บาท ราคา 875 บาท
10 เที่ยว 25 บาท ราคา 250 บาท		

จำหน่ายแล้วที่สถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง 23 สถานี*

ระยะเวลาจำหน่ายโปรโมชั่น วันที่ 1 กันยายน 2567 – 31 ธันวาคม 2567

*สำหรับบัตรแรบบิทประเภทบุคคลทั่วไป และ สำหรับนักเรียน นักศึกษาประเภทนักเรียน เริ่มต้น 20 บาทต่อเที่ยว

แพ็คเกจ สำหรับนักเรียน นักศึกษา		
รายเดือน	รายสัปดาห์	
15 เที่ยว 25 บาท ราคา 375 บาท	25 เที่ยว 23 บาท ราคา 575 บาท	35 เที่ยว 20 บาท ราคา 700 บาท
10 เที่ยว 20 บาท ราคา 200 บาท		

จำหน่ายแล้วที่สถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง 23 สถานี*

ระยะเวลาจำหน่ายโปรโมชั่น วันที่ 1 กันยายน 2567 – 31 ธันวาคม 2567

*สำหรับบัตรแรบบิทประเภทนักเรียน และ สำหรับนักเรียน นักศึกษาประเภทนักเรียน เริ่มต้น 20 บาทต่อเที่ยว

2) รฟม. ร่วมกับธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จัดทำบัตรร่วมธุรกิจ ต่อเนื่องเพิ่มเติมจากปีงบประมาณ 2566 โดยสามารถใช้เป็นบัตรเดบิตสำหรับการทำธุรกรรมในภาคธนาคาร และเป็นบัตรโดยสารรถไฟฟ้าของ รฟม. รวมไปถึงระบบขนส่งสาธารณะอื่นที่รองรับบัตร EMV Contactless ได้ในใบเดียวกัน ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกในการใช้บริการรถไฟฟ้าให้แก่ลูกค้า/ผู้ถือบัตร ตอบสนองความต้องการและสอดคล้องกับรูปแบบการใช้ชีวิตของคนเมือง ตลอดจนเป็นการส่งเสริมและกระตุ้นให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งสาธารณะมากขึ้น



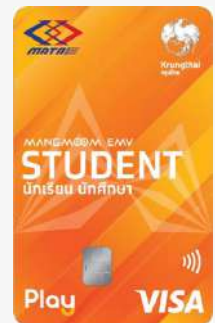
3) รฟม. ร่วมกับบริษัท ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) พัฒนาคู่มือโดยสารชนิด EMV Contactless ที่สามารถรองรับการให้ส่วนลดการเปลี่ยนถ่ายระบบได้ครอบคลุมรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม. ได้ทุกเส้นทาง และใช้โดยสารระบบขนส่งอื่นที่รองรับการชำระด้วยบัตร EMV Contactless ในปี 2567 นี้อยู่ระหว่างการลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง รฟม. กับธนาคารกรุงไทย



บุคคลทั่วไป



ผู้สูงอายุ



นักเรียน นักศึกษา

4) รฟม. ร่วมกับโรงเรียนราชินีจัดทำบัตรโดยสารที่ระลึกเนื่องในโอกาสฉลองครบ 120 ปี โรงเรียนราชินี พุทธศักราช 2567 โดยลายหน้าบัตรได้รับการออกแบบโดยนักเรียนโรงเรียนราชินี



นอกจากนี้ รฟม. ได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการดูแลความปลอดภัยในข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง โดย รฟม. ได้กำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อให้บุคลากรถือปฏิบัติและป้องกันการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล

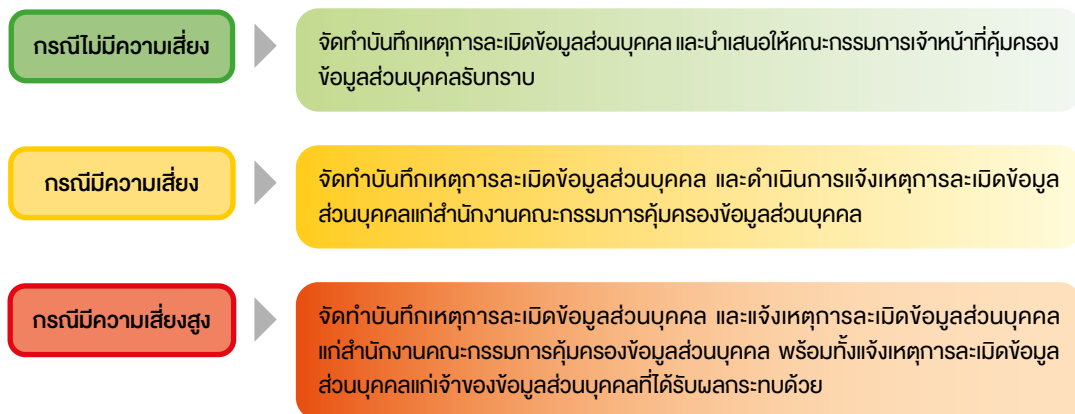
การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

รฟม. ได้ดำเนินงานด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ดังนี้

- 1) มีนโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2566 ประกาศใช้งานเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2566 เพื่อให้บุคลากรทุกคนใน รฟม. รวมถึงผู้เกี่ยวข้องกับการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลรับทราบและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด
- 2) มีคณะกรรมการเจ้าหน้าที่คุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ตามที่มาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 เพื่อให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล
- 3) มีจัดทำบันทึกกิจกรรมการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล (RoPA) และหนังสือแจ้งการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล (Privacy Notice) ตามที่มาตรา 21 และมาตรา 39 แห่งพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 กำหนดไว้ เพื่อแจ้งรายละเอียดการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคลให้แก่เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลรับทราบ และบันทึกรายละเอียดการประมวลผลข้อมูลส่วนบุคคล เพื่อให้เจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลและสำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลสามารถตรวจสอบได้
- 4) มีกระบวนการขอใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล และแจ้งเหตุละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล รวมถึงจัดให้มีช่องทางการขอใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคลและแจ้งเหตุละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล
- 5) มีการอบรมด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลให้กับบุคลากรของ รฟม. เป็นประจำทุกปี
- 6) มีการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล เป็นประจำทุกไตรมาส

กระบวนการรับแจ้งเหตุการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล

เมื่อ รฟม. ได้รับแจ้งเหตุการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล จะดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล หากพบว่าเป็นการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลจะต้องประเมินความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามแนวปฏิบัติการประเมินผลกระทบด้านการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล (Data Protection Impact Assessment) และดำเนินการดังนี้



• ช่องทางการแจ้งเหตุการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล

หากประชาชนทั่วไปพบเห็นการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลของ รฟม. สามารถแจ้งเหตุการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลได้ที่ www.mrta.co.th หัวข้อนโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล - การแจ้งเหตุละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล โดยสามารถดาวน์โหลดแบบฟอร์มการแจ้งเหตุละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล กรอกรายละเอียดต่าง ๆ ให้ครบถ้วน และยื่นแบบฟอร์มด้วยตนเองหรือมอบอำนาจให้ผู้อื่นจัดส่งแบบฟอร์มได้ที่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 หรืออีเมล saraban@mrta.co.th ทั้งนี้ ต้องจัดส่งแบบฟอร์มภายใน 24 ชั่วโมง นับแต่ทราบเหตุ

โดยในปีงบประมาณ 2567 ไม่พบการขอใช้สิทธิของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล และการแจ้งเหตุละเมิดข้อมูลส่วนบุคคล

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
จำนวนข้อร้องเรียนการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลทั้งหมดที่ได้รับการยืนยันแล้ว (GRI 418-1)				
• ข้อร้องเรียนจากบุคคลภายนอก	0	0	0	0
• ข้อร้องเรียนจากหน่วยงานกำกับ	0	0	0	0
จำนวนข้อมูลของลูกค้าทั้งหมดที่มีการรั่วไหล ถูกโจรกรรม หรือสูญหาย (GRI 418-1)	0	0	0	0

ธรรมาภิบาลและความโปร่งใส (GRI 3-3)

ในการดำเนินงานของ รฟม. ได้ตระหนักถึงหลักธรรมาภิบาล กฎหมาย และจริยธรรม และส่งเสริมให้ผู้บริหารและพนักงานเห็นถึงความสำคัญกับการดำเนินงานด้วยความโปร่งใส ปราศจากการทุจริต เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและประชาชน โดย รฟม. มีนโยบายและแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการต่อต้านทุจริตและรับสินบน ดังนี้

นโยบายการต่อต้านทุจริตและรับสินบน (GRI 2-23)

รฟม. ต่อด้านการทุจริตทุกรูปแบบและถือปฏิบัติตามกฎหมาย คู่มือ หรือแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริต รวมทั้ง นโยบายที่เกี่ยวกับการต่อต้านทุจริต และการให้หรือรับสินบนของ รฟม.

แนวปฏิบัติการต่อต้านทุจริตและรับสินบน

- บุคลากรของ รฟม. ต้องปฏิบัติตามนโยบายนี้โดยไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องการรับหรือให้สินบนและการคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม
- บุคลากรของ รฟม. จะต้องไม่เรียกร้อง จัดหา หรือรับสินบนเพื่อประโยชน์ส่วนตน หรือประโยชน์ของ รฟม. หรือประโยชน์ของผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับ รฟม. หรือประโยชน์ของผู้ที่มีความเกี่ยวข้องกับตน ไม่ว่าจะเป็นคนในครอบครัว เพื่อน หรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในลักษณะอื่นใด
- บุคลากรของ รฟม. จะต้องไม่เสนอว่าจะให้ สัญญาว่าจะให้ หรือมอบสินบนให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ เจ้าหน้าที่ภาคเอกชน หรือบุคคลอื่นใด โดยมีจุดประสงค์เพื่อจูงใจให้กระทำการ ไม่กระทำการ หรือประวิงการกระทำความผิดด้วยหน้าที่และกฎหมาย
- เมื่อผู้ใดพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายเป็นการรับหรือให้สินบนและคอร์รัปชัน จะต้องแจ้งให้ผู้บังคับบัญชา หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือตามช่องทางการแจ้งเบาะแสการรับเรื่องร้องเรียนการกระทำผิดทันที
- รฟม. จัดให้มีการประเมินความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันการรับสินบนและการคอร์รัปชัน
- รฟม. คำนึงถึงความเป็นธรรมและปกป้องเจ้าหน้าที่ ไม่ลดตำแหน่ง ลงโทษ หรือให้ผลทางลบต่อเจ้าหน้าที่ที่ปฏิเสธการรับหรือให้สินบน แม้ว่าการกระทำนั้นจะทำให้ รฟม. สูญเสียโอกาสทางธุรกิจ
- สำหรับความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการจัดซื้อจัดจ้าง ห้ามมีการให้หรือรับสินบนในการดำเนินธุรกิจและการจัดซื้อจัดจ้างทุกชนิด การดำเนินธุรกิจและการติดต่อกันของ รฟม. จะต้องเป็นไปอย่างโปร่งใส ซื่อสัตย์ ตรวจสอบได้ และอยู่ภายใต้กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- การดำเนินการใด ๆ ตามนโยบายนี้ให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในคู่มือ ระเบียบ ข้อบังคับ รฟม. ตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ รฟม. เห็นสมควรกำหนดภายหลังเพื่อให้เป็นไปตามนโยบายนี้

ความเสี่ยงด้านการทุจริตประพฤติมิชอบ (GRI 205-1)

รฟม. ได้มีการประเมินความเสี่ยงการทุจริตเพื่อป้องกันการรับสินบนและการคอร์รัปชัน ในปีงบประมาณ 2567 ตามข้อกำหนดของสำนักงาน ป.ป.ท. (ดำเนินการผ่าน ศปท.คค.) โดยกำหนดให้หน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเมินความเสี่ยงทุจริต โครงการจัดซื้อจัดจ้างงบประมาณปี 2567 ที่มีวงเงินสูงสุด 1 โครงการ และตามข้อกำหนดของเกณฑ์การประเมิน ITA ประจำปีงบประมาณ 2567 ของสำนักงาน ป.ป.ท. ในส่วนของแบบวัดการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (OIT) ข้อคำถาม O30 การประเมินความเสี่ยงการทุจริตในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสินบน ซึ่งกำหนดให้ รฟม. ต้องแสดงผลการประเมินความเสี่ยงการทุจริตในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสินบนของการดำเนินงานหรือการปฏิบัติหน้าที่ ตามภารกิจของหน่วยงาน โดยอย่างน้อยต้องประกอบด้วยประเด็นการอนุมัติ อนุญาต ตาม พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558 การใช้อำนาจตามกฎหมาย/การให้บริการตามภารกิจ การจัดซื้อ จัดจ้าง และการบริหารงานบุคคล โดย รฟม. มีผลการประเมินความเสี่ยงการทุจริตฯ ประจำปีงบประมาณ 2567 ตามข้อกำหนดดังกล่าว ดังนี้

เหตุการณ์ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง	มาตรการในการบริหารจัดการความเสี่ยง
1. การอนุมัติ อนุญาต ตาม พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ. 2558		
1.1 การพิจารณาคำร้องขอให้ถอนคืนหรือจัดซื้อที่ดินและหรือสิ่งปลูกสร้างส่วนที่เหลือตามมาตรา 33 และมาตรา 34 ได้ตามระยะเวลาที่กำหนด		
A1 เจ้าหน้าที่ประวิงเวลาในการตรวจเอกสารเพื่อเรียกเก็บค่าดำเนินการ	(ต่ำ)	จัดทำมาตรการกำหนดไม่ให้เจ้าหน้าที่เรียกเก็บเงินหรือผลประโยชน์ ค่าตอบแทนจากผู้ถูกเวนคืนและกำหนดบทลงโทษอย่างเคร่งครัดต่อเจ้าหน้าที่ที่มีพฤติกรรมทุจริต
1.2 การอนุญาตใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม. (ชั่วคราว)		
A2 เจ้าหน้าที่ไม่ได้จัดเตรียมเอกสารให้สามารถเข้าถึงได้ง่าย ประชาชนต้องติดต่อเจ้าหน้าที่เป็นรายบุคคล เพื่อขอเอกสารที่เกี่ยวข้องโดยแลกกับการจ่ายค่าดำเนินการให้เจ้าหน้าที่	(ต่ำ)	จัดเตรียมช่องทางออนไลน์ (เว็บไซต์ รฟม.) เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงเอกสารและกระบวนการสำหรับประกอบการขออนุญาตใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม.
A3 เจ้าหน้าที่ประวิงเวลาในการตรวจเอกสารเพื่อเรียกเก็บค่าดำเนินการ	(ต่ำ)	จัดทำคู่มือการปฏิบัติการอนุญาตให้ใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม. เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติหน้าที่ตามกระบวนการได้อย่างถูกต้อง โปร่งใส และเป็นไปตามข้อบังคับของ รฟม.
A4 เจ้าหน้าที่จัดเก็บค่าตอบแทนต่ำกว่าความเป็นจริง หรือให้ใช้พื้นที่เกินกว่าขนาดที่กำหนดในสัญญา โดยแลกกับการจ่ายค่าดำเนินการให้เจ้าหน้าที่	(ต่ำ)	กำหนดมีการตรวจสอบการคิดค่าตอบแทนสำหรับการขออนุญาตใช้ประโยชน์ในอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม. ให้เป็นไปตามข้อบังคับของ รฟม. และตรวจสอบการใช้พื้นที่ให้เป็นไปตามสัญญาเป็นประจำ
1.3 การอนุญาตก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า		
A5 เจ้าหน้าที่ประวิงเวลาในการตรวจเอกสารเพื่อเรียกเก็บค่าดำเนินการ	(ต่ำ)	1. จัดทำคู่มือประชาชนและ Infographic ขั้นตอนการขออนุญาตก่อสร้างภายในเขตปลอดภัยระบบรถไฟฟ้า และเผยแพร่บนเว็บไซต์ของสำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ และ รฟม. 2. มีการกำหนดระยะเวลาในการดำเนินการ/พิจารณาเป็น KPI ของแผนก 3. กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติ No Gift อย่างเคร่งครัด 4. กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 อย่างเคร่งครัด 5. กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามข้อบังคับ รฟม. ว่าด้วยประมวลจริยธรรมของ รฟม. พ.ศ. 2556 อย่างเคร่งครัด 6. กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2564 อย่างเคร่งครัด
A6 เจ้าหน้าที่ให้หมายเลขใบอนุญาตการส่วนตัวกับผู้ขอข้อมูลในการโอนชำระค่าธรรมเนียมการขอข้อมูล ข่าวสาร/เจ้าหน้าที่ไม่ดำเนินการออกใบเสร็จรับเงินค่าธรรมเนียมการขอข้อมูลข่าวสารให้แก่ผู้ขอข้อมูล	(ต่ำ)	กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามระเบียบ รฟม. ว่าด้วยอัตราค่าตรวจสอบแนวเขตทาง และค่าตรวจสอบผลกระทบต่อบรรยากาศจากการดำเนินการก่อสร้างอาคารและสิ่งปลูกสร้างตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้า พ.ศ. 2562 อย่างเคร่งครัด

เหตุการณ์ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง	มาตรการในการบริหารจัดการความเสี่ยง
A7 เจ้าหน้าที่รับของกำนัลหรือค่าดำเนินการที่ประชาชนนำมาเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินการ	(ต่ำ)	- กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติ No Gift อย่างเคร่งครัด - กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการรถไฟฯ พ.ศ. 2543 อย่างเคร่งครัด - กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามข้อบังคับ รฟม. ว่าด้วยประมวลจริยธรรมของ รฟม. พ.ศ. 2556 อย่างเคร่งครัด - กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามระเบียบว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2564 อย่างเคร่งครัด
2. การใช้อำนาจตามกฎหมาย/การให้บริการตามภารกิจ		
2.1 การขอข้อมูลข่าวสารของ รฟม. (กรณีประชาชนขอแบบการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า)		
B1 พนักงานเรียกรับผลประโยชน์จากผู้ขอข้อมูล	(ปานกลาง)	ให้ความรู้และปลูกจิตสำนึกเกี่ยวกับกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน
B2 พนักงานประวิงเวลาในการจัดเตรียมเอกสารเพื่อเรียกรับค่าดำเนินการ	(ต่ำ)	ทบทวนแนวปฏิบัติในการมอบหมายงานที่ชัดเจนและการติดตามงาน
B3 ประชาชนต้องติดต่อพนักงานเป็นรายบุคคลเพื่อขอเอกสารที่เกี่ยวข้องโดยแยกกับการจ่ายค่าดำเนินการให้พนักงาน	(ต่ำ)	เพิ่มช่องทางการติดต่อสื่อสารให้กับประชาชนเพื่อลดการติดต่อพนักงานเป็นรายบุคคล
2.2 กระบวนการรับเรื่องร้องเรียน		
B4 เจ้าหน้าที่รับของกำนัลหรือค่าดำเนินการที่ประชาชนนำมาให้เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินการ/เจ้าหน้าที่ให้หมายเลขโทรศัพท์ส่วนตัวให้ผู้ร้องติดต่อเจ้าหน้าที่โดยตรง โดยเลี่ยงการประสานผ่านระบบ Call Center เพื่อเรียกรับของกำนัลหรือสินบนในการดำเนินการ	(ต่ำ)	ติดตั้งกล้องวงจรปิดให้ครอบคลุมศูนย์ราชการสะดวก
B5 เจ้าหน้าที่เรียกรับของกำนัลเพื่อให้เขียนแบบคำร้องในกรณีความเสียหายต่อทรัพย์สินให้มีมูลค่าสูงเกินข้อเท็จจริง	(ต่ำ)	กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามระเบียบ รฟม. ว่าด้วยการจัดการข้อร้องเรียน พ.ศ. 2566 และคู่มือการจัดการข้อร้องเรียน อย่างเคร่งครัด
B6 เจ้าหน้าที่ปกปิดและไม่ชี้แจงข้อเท็จจริงให้กับประชาชนทราบ และมีการเรียกค่าดำเนินการเพื่อตรวจสอบข้อมูล/เจ้าหน้าที่เรียกเก็บค่าดำเนินการเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินการตรวจสอบและแก้ไข	(ต่ำ)	กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามระเบียบ รฟม. ว่าด้วยการจัดการข้อร้องเรียน พ.ศ. 2566 และคู่มือการจัดการข้อร้องเรียน อย่างเคร่งครัด
3. การจัดซื้อจัดจ้าง		
งานจ้างบริการระบบบริหารจัดการข้อมูลแบบรวมศูนย์ (โครงการจัดซื้อจัดจ้างงบประมาณสูงสุดในปีงบประมาณ 2567)		
C1 กำหนดคุณลักษณะเฉพาะและคุณสมบัติทางเทคนิคไม่เหมาะสมเพื่อเอื้อประโยชน์ให้บริษัทใดบริษัทหนึ่ง	(ต่ำ)	- จัดทำข้อกำหนด/ขอบเขตของงานและราคากลางตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ - วางแผน กำหนดระยะเวลาปฏิบัติงาน และปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้

เหตุการณ์ความเสี่ยง	ระดับความเสี่ยง	มาตรการในการบริหารจัดการความเสี่ยง
C2 ผู้เข้าร่วมการประกวดราคามีผลประโยชน์ร่วมกันกับผู้เข้าร่วมการประกวดราคารายอื่น/ผู้รับจ้างมีการติดสินบนคณะกรรมการพิจารณาผลการประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเอื้อประโยชน์ให้กับตนเอง	(ปานกลาง)	1. วางแผน กำหนดระยะเวลาปฏิบัติงาน และปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ 2. กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติ No Gift อย่างเคร่งครัด 3. กำหนดให้คณะกรรมการต้องรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และตรวจสอบความเกี่ยวข้องระหว่างคณะกรรมการตรวจรับพัสดุกับบริษัทคู่สัญญา 4. กำหนด/จำกัดสิทธิในการเข้าถึงข้อมูล
C3 ผู้ชนะการประกวดราคามีการติดสินบนเจ้าหน้าที่เพื่อเอื้อประโยชน์ให้กับตนเอง	(ปานกลาง)	1. วางแผน กำหนดระยะเวลาปฏิบัติงาน และปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ 2. กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติ No Gift อย่างเคร่งครัด
C4 ผู้ชนะการประกวดราคามีการติดสินบนคณะกรรมการตรวจรับพัสดุเพื่อเอื้อประโยชน์ให้กับตนเอง/คณะกรรมการตรวจรับพัสดุประวิงเวลาในการตรวจรับและเบิกจ่ายเพื่อเรียกรับผลประโยชน์	(ปานกลาง)	1. วางแผน กำหนดระยะเวลาปฏิบัติงาน และปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผนที่วางไว้ 2. กำกับให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติ No Gift อย่างเคร่งครัด
4. การบริหารงานบุคคล		
กระบวนการบริหารทรัพยากรบุคคล		
D1 เจ้าหน้าที่เรียกรับผลประโยชน์หรือเรียกรื้อสิ่งตอบแทนจากการปฏิบัติงานในหน้าที่รับผิดชอบ	(ปานกลาง)	จัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน ขั้นตอน ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง หลักเกณฑ์การดำเนินงานที่ชัดเจน/อบรมจริยธรรมและวินัยให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน
D2 การสรรหา บรรจุ แต่งตั้ง โยกย้าย เลื่อนตำแหน่งในหน่วยงานมีการเอื้อประโยชน์ให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือพวกพ้อง	(ต่ำ)	จัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน ขั้นตอน ข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง หลักเกณฑ์การดำเนินงานที่ชัดเจน
D3 การนำข้อมูลลับเกี่ยวกับการบริหารงานบุคคลไปเผยแพร่ต่อบุคคลภายนอก	(ปานกลาง)	กำกับดูแล เน้นย้ำให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน พึงตระหนักถึงจรรยาบรรณวิชาชีพ ทรัพยากรบุคคล กฎหมายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล การเก็บรักษาข้อมูลความลับขององค์กรและพนักงาน รวมทั้ง หลักเสี่ยง การกระทำที่มีความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดการทุจริตหรือการแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตน

โดยในปี 2567 รฟม. ได้มีการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมให้เกิดธรรมาภิบาลและความโปร่งใส ดังนี้

รฟม. ได้มีการจัดทำ “โครงการพัฒนาและส่งเสริมธรรมาภิบาลองค์กร” เพื่อให้การขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีมีการนำไปปฏิบัติที่ชัดเจนและมีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง เสริมสร้างให้เกิดธรรมาภิบาลในองค์กร ตลอดจนเสริมสร้างบรรยากาศและพฤติกรรมจริยธรรมที่ดีในระดับคณะกรรมการ

ผู้บริหาร และพนักงาน อย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี โดยในปีงบประมาณ 2567 รฟม. ได้มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการสร้างผู้นำเพื่อเป็นต้นแบบด้านจริยธรรมและคุณธรรม รวมทั้ง สร้างบรรยากาศภายในองค์กรและส่งเสริมให้บุคลากรประพฤติปฏิบัติอย่างมีจริยธรรม โดยได้มี “นโยบายและแนวปฏิบัติภายใต้นโยบายการให้และรับของขวัญ (No Gift Policy)” ครอบคลุมทั้งในช่วงเทศกาลปีใหม่และตลอดทั้งปี



ทั้งนี้ ผู้บริหาร รฟม. นำโดยผู้ว่าการ รฟม. ลงนามในคำประกาศตนเป็นผู้นำงดรับของขวัญและประโยชน์อื่นใด ตามนโยบาย No Gift ของ รฟม. เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดี (Role Model) และกระตุ้นให้พนักงานทั่วทั้งองค์กรปฏิบัติตาม ซึ่งจากผลการดำเนินงานตามนโยบายการให้และรับของขวัญ พบว่าผู้บริหาร รฟม. (ผู้ว่าการ รองผู้ว่าการ ผู้ช่วยผู้ว่าการ ผู้อำนวยการฝ่าย/สำนัก และผู้อำนวยการกอง/สำนักงาน) ได้ลงนามในคำประกาศตนเป็นผู้นำงดรับของขวัญและประโยชน์อื่นใด ตามนโยบาย No Gift ของ รฟม. ครบทุกท่าน และได้รายงานแบบแสดงรายการการรับของขวัญ ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใด ตามงวดรายงานที่กำหนด ครบถ้วนทุกรอบเวลา นอกจากนี้ รฟม. ได้จัดทำ “แนวปฏิบัติในการแสดงความมุ่งมั่นต่อการปฏิบัติตามกฎหมายและมีจริยธรรมของผู้ในระดับสูง ประจำปีงบประมาณ 2567” ต่อเนื่องเป็นปีที่ 6 เพื่อช่วยส่งเสริมให้องค์กรมีธรรมาภิบาลอย่างยั่งยืน ผ่านการให้ผู้นำระดับสูงของ รฟม. ดำเนินงานตามแนวปฏิบัติใน 6 ประเด็นที่สำคัญ ได้แก่

1. การสร้างให้เกิดธรรมาภิบาลในองค์กร
2. การเป็นต้นแบบที่ดีในเรื่องความซื่อสัตย์สุจริต
3. การเป็นต้นแบบที่ดีในเรื่องความรับผิดชอบต่อการปฏิบัติหน้าที่
4. การกำกับดูแลให้บุคลากรปฏิบัติตามกฎหมาย
5. การสร้างความตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในการป้องกันการทุจริตคอร์รัปชัน
6. การขับเคลื่อนผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA)

นอกจากนี้ ผู้บริหารและพนักงาน รฟม. ยังได้เข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการมีธรรมาภิบาลและการต่อต้านการทุจริต อาทิ งานวันต่อต้านคอร์รัปชันสากล (ประเทศไทย) ซึ่งได้จัดขึ้นภายใต้แนวคิด “Zero Tolerance คนไทยไม่ทนต่อการทุจริต” เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2566 ณ อาคารศูนย์การประชุมอิมแพ็ค ฟอรั่ม เมืองทองธานี จังหวัดนนทบุรี



เข้าร่วมงาน “วันต่อต้านคอร์รัปชัน 2567” จัดโดยองค์กรต่อต้านคอร์รัปชัน (ประเทศไทย) ภายใต้แนวคิด “โกงแบบโปร่งใส ESG ... G เหมือนมีแต่ของใบเหิน” เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2567 ผ่านการถ่ายทอดสด Online Event Facebook

การสื่อสารและฝึกอบรมด้านการต่อต้านการทุจริต

รฟม. ได้จัดทำ “คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรม รฟม.” ซึ่งมีสาระสำคัญในการต่อต้านการทุจริตมิให้เกิดขึ้นภายในองค์กร โดยใช้มาตรฐานทางจริยธรรมอันเป็นค่านิยมหลัก จริยธรรมของผู้ปฏิบัติงานในแต่ละระดับ กลไกและระบบการบังคับใช้ประมวลจริยธรรม และขั้นตอนการลงโทษ เป็นต้น เป็นแนวทางในการปฏิบัติ โดยคณะกรรมการ รฟม. ได้เห็นชอบผลการทบทวน/ปรับปรุงคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรม รฟม. สำหรับใช้ใน ปีงบประมาณ 2567 รวมถึงแนวปฏิบัติ Dos & Don'ts ในการประพฤติปฏิบัติตนทางจริยธรรมของผู้ปฏิบัติงานในแต่ละระดับ เพื่อลดความสับสนเกี่ยวกับพฤติกรรมสีเทาและเป็นแนวทางในการประพฤติตนทางจริยธรรมตามคู่มือฯ และได้สื่อสารเพื่อให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รฟม. รับรู้และนำไปปฏิบัติ ดังนี้

- 1) การเผยแพร่คู่มือฯ ไปยังคณะกรรมการ : โดยการจัดส่งเอกสารข้อบังคับ รฟม. ว่าด้วยประมวลจริยธรรมของ รฟม. พ.ศ. 2556 และคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรมของ รฟม. ให้กรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ การเผยแพร่คู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรมของ รฟม. รวมถึงเอกสารที่เกี่ยวข้อง
- 2) การเผยแพร่คู่มือฯ ไปยังผู้บริหาร : ผ่านช่องทางสื่อสารภายในและเว็บไซต์ รฟม. : การกำกับดูแลกิจการที่ดี นอกจากนี้ได้สื่อสารชี้แจง “การดำเนินการตามแนวปฏิบัติในการแสดงความมุ่งมั่นต่อการปฏิบัติตามกฎหมายและจริยธรรมของผู้บริหารระดับสูง ประจำปีงบประมาณ 2567” ให้กับพนักงานที่เกี่ยวข้องผู้บริหาร และพนักงานที่สนใจ เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2566
- 3) การเผยแพร่คู่มือฯ ไปยังพนักงาน : ผ่านช่องทางสื่อสารภายในและเว็บไซต์ รฟม. : การกำกับดูแลกิจการที่ดี นอกจากนี้ได้สื่อสารชี้แจง “นโยบายการให้และรับของขวัญของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2567 (No Gift Policy)” ให้พนักงาน เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2566 เพื่อปลูกจิตสำนึกสร้างวัฒนธรรมให้ปฏิเสธการรับของขวัญของกำนัลทุกชนิด



• การสื่อสารด้านการต่อต้านการทุจริต (GRI 205-2)

ประเภท	จำนวน (คน)	ร้อยละ
คณะกรรมการที่ได้รับการสื่อสารนโยบายและแนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตขององค์กร	15	100
พนักงานที่ได้รับการสื่อสารนโยบายและแนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตขององค์กร	1,166	100
จำแนกตามตำแหน่งงาน		
• ผู้บริหารระดับสูง	28	100
• ผู้บริหารระดับกลาง	74	100
• ผู้บริหารระดับต้น	252	100
• พนักงานระดับปฏิบัติการ	812	100
จำแนกตามสถานที่ปฏิบัติงาน		
• สำนักงานใหญ่และอาคารหลัก	1,012	100
• นอกสำนักงานใหญ่และอาคารหลัก	154	100
พันธมิตรทางธุรกิจที่ได้รับการสื่อสารนโยบายและแนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตขององค์กร	N/A	N/A

รฟม. ได้จัดกิจกรรมให้ความรู้เรื่องการป้องกันและปราบปรามการทุจริต โดย พลอากาศเอก วีรวิท คงศักดิ์ อดีตรองผู้บัญชาการทหารสูงสุด เป็นวิทยากรบรรยายหัวข้อ “การป้องกันและการต่อต้านการทุจริต - หลักคิดและแนวปฏิบัติระดับหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ” เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2566 ณ ห้องประชุม 2 ชั้น 9 อาคาร 1 รฟม. ให้แก่ คณะกรรมการ รฟม. คณะกรรมการตรวจสอบ คณะอนุกรรมการกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ คณะอนุกรรมการกำกับดูแลงานด้าน GRC ผู้บริหารระดับสูง (ผู้ว่าการ รองผู้ว่าการ ผู้ช่วยผู้ว่าการ และผู้อำนวยการฝ่าย/ สำนัก/ สำนักงาน) และพนักงาน รฟม. ที่ได้รับการบรรจุในช่วงปีงบประมาณ 2564 - 2566 เพื่อสร้างบรรยากาศให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานมีความตระหนักในเรื่องการดำเนินงานตามหลักธรรมาภิบาล กฎหมาย และจริยธรรม รวมถึงสามารถนำมาใช้ปฏิบัติงานได้อย่างถูกต้องเหมาะสม โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของประชาชนและประโยชน์ส่วนรวมเป็นสำคัญ เพื่อสร้างให้ รฟม. เป็นองค์กรที่มีการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมีธรรมาภิบาล เป็นที่เชื่อถือและไว้วางใจของประชาชนต่อไป



• การฝึกอบรมด้านการต่อต้านการทุจริต (GRI 205-2)

ประเภท	จำนวน (คน)	ร้อยละ
คณะกรรมการที่ได้รับการอบรมนโยบายและแนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตขององค์กร	3	20
พนักงานที่ได้รับการอบรมนโยบายและแนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตขององค์กร	142	12.17
จำแนกตามตำแหน่งงาน		
• ผู้บริหารระดับสูง	24	85.71
• พนักงานระดับปฏิบัติการ	118	14.53



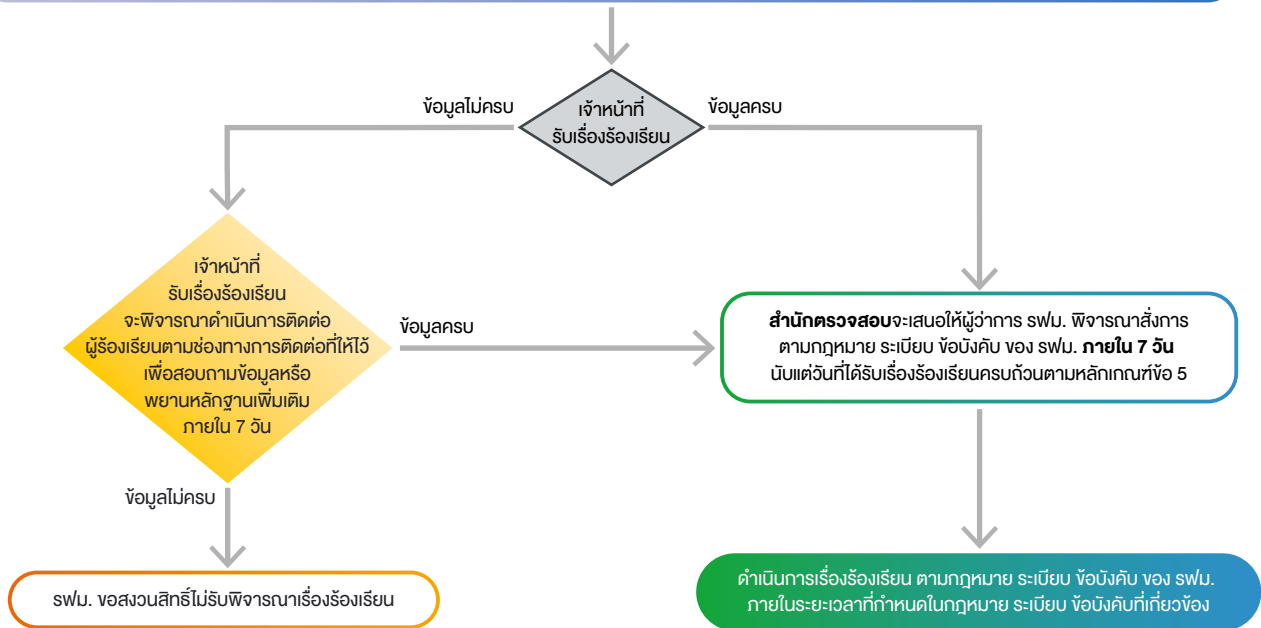
การจัดการกับเรื่องร้องเรียนด้านการทุจริต (GRI 2-16, 2-25, 2-26)

รฟม. ได้กำหนดแนวทางการจัดการกับเรื่องร้องเรียนการทุจริตของ รฟม. ไว้ใน “คู่มือการแจ้งเรื่องร้องเรียนการทุจริตประพฤติมิชอบและการฝ่าฝืนจริยธรรม การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ฉบับปรับปรุง 2567” และได้เผยแพร่ไว้ในเว็บไซต์ รฟม. ที่ <https://mccc.mrta.co.th/FormCorrupt.aspx> โดย รฟม. ได้กำหนดขั้นตอนการแจ้งเรื่องร้องเรียนไว้ ดังนี้

ผู้ร้องเรียนยื่นแบบร้องเรียนผ่านช่องทางการแจ้งเรื่องร้องเรียนของ สฟม. พร้อมเอกสารหลักฐานที่ชัดเจน โดยระบุชื่อ หรือตำแหน่ง หรือส่วนงานที่ถูกร้องเรียน (ถ้ามี) และช่วงเวลาการกระทำผิด

ผ่านช่องทาง

1. ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ ณ สำนักตรวจสอบ ชั้น 4 อาคาร 1 สฟม.
2. ส่งทางไปรษณีย์มาที่ สำนักตรวจสอบ สฟม. เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กทม. 10310
3. โทรศัพท์หมายเลข 0 2716 4000 ต่อ 2405, 1409, 2455, 2456 และ 2462
4. ระบบบริการออนไลน์ ของ สฟม. (MRTA e-Services) บนเว็บไซต์ www.mrta.co.th โดยกรอกข้อมูลในแบบฟอร์มการแจ้งเรื่องร้องเรียนการทุจริตประพฤติมิชอบ และการฝ่าฝืนจริยธรรม สฟม.
5. เว็บไซต์ภายใน สฟม. (Intranet) โดยกรอกข้อมูลในแบบฟอร์มการแจ้งเรื่องร้องเรียนการทุจริตประพฤติมิชอบ และการฝ่าฝืนจริยธรรม สฟม.
6. จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-mail) มาที่ audit@mrta.co.th



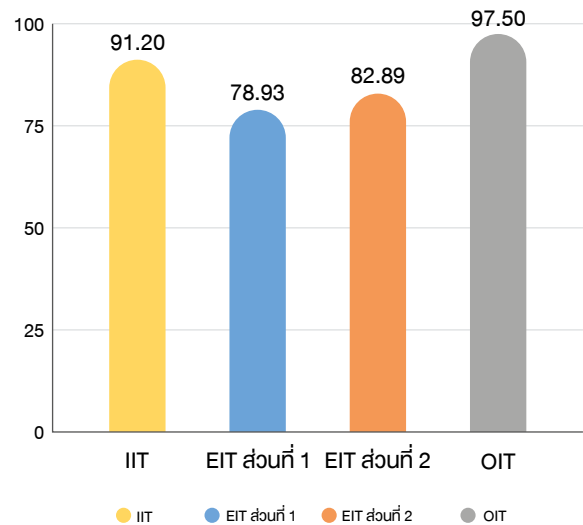
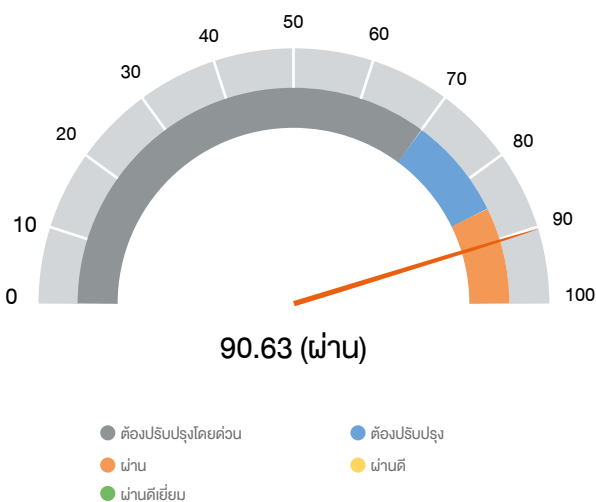
รฟม. ได้จัดให้มีช่องทางแจ้งเรื่องร้องเรียนการทุจริตประพฤติมิชอบและการฝ่าฝืนจริยธรรม หากพบเห็นการทุจริตและฝ่าฝืนจริยธรรมของกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงาน ด้วยช่องทางต่าง ๆ ดังนี้



ผลการดำเนินงาน

• การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ

สำนักงาน ป.ป.ช. ได้เผยแพร่ผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity & Transparency Assessment: ITA) ประจำปีงบประมาณ 2567 ผ่านเว็บไซต์เมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2567 โดย รฟม. มีคะแนนในภาพรวมเท่ากับ 90.63 คะแนน อยู่ในระดับ “ผ่าน” อยู่ในลำดับที่ 37 จากรัฐวิสาหกิจทั้งหมด 51 แห่ง และอยู่ในลำดับที่ 3 จากรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมทั้งหมด 9 แห่ง และมีผลการประเมินจากการเปิดเผยข้อมูลสาธารณะ (OIT) ผลการประเมินการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายในองค์กร (IIT) และผลการประเมินการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอกองค์กร (EIT) เท่ากับ 97.50, 91.20, และ 80.91 คะแนน ตามลำดับ



• การติดตามผลการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมจรรยาบรรณของผู้บริหารและพนักงาน รฟม.

ระดับผู้บริหาร : ผู้นำระดับสูงของ รฟม. (ผู้ว่าการ รองผู้ว่าการ และผู้ช่วยผู้ว่าการ) ได้ปฏิบัติตามแนวปฏิบัติในการแสดงความมุ่งมั่นต่อการปฏิบัติตามกฎหมายและมีจริยธรรมของผู้บริหารระดับสูง ประจำปีงบประมาณ 2567 สำเร็จร้อยละ 100 (ติดต่อกันเป็นปีที่ 4) และพนักงานมีความเชื่อมั่นร้อยละ 82.38 ว่าผู้นำระดับสูงมีความมุ่งมั่นต่อการปฏิบัติตามกฎหมายและมีจริยธรรม (ผลสำรวจปีงบประมาณ 2566 เท่ากับร้อยละ 81.97)

การปฏิบัติตามแนวปฏิบัติในการแสดงความมุ่งมั่นต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย และมีจริยธรรมของผู้บริหารระดับสูง ประจำปีงบประมาณ 2567	ความสำเร็จ (ร้อยละ)
ผู้นำระดับสูงของ รฟม. (ผู้ว่าการ รองผู้ว่าการ และผู้ช่วยผู้ว่าการ)	100

ความเชื่อมั่นของพนักงาน	ปี 2566 (ร้อยละ)	ปี 2567 (ร้อยละ)
ความเชื่อมั่นของพนักงานว่าผู้นำระดับสูงมีความมุ่งมั่นต่อการปฏิบัติตามกฎหมายและมีจริยธรรม	81.97	82.38

ระดับพนักงาน : ได้กำหนดเครื่องมือในการประเมินผลการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมตามคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรม รฟม. ผ่านการประเมินพฤติกรรมตามสมรรถนะ (Core Competency) หัวข้อคุณธรรมและจริยธรรม (Integrity) ซึ่งประเมินโดยผู้บังคับบัญชาของพนักงานแต่ละบุคคล (ประเมินเฉพาะพนักงานในบังคับบัญชาของตนเป็นรายคน) โดยจะพิจารณาจากพฤติกรรมที่พนักงานแต่ละคนได้แสดงออกในเรื่องคุณธรรมและจริยธรรม กล่าวคือพนักงานแต่ละคนได้แสดงออกว่าปฏิบัติงานอย่างซื่อสัตย์สุจริต มีจิตสำนึกที่ดี รับผิดชอบต่อหน้าที่ รวมทั้ง มีความใส่ใจและความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องหรือไม่อย่างไร ซึ่งการประเมินนี้เป็นองค์ประกอบหนึ่งของการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีของพนักงานระดับปฏิบัติการจนถึงระดับผู้อำนวยการกองหรือเทียบเท่า โดยใน 1 ปีจะมีการประเมิน 2 ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 (1 ส.ค. - 31 ม.ค. ของปีถัดไป) และครั้งที่ 2 (1 ก.พ. - 31 ก.ค. ของปีถัดไป) พบว่า ในรอบการประเมินครั้งที่ 1 ของปีงบประมาณ 2567 (1 ส.ค. 66 - 31 ม.ค. 67) บุคลากรระดับพนักงาน มีผลการประเมิน

Core Competency หัวข้อคุณธรรมและจริยธรรม เฉลี่ยในภาพรวม 4.63 จาก 5.00 คะแนน เพิ่มขึ้นจากผลการประเมินฯ ครั้งที่ 2 ของปีงบประมาณ 2566 (1 ก.พ. - 31 ก.ค. 66) ที่เท่ากับ 4.56 จาก 5.00 คะแนน

ผลการประเมิน Core Competency หัวข้อคุณธรรมและจริยธรรม	ครั้งที่ 1 (คะแนน)	ครั้งที่ 2 (คะแนน)
บุคลากรระดับพนักงาน	4.56	4.63

• ผลการสำรวจผู้บริหารและพนักงาน รฟม. เรื่องการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2567

รฟม. ได้จัดกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยแบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่ กิจกรรมด้านการสร้างคนดีคนเก่ง กิจกรรมด้านศาสนา และกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และได้สำรวจถึงความตระหนักรู้จากการเข้าร่วมกิจกรรมดังกล่าวที่ส่งผลต่อผู้ร่วมกิจกรรม โดยสรุปผลได้ ดังนี้

ความตระหนักรู้ต่อการเข้าร่วมกิจกรรมการกำกับดูแลกิจการที่ดี	ผู้บริหาร (ร้อยละ)	พนักงาน (ร้อยละ)
กิจกรรมด้านการสร้างคนดีคนเก่ง	92.81	88.03
กิจกรรมด้านศาสนา	100	86.11
กิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม	100	97.06

• ผลการสำรวจด้านคุณธรรมและความโปร่งใสของ รฟม.

รฟม. มีผลการสำรวจด้านคุณธรรมและความโปร่งใส ในภาพรวมขององค์กร ประจำปีงบประมาณ 2567 ดังนี้

- 1) มีพนักงานที่ระบุรับรู้และปฏิบัติตามคู่มือการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจริยธรรม รฟม. ร้อยละ 87.44 (สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ : ร้อยละ 80.00)
- 2) มีผลสำรวจภาพลักษณ์องค์กร ด้านคุณธรรมและความโปร่งใส เท่ากับ 4.16 คะแนน สูงขึ้นกว่าปีงบประมาณที่ผ่านมา (ปีงบประมาณ 2566 เท่ากับ 4.15/5.00 คะแนน)
- 3) มีคะแนนแบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายใน (IIT) จากการประเมิน ITA เท่ากับ 91.20 คะแนน (ปีงบประมาณ 2566 เท่ากับ 87.87/100.00 คะแนน)
- 4) มีคะแนนแบบวัดการรับรู้ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภายนอก (EIT) จากการประเมิน ITA เท่ากับ 80.91 คะแนน (ปีงบประมาณ 2566 เท่ากับ 88.19/100.00 คะแนน)
- 5) มีพนักงานรับรู้วัฒนธรรมองค์กร RAPID ในระดับมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 86.20 และมีการแสดงพฤติกรรมตามวัฒนธรรมองค์กรในระดับมากที่สุดเช่นเดียวกัน คิดเป็นร้อยละ 88.20 (บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ว่าบุคลากรรับรู้ค่านิยมไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 และแสดงพฤติกรรมตามวัฒนธรรมองค์กรไม่น้อยกว่าร้อยละ 50)

เรื่องร้องเรียนการทุจริตและประพฤติมิชอบ (GRI 205-3)

การทุจริตและประพฤติมิชอบ	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
จำนวนเหตุการณ์ทุจริตที่เกิดขึ้น (เรื่อง)	0	0	0
จำนวนเหตุการณ์ทุจริตทั้งหมดที่เกิดขึ้นซึ่งพนักงานถูกเลิกจ้างหรือถูกลงโทษทางวินัย (เรื่อง)	0	0	0
จำนวนเหตุการณ์ที่มีการยกเลิกหรือไม่ต่อสัญญาจ้างกับพันธมิตรทางธุรกิจ เนื่องจากการละเมิดที่เกี่ยวข้องกับการทุจริต (เรื่อง)	0	0	0
คดีทางกฎหมายเกี่ยวกับการทุจริตที่นำมาฟ้องร้ององค์กรหรือพนักงานขององค์กร ในระหว่างรอบระยะเวลารายงาน (เรื่อง)	0	0	0

การปฏิบัติที่สอดคล้องตามกฎหมายและข้อบังคับ (GRI 2-27)

ทุกส่วนของ รฟม. ได้มีการแจกแจงข้อมูลกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับงานที่รับผิดชอบ (Compliance) และการประเมินการปฏิบัติงานตามกฎหมายฯ ประจำปีงบประมาณ 2567 และจัดทำเป็นรายงานผลการแจกแจงข้อมูลกฎหมายฯ และการประเมินการปฏิบัติงานตามกฎหมายฯ ในภาพรวมของ รฟม. ประจำปีงบประมาณ 2567 เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการดำเนินงานสอดคล้องกับกฎหมายฯ ที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน หากพบจุดอ่อนในการดำเนินงานที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงในการปฏิบัติตามกฎหมายฯ ควรพิจารณาทบทวนระบบการควบคุมภายในและ/หรือกำหนดมาตรการในการบริหารจัดการความเสี่ยงเพิ่มเติม นอกจากนี้ได้มีการทวนสอบความสอดคล้องของข้อมูลผลการประเมินการปฏิบัติงานตามกฎหมายฯ ที่ทุกส่วนงานได้รายงาน ว่า “ไม่มีการถูกร้องเรียนหรือถูกฟ้องร้องจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และนโยบายที่เกี่ยวข้อง” กับฐานข้อมูลการรับเรื่องร้องเรียนของศูนย์ราชการสะดวก รฟม. และรายงานสรุปผลการดำเนินงานเรื่องการรับเรื่องร้องเรียนการทุจริตประพฤติมิชอบและการฝ่าฝืนจริยธรรมของ รฟม. ของสำนักตรวจสอบ รฟม. แล้ว พบว่ามีความสอดคล้องกัน กล่าวคือ รฟม. ไม่ได้รับเรื่องร้องเรียนจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายฯ และไม่มีเรื่องร้องเรียนจากผู้ร้องเรียนที่พบเห็นหรือได้รับความเดือดร้อนหรือเสียหายจากการกระทำทุจริตประพฤติมิชอบ และการฝ่าฝืนจริยธรรมของกรรมการผู้บริหาร และพนักงาน รฟม.

หัวข้อ	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
ประเด็นที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบในรอบการรายงาน (เรื่อง)	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี
จำนวนค่าปรับที่เกิดขึ้นในรอบการรายงาน	ไม่มี	ไม่มี	ไม่มี

จรรยาบรรณคู่ค้า

รฟม. ได้คำนึงถึงการดำเนินงานอย่างมีจริยธรรมที่ส่งผลต่อกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม โดยในส่วนของกลุ่มคู่ค้าที่มีการจัดซื้อจัดจ้างร่วมกัน รฟม. ได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติเพื่อให้ผู้บริหารและพนักงานได้ยึดถือและปฏิบัติตาม ดังนี้

• การจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม

1) นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม



คัมค่า

พัสดุที่จัดซื้อจัดจ้างต้องมีคุณภาพหรือคุณลักษณะที่ตอบสนองวัตถุประสงค์ในการใช้งานของ รฟม. มีราคาที่เหมาะสม และมีแผนการบริหารพัสดุที่เหมาะสมและชัดเจน



โปร่งใส

การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุต้องกระทำโดยเปิดเผย เปิดโอกาสให้มีการแข่งขันอย่างเป็นธรรม มีการปฏิบัติต่อผู้ประกอบการทุกรายโดยเท่าเทียมกัน มีระยะเวลาที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการยื่นข้อเสนอมูลค่าการดำเนินงานชัดเจน และมีการเปิดเผยข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุในทุกขั้นตอน



มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ต้องมีการวางแผนการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุล่วงหน้า เพื่อให้การจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีกำหนดเวลาที่เหมาะสม โดยมีการประเมินและเปิดเผยผลสัมฤทธิ์ของการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุ



ตรวจสอบได้

การเก็บข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุอย่างเป็นระบบเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ

2) แนวปฏิบัติการจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นธรรม

จัดทำแผนการจัดซื้อจัดจ้างประจำปีและประกาศแผนการจัดซื้อจัดจ้างประจำปี

แต่งตั้งคณะกรรมการการจัดซื้อจัดจ้างหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดคุณลักษณะ ขอบเขตงาน หลักเกณฑ์ และมีการจัดทำราคากลางในการพิจารณาคัดเลือกผู้ประกอบการ เพื่อให้การคัดกรองผู้ประกอบการและเป็นการคัดเลือกผู้ประกอบการอย่างเป็นธรรม

เผยแพร่ร่างประกาศและร่างเอกสารประกวดราคาเพื่อให้ผู้ประกอบการแสดงความคิดเห็น

พิจารณาคัดเลือกข้อเสนอตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดและประกาศผลผู้ชนะหรือผู้ที่ได้รับการคัดเลือกโดยเปิดเผย

จัดทำสัญญาหรือข้อตกลงเป็นหนังสือตามแบบมาตรฐานของกรมบัญชีกลางกำหนดที่เหมาะสม เป็นธรรม และจ่ายค่าตอบแทนให้คู่สัญญาตรงเวลาตามเงื่อนไขของสัญญา

การบริหารสัญญา มีการติดตาม ตรวจสอบการดำเนินงานเพื่อให้มีความมั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามสัญญาหรือข้อตกลงอย่างครบถ้วน มีระบบควบคุมภายในที่ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง

จัดให้มีการประเมินผู้ประกอบการเมื่อมีการส่งมอบงานและมีการตรวจรับมอบงานเรียบร้อยแล้ว เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดซื้อจัดจ้างในอนาคต

เก็บข้อมูลการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเป็นระบบเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบ

ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และประกาศที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งกำหนดราคากลางให้เป็นไปตามแนวทางการประกาศรายละเอียดข้อมูลการคำนวณราคากลางเกี่ยวกับการจัดซื้อจัดจ้างของหน่วยงานของรัฐ

3) แนวทางการดำเนินงาน

- ได้มีการทบทวนข้อมูลผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholder Profile) ทั้งกลุ่มพันธมิตร คู่ค้า ผู้ส่งมอบ แต่ละรายที่ รฟม. เคยซื้อ/จ้าง/เช่ากับบุคลากร รฟม. และแจ้งผลให้ฝ่ายนโยบายและยุทธศาสตร์ทราบ ซึ่งมีข้อมูลประกอบไปด้วย บทบาทความสัมพันธ์ต่อ รฟม. ผลประโยชน์ทับซ้อน (Conflict of Interest) ที่มีกับ รฟม. (ถ้ามี) กิจกรรม/ผลการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์ และตัวชี้วัดผลการดำเนินงานในการสร้างความสัมพันธ์ปัจจุบัน เป็นต้น
- การบริหารสัญญา มีการติดตาม ตรวจสอบ การดำเนินงานเพื่อให้มีความมั่นใจว่า มีการปฏิบัติตามสัญญาหรือข้อตกลงอย่างครบถ้วน มีระบบควบคุมภายในที่ป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ ในทุกขั้นตอนของกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
- จัดให้มีการประเมินผู้ประกอบการเมื่อมีการส่งมอบงานและมีการตรวจรับมอบงานเรียบร้อยแล้ว เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดซื้อจัดจ้างในอนาคต
- รฟม. ดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมภายใต้กรอบของกฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงหลักจริยธรรมและยึดถือกติกาของการแข่งขันที่ดีอย่างเสมอภาค ไม่ใช้อำนาจความเป็นรัฐวิสาหกิจเพื่อเอาเปรียบคู่แข่ง ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งและผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม และไม่แลกเปลี่ยนข้อมูลทางธุรกิจ สมรู้ร่วมคิดหรือทำความตกลงกับคู่แข่งและผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นเพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

การต่อต้านการทุจริต

รฟม. ให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมภายใต้กรอบของกฎหมาย โดยคำนึงถึงหลักจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจเพื่อประโยชน์ต่อ รฟม. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นธรรมทุกฝ่าย จึงได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติด้านการแข่งขันที่เป็นธรรม โดยจะไม่ขัดขวางหรือครอบงำการแข่งขันเพื่อให้ฝ่ายหนึ่งเกิดความไม่เป็นธรรม จึงได้มีแนวทางการส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม ดังนี้

• การส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม

1) รฟม. ดำเนินธุรกิจโดยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในการประกอบธุรกิจกับ รฟม. ภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม โดยไม่กำหนดเงื่อนไขการประกอบธุรกิจหรือไม่กระทำการใด ๆ อันส่งผลให้เกิดการผูกขาด การเลือกปฏิบัติ ชัดขวาง กีดกัน หรือจำกัดการดำเนินธุรกิจและการเข้าร่วมแข่งขันทางธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจรายอื่น

2) รฟม. ดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมภายใต้กรอบของกฎหมายอย่างเคร่งครัด โดยคำนึงถึงหลักจริยธรรมและยึดถือกติกาของการแข่งขันที่ดีอย่างเสมอภาค ไม่ใช้อำนาจความเป็นรัฐวิสาหกิจเพื่อเอาเปรียบคู่แข่ง ไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งและผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นด้วยวิธีการที่ไม่สุจริตหรือไม่เหมาะสม และไม่แลกเปลี่ยนข้อมูลทางธุรกิจ สมรู้ร่วมคิดหรือทำความตกลงกับคู่แข่งและผู้ประกอบธุรกิจรายอื่นเพื่อลดหรือจำกัดการแข่งขันอย่างเป็นธรรม

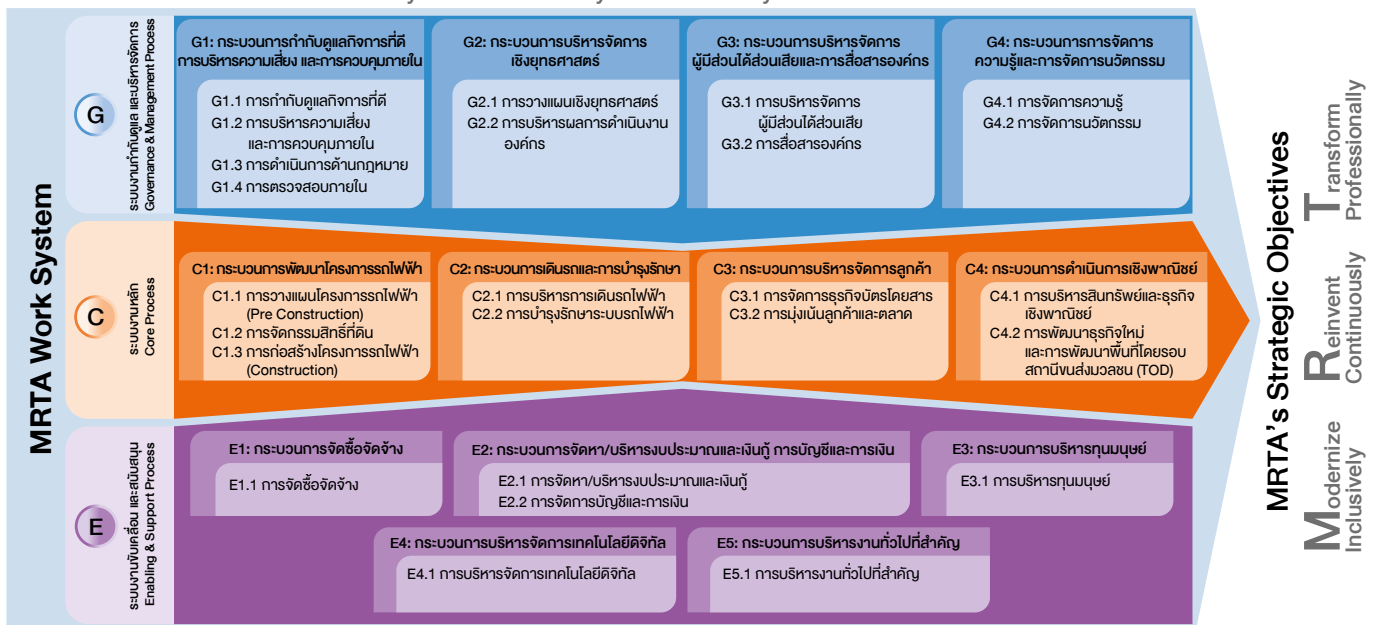
นอกจากนี้ รฟม. ยังได้เข้าร่วมโครงการความโปร่งใสในการก่อสร้างภาครัฐ หรือ Infrastructure Transparency Initiative (CoST) เพื่อเปิดเผยข้อมูลในงานจัดซื้อจัดจ้างที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความโปร่งใส ตรวจสอบได้ สร้างความมั่นใจในการดำเนินงานต่อสาธารณชน โดยหน่วยงานเจ้าของโครงการมีหน้าที่เปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการก่อสร้าง ครอบคลุมข้อมูลตั้งแต่การวางแผน การจัดซื้อจัดจ้าง การบริหารสัญญา ความก้าวหน้าของโครงการ ไปจนถึงการประเมินผลเมื่อโครงการแล้วเสร็จ

การพัฒนางานองค์กรสู่ความเป็นเลิศ (GRI 3-3)

รฟม. มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนางานองค์กรสู่ความเป็นเลิศให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์ “ร่วมยกระดับเมืองด้วยโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและนวัตกรรมเพื่ออนาคตที่ยั่งยืน” โดยได้ออกแบบระบบงานของ รฟม. (MRTA Work System) ให้มีความเหมาะสมกับบริบทของ รฟม. และการดำเนินงานของกระบวนการทำงานต่าง ๆ ให้สามารถสนับสนุนให้องค์กรบรรลุวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ตามที่กำหนดไว้ตามแผนวิสาหกิจ ประจำปีงบประมาณ 2566 - 2570 ฉบับปรับปรุงปีงบประมาณ 2567 รวมทั้ง พัฒนางานอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง ทั้งระบบงานกำกับดูแลและการบริหารจัดการ ระบบงานหลัก รวมไปถึงระบบงานขับเคลื่อนและสนับสนุน



Overall Work System = 3 Work Systems > 13 Key Work Processes > 25 Processes



ในปี 2567 มีการดำเนินงานที่สำคัญ เพื่อขับเคลื่อนองค์กรให้เกิดการพัฒนา เพื่อรองรับกับการเปลี่ยนแปลง และมุ่งสู่ความเป็นเลิศด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ดังนี้

การพัฒนาระบบดิจิทัลที่รองรับการดำเนินงานและการสนับสนุนการให้บริการอย่างบูรณาการ

ตามนโยบายที่รัฐบาลมุ่งเน้นและให้ความสำคัญต่อการนำเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology) มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาประเทศ โดยจัดทำ/ปรับปรุงแผนปฏิบัติการหรือแผนงานของหน่วยงานที่มีอยู่ให้สอดคล้องกับกรอบแนวทางนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจและสังคม และหลักเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ (Core Business Enablers) ของรัฐวิสาหกิจ ด้านที่ 5 การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology: DT) รฟม. จึงได้มีการจัดทำสถาปัตยกรรมองค์กร เพื่อมุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาปรับใช้กับทุกส่วนขององค์กร (Digital Transformation) ที่แสดงให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงทั้งในส่วนของ Process People Technology โดยมีการวิเคราะห์สถาปัตยกรรมองค์กรปัจจุบัน (As-Is Architecture) และสถาปัตยกรรมองค์กรเป้าหมาย (To-Be Architecture) และนำไปสู่การวางแผนการเปลี่ยนแปลงสถาปัตยกรรมขององค์กร (EA Migration Plan) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการดิจิทัลของ รฟม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570 สำหรับนำไปใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานและการสนับสนุนการให้บริการด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของ รฟม. ทำหน้าที่ขับเคลื่อนตามวิสัยทัศน์ “พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลและประสบการณ์บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอย่างยั่งยืน” อีกทั้งยังตอบสนองต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนวิสาหกิจของ รฟม.

• การดำเนินงานโครงการตามแผนวิสาหกิจของ รฟม. และแผนปฏิบัติการ ฉบับปีงบประมาณ 2567

โครงการนำข้อมูลผู้ใช้บริการมาวิเคราะห์เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์และรูปแบบการให้บริการใหม่ ๆ (Data Analytics) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเก็บรวบรวมและบริหารจัดการข้อมูลอย่างเป็นระบบ รวมถึงส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากข้อมูลเพื่อสนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารและยกระดับประสบการณ์ที่ผู้โดยสารจะได้รับจากการใช้บริการ และสร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้แก่ รฟม.

โครงการแผนงานการออกแบบความเชื่อมโยงและการทำงานร่วมกัน เป็นโครงการสำหรับเตรียมการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน เพื่อเป็นการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน โดยมีการจัดทำแผนดำเนินงานจัดทำมาตรฐานชุดข้อมูล แผนดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูล/เปิดเผยข้อมูล เพื่อให้มีระบบสารสนเทศ/ชุดข้อมูลที่ใช้ทำงานร่วมกัน สำหรับแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างระบบสารสนเทศภายในและภายนอก และเพื่อการบริหารจัดการข้อมูลและสนับสนุนการปฏิบัติงานภายในได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยในปีงบประมาณ 2567 ได้มีการพัฒนา Application Programming Interface เพื่อเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลส่วนบุคคลระหว่างระบบบริหารทรัพยากรบุคคล (HR) กับระบบงานสารสนเทศของ รฟม. และเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภายนอก คือ ชุดข้อมูลงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินในระบบสารสนเทศเชิงภูมิศาสตร์ (GIS) กับข้อมูลราคาประเมินที่ดินของกรมธนารักษ์

การจัดการความรู้

รฟม. มีการกำหนดวิสัยทัศน์ ทิศทาง นโยบาย และยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานที่มุ่งเน้นให้บุคลากรของ รฟม. และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เกิดความรู้ ความเข้าใจ และความตระหนักถึงความสำคัญของการจัดการความรู้ สามารถนำการจัดการความรู้ไปพัฒนาต่อยอดนำมาใช้ปฏิบัติทั่วทั้งองค์กร เพื่อสนับสนุนภารกิจ รฟม. ที่มุ่งมั่นให้เกิดการปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพ ตลอดจนนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่ม และพัฒนานวัตกรรม เพื่อมุ่งสู่องค์กรที่มีประสิทธิภาพสูงและเป็นเลิศ



• แนวทางการดำเนินงาน

รฟม. จัดทำแผนแม่บทการจัดการความรู้ที่ดำเนินการภายใต้แผนวิสาหกิจ เพื่อขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติตามกรอบของวิสัยทัศน์ ทิศทาง นโยบาย และ ยุทธศาสตร์ที่กำหนด โดยพิจารณาถึงความสอดคล้อง เชื่อมโยงกับแผนงานที่สำคัญอื่น ๆ และเชื่อมโยงกับกระบวนการจัดการความรู้ รฟม. (KM MRTA Model) เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม พร้อมทั้งจัดให้มีเครื่องมือการจัดการความรู้ มาใช้ในการเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในทุกระดับให้เกิด การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการกำหนดองค์ความรู้หลักขององค์กร จำนวน 6 องค์ความรู้ ที่สอดคล้องกับการกิจของ รฟม. ทั้งในปัจจุบันและอนาคต และ สนับสนุนให้เกิดการสร้างและแสวงหาองค์ความรู้ใหม่ ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนารูทกิจ ให้เกิดบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้



1 องค์ความรู้ การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า



2 องค์ความรู้ การก่อสร้างและระบบรถไฟฟ้า



3 องค์ความรู้ การให้บริการและการเดินรถไฟฟ้า



4 องค์ความรู้ การพัฒนารูทกิจต่อเนื่อง



5 องค์ความรู้ การพัฒนาและขับเคลื่อนองค์กร



6 องค์ความรู้ ข้อมูลและดิจิทัล

6 องค์ความรู้หลักขององค์กร

รฟม. ได้จัดสรรทรัพยากร ทั้งบุคลากร งบประมาณ และนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนการดำเนินงาน ซึ่งมีการดำเนินโครงการ/กิจกรรมภายใต้ แผนแม่บทการจัดการความรู้ ที่สนับสนุนให้บุคลากรทุกระดับในองค์กรเข้ามามีส่วนร่วม รวมถึงการติดตามและประเมินผลอย่างสม่ำเสมอ จะช่วยให้แผนแม่บท การจัดการความรู้บรรลุผลสำเร็จ เช่น มีการวิเคราะห์/ทบทวนกำหนดองค์ความรู้ที่สำคัญ (Critical Knowledges) ที่จำเป็นต่อการดำเนินงาน ทั้งในปัจจุบัน และอนาคตขององค์กรที่สอดคล้องกับระบบงานและกระบวนการทำงานที่สำคัญ โดยจัดทำแผนที่ความรู้ตามกระบวนการทำงานที่สำคัญ (Knowledge Process Mapping) มีการกำหนดพฤติกรรมที่พึงประสงค์ด้านการจัดการความรู้ที่สอดคล้องกับค่านิยมองค์กร อีกทั้งได้นำความรู้มาใช้ในการพัฒนาและ ปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงานอย่างเป็นระบบ การวิเคราะห์ความเสี่ยงขององค์กรกับการจัดการความรู้ เพื่อนำ Tacit และ Explicit Knowledge จาก กระบวนการจัดการความรู้ทั้งหมด มาพัฒนากระบวนการ และมีการวัดประสิทธิภาพและประสิทธิผลตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ มีการสร้างพฤติกรรม/ วัฒนธรรมการถ่ายทอดและแลกเปลี่ยนเรียนรู้ขององค์กรอย่างเป็นรูปธรรมร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สร้างเครือข่ายการเรียนรู้สู่บุคลากรเกิดการ พัฒนา สังคม องค์ความรู้ ความเชี่ยวชาญ นำความรู้มาปรับปรุง/พัฒนาองค์กรอย่างสม่ำเสมอ ให้รองรับต่อการเปลี่ยนแปลงต่อยอดการสร้างนวัตกรรมในองค์กร รวมทั้งมีการจัดเก็บ รวบรวม และเรียบเรียงองค์ความรู้ที่ได้ต่าง ๆ มาไว้ที่เว็บไซต์ศูนย์กลางองค์ความรู้ รฟม. (KM Website) อย่างเป็นระบบ

ผลการดำเนินงาน

รฟม. มีการดำเนินงานของแต่ละโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์โดยกำหนดกระบวนการในการติดตามผลสำเร็จของโครงการ/กิจกรรมด้านการจัดการ ความรู้ ซึ่งมีคณะกรรมการจัดการความรู้ คณะทำงานการจัดการความรู้และนวัตกรรม คณะกรรมการจัดการ (Management Committee) คณะอนุกรรมการบริหาร (Executive Committee) และคณะกรรมการ รฟม. พิจารณากลั่นกรอง ส่งเสริม สนับสนุน ติดตามการดำเนินงานตาม แผนแม่บทการจัดการความรู้ และให้ข้อเสนอแนะอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายและเกิดผลลัพธ์ของการจัดการความรู้ต่อยอดสู่การสร้างนวัตกรรม รวมถึงมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร ดังนี้

1) การรับรู้ วิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินงานด้านการจัดการความรู้

รฟม. มีกระบวนการสื่อสารและวัดประสิทธิผลของการรับรู้ วิสัยทัศน์ ทิศทางการดำเนินงานด้านการจัดการความรู้ เพื่อให้มั่นใจว่าบุคลากรเกิดความเข้าใจ โดยมีการวัดประสิทธิผลอย่างต่อเนื่อง โดยใช้แบบสอบถามมีผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น จำนวน 972 คน คิดเป็นร้อยละ 83.29 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด พบว่า บุคลากรมีการรับรู้ต่อการสื่อสารวิสัยทัศน์ นโยบาย ทิศทาง และแผนแม่บทการจัดการความรู้ ร้อยละ 74.63 เพิ่มขึ้นจากปีที่ผ่านมา

กิจกรรม/การดำเนินงาน	วิธีการวัดผล	ผลปี 2566 (ร้อยละ)	ผลปี 2567 (ร้อยละ)
การรับรู้ต่อการสื่อสารวิสัยทัศน์ นโยบาย ทิศทาง และแผนแม่บทการจัดการความรู้	แบบสอบถามโดยใช้ Microsoft Form	68.84	74.63

2) การดำเนินงานตามกระบวนการจัดการความรู้และแผนแม่บทการจัดการความรู้

รฟม. มีการสร้างความตระหนัก ความเข้าใจ การมีส่วนร่วม และการสร้างแรงจูงใจด้านการจัดการความรู้ วัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้ และพัฒนาทีมงานด้านการจัดการความรู้ ผ่านเวที/กิจกรรมที่สำคัญต่าง ๆ เช่น กิจกรรมการวิเคราะห์และคัดเลือกกระบวนการทำงานที่สำคัญ (Key Work Process) /จัดทำแผนที่ความรู้ (Knowledge Process Map) และองค์ความรู้ที่สำคัญของส่วนงาน กิจกรรมการพัฒนาเรียนรู้การใช้เครื่องมือ KM มาพัฒนาในกระบวนการทำงานในสายงานของตนเอง กิจกรรมการนำเสนอผลงานและการมอบรางวัลด้านการจัดการความรู้ กิจกรรมการจัดการความรู้มาใช้ในการพัฒนาและปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงาน การถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยี (Transfer of Technology) เป็นต้น โดยมีการวัดผลลัพธ์การดำเนินงานตามกระบวนการจัดการความรู้ ซึ่งประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การสำรวจและวิเคราะห์ความรู้ 2) การจัดเก็บความรู้ 3) การพัฒนาและแลกเปลี่ยนความรู้ 4) การประเมินตรวจสอบความรู้ 5) การปรับปรุงความรู้ ซึ่งมีการนำเครื่องมือการจัดการความรู้ไปสนับสนุนแต่ละขั้นตอน การใช้เทคโนโลยีมาสนับสนุนในกระบวนการจัดการความรู้ ทั้งทั้งองค์กร โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ เช่น

- จัดเก็บและรักษาองค์ความรู้ที่สำคัญ (Critical Knowledge) จากการจัดทำแผนที่ความรู้ระดับกระบวนการทำงาน (Knowledge Process Mapping) ตามกระบวนการที่สำคัญ จำนวนทั้งสิ้น 180 หัวข้อความรู้ ซึ่งครอบคลุมทุกกระบวนการทำงาน และทุกสายงาน
- นำการจัดการความรู้และเครื่องมือการจัดการความรู้ เครื่องมือปรับปรุงกระบวนการทำงานมาใช้ในการพัฒนาปรับปรุงกระบวนการทำงาน เช่น กระบวนการจัดการกรณีพิพาทที่ดิน สังกัดฝ่ายกรณีพิพาทที่ดิน มีการปรับปรุงกระบวนการทำงานในการบันทึกถ้อยคำไม่ครบถ้วน การบันทึกถ้อยคำใช้ระยะเวลานาน รวมถึงการบันทึกถ้อยคำอ่านลายมือไม่ชัดเจน จนเป็นการคิดค้นเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานในการพัฒนางานการสอบสวนสิทธิ์ที่ดิน
- การสร้างมูลค่าเพิ่มจากองค์ความรู้ โดยส่งเสริมให้เกิดนวัตกรรมรูปแบบธุรกิจ (Business Model Innovation) มุ่งเน้นด้านผลลัพธ์ทางธุรกิจที่สำคัญขององค์กรโดยใช้เครื่องมือการจัดการความรู้ รวมถึงวิเคราะห์ผลตอบแทนความคุ้มค่า (Return on Investment: ROI) เช่น กระบวนการรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย มีการนำเอาองค์ความรู้ด้านการให้บริการรถไฟฟ้าและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มาใช้ในการจัดฝึกอบรมให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยผลลัพธ์ที่ได้ในปีงบประมาณ 2567 ได้แก่ การจัดหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการรักษาความปลอดภัยและการดับเพลิง-กู้ภัย

ทั้งนี้ จากการจัดหลักสูตรฯ ข้างต้น มีผลตอบแทนความคุ้มค่าจากการฝึกอบรม (Return on Investment: ROI) คิดเป็น 174% หรือเท่ากับ 1.74 เท่า ของเงินที่ลงทุนไปโดยมีต้นทุนการฝึกอบรม (Cost) ให้กับวิทยากรสังกัด ฝรภ. จำนวน 153,660 บาท ผลตอบแทนที่ได้รับจากการลงทุน (Benefit) จำนวน 421,472.50 บาท



นำองค์ความรู้ด้านการให้บริการรถไฟฟ้าและด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการจัดฝึกอบรมให้กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

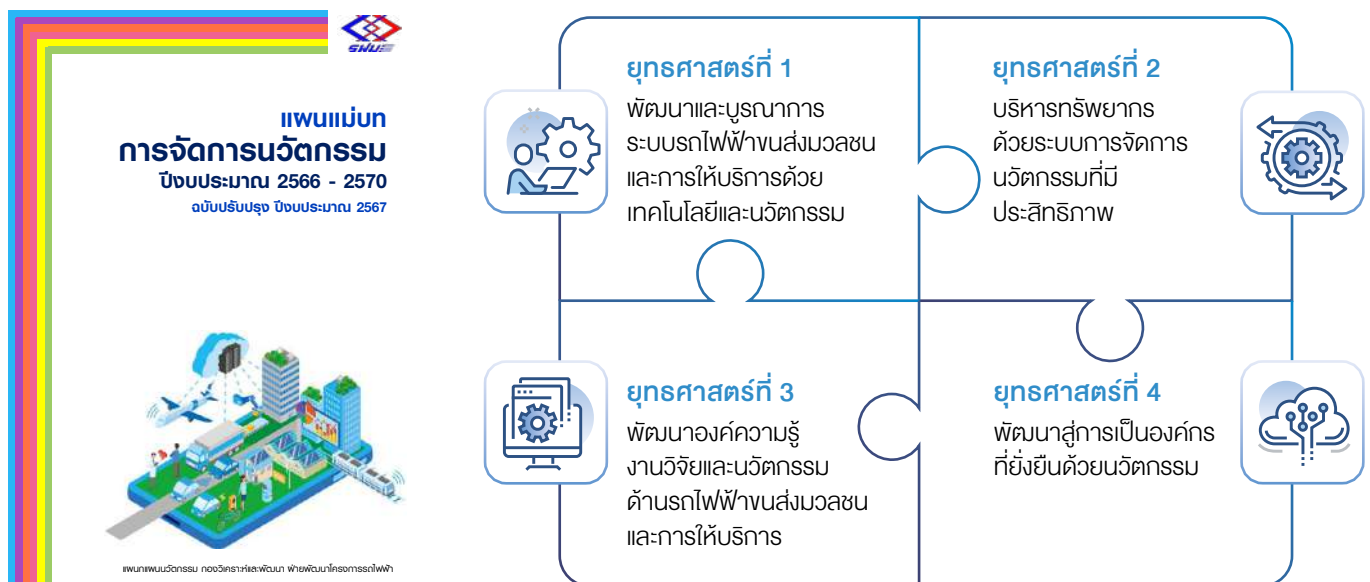
การจัดการนวัตกรรม

รฟม. มีความมุ่งมั่นในการสร้างคุณค่าใหม่ด้วยการนำนวัตกรรมมาขับเคลื่อนองค์กรในอนาคต มีการกำหนดทิศทางอย่างเป็นระบบ สร้างความเข้มแข็งให้ระบบนวัตกรรม โดยยกระดับผลิตภัณฑ์ บริการ กระบวนการทำงาน และผลักดันให้เกิดการขยายผลเชิงพาณิชย์ ตอบสนองความต้องการของสังคม มีการขยายโอกาส ต่อยอด พัฒนานวัตกรรมในระดับองค์กรและสร้างความร่วมมือกับเครือข่ายพันธมิตรและหน่วยงานภายนอกองค์กร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขับเคลื่อนให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ของ รฟม. รวมทั้งนำไปสู่การพัฒนาองค์กรแห่งนวัตกรรมเพื่อสร้างความเติบโตอย่างยั่งยืนและรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยคณะกรรมการ รฟม. ได้กำหนดนโยบายการบริหารจัดการนวัตกรรมของ รฟม. ไว้ดังนี้

- 1) ผู้บริหารทุกระดับมีส่วนร่วมและสนับสนุนให้บุคลากร รฟม. ใช้ความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรมให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม มีการจัดสรรทรัพยากรให้เพียงพอต่อการพัฒนานวัตกรรม รวมทั้งเป็นแบบอย่างที่ดีแก่บุคลากร รฟม.
- 2) จัดให้มีระบบนวัตกรรมองค์กร (Corporate Innovation System: CIS) สอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจและการดำเนินงานของ รฟม. ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต และเชื่อมโยงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มเพื่อนำมาเพิ่มขีดความสามารถและยกระดับความรู้ความสามารถในการพัฒนานวัตกรรมของ รฟม.
- 3) สนับสนุนและส่งเสริมการสร้างบรรยากาศให้เกิดวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งเน้นความคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม สร้างแรงจูงใจให้แก่บุคลากรในการสร้างผลงานนวัตกรรม ต่อยอดองค์ความรู้และนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ประโยชน์อย่างต่อเนื่อง เพื่อนำไปสู่การสร้างนวัตกรรมที่นำไปใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์และเชิงสังคม
- 4) ส่งเสริมและพัฒนานวัตกรรมด้านระบบรถไฟฟ้าและบริการทั้งในรูปแบบนวัตกรรมแบบปิด (Closed Innovation) และนวัตกรรมแบบเปิด (Open Innovation)
- 5) สร้างความตระหนักรู้ในทรัพย์สินทางปัญญาแก่บุคลากร รฟม. เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ และสามารถนำไปใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยยึดหลักธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการทรัพย์สินทางปัญญา

รฟม. ได้จัดทำแนวทางการบริหารจัดการนวัตกรรม เพื่อเป็นแนวทางให้บุคลากรนำไปใช้ในการดำเนินงานด้านนวัตกรรม รวมทั้งจัดให้มีระบบนวัตกรรมองค์กร (Corporate Innovation System: CIS) ที่สอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจและการดำเนินงานของ รฟม. โดยระบบนวัตกรรมองค์กร (Corporate Innovation System: CIS) คือ กรอบแนวคิดของการทำงาน (Framework) ที่แสดงถึงความเป็นระบบและความเป็นเลิศของการจัดการนวัตกรรมองค์กร มีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจและการดำเนินงานขององค์กรทั้งในปัจจุบันและในอนาคต และมีความเชื่อมโยงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียตามระบบนิเวศของธุรกิจ (Business Ecosystem) ซึ่งเป็นแหล่งองค์ความรู้ เทคโนโลยี เทคนิคหรือความสามารถอื่น ๆ เพื่อนำมาใช้ในการเสริมสร้างขีดความสามารถในการพัฒนานวัตกรรม

รฟม. มีการจัดทำแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรม ปีงบประมาณ 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุงปีงบประมาณ 2567) และแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2567 เพื่อใช้ในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานด้านนวัตกรรมของ รฟม. ให้เป็นไปอย่างต่อเนื่อง ให้นวัตกรรมสามารถเกิดขึ้นได้ทั่วทั้งองค์กร ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงาน รับรู้ ตระหนัก และสามารถร่วมพัฒนากระบวนการนวัตกรรมรวมทั้งภายในและภายนอกองค์กร สามารถนำไปสู่องค์กรแห่งความยั่งยืน โดยมีการกำหนดยุทธศาสตร์ 4 ยุทธศาสตร์ คือ



รฟม. มีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานด้านการจัดการนวัตกรรมการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยมีการรายงานผลการดำเนินงานตามแผนแม่บทการจัดการนวัตกรรมการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และกิจกรรมด้านนวัตกรรมต่อคณะกรรมการจัดการนวัตกรรมการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รฟม. คณะกรรมการจัดการความรู้และนวัตกรรม รฟม. คณะอนุกรรมการบริหาร และคณะกรรมการ รฟม. เพื่อทราบและให้ข้อคิดเห็นสำหรับปรับปรุงการดำเนินงานด้านการจัดการนวัตกรรมการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทุกไตรมาส โดยมีตัวอย่างผลการดำเนินงาน ดังนี้

รฟม. ให้ความสำคัญกับการพัฒนานวัตกรรม โดยในปีงบประมาณ 2567 รฟม. มีการนำระบบ Big Data มาใช้ในการวิเคราะห์ความต้องการของผู้ใช้บริการเพื่อนำมาพัฒนาผลิตภัณฑ์และรูปแบบการให้บริการ มีการติดตั้งที่จอดรถยนต์อัตโนมัติ (Robot Parking) ณ สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส (เพิ่มเติม) รวมทั้งปรับปรุงระบบจราจรและภูมิทัศน์สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส รฟม. เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ มีการพัฒนานวัตกรรมเพื่อใช้ในการปรับปรุง/เพิ่มประสิทธิภาพการทำงานภายในองค์กร เช่น พัฒนาระบบจองและบริหารจัดการสนามกีฬา พัฒนาระบบ Chat Bot สำหรับสืบค้นข้อมูลด้านระบบรถไฟฟ้า มีการใช้ระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านพลังงานไฟฟ้าของ รฟม.

นอกจากนี้ รฟม. ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรด้านการวิจัยและนวัตกรรม โดยในปีงบประมาณ 2567 รฟม. ได้จัดทำความร่วมมือทางวิชาการร่วมกับจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภายใต้โครงการความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกในการวิจัยเพื่อพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และดำเนินการร่วมกันในการศึกษาวิจัยในหัวข้อ “การพัฒนาระบบตรวจจับแจ้งเตือนและป้องกันการบุกรุกพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า รฟม. ด้วย AI” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสาเหตุและปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดการบุกรุกพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า รฟม. นำเทคโนโลยี AI มาพัฒนาและใช้ในการตรวจจับและวิเคราะห์แจ้งเตือนเหตุการบุกรุกพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้า รฟม. และรายงานสรุปผลการบุกรุกพื้นที่เขตระบบรถไฟฟ้าของ รฟม. โดยมีการติดตั้งกล้องและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง และใช้งานจริงเรียบร้อยแล้ว ในบริเวณโครงสร้างทางวิ่งรถไฟฟ้า ช่วงสถานีบางอ้อ-สถานีบางโพ สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยายฯ และติดตั้ง Server และพื้นที่ปฏิบัติงานที่ศูนย์วิทยุสุธา อาคารจอดแล้วจร สถานีลาดพร้าว



การจัดฝึกอบรมวิธีการใช้งานระบบตรวจจับแจ้งเตือนด้วย AI เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2567 ให้แก่ผู้ใช้งานระบบ (User) และผู้ดูแลระบบ (System Admin)

การลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือทางวิชาการ

ระหว่าง

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย **จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย**

นายกพงศ์ ศรีกันธมาศ
ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

กับ

ศาสตราจารย์ ดร.บัณฑิต เอื้ออาภรณ์
อธิการบดีจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

26 มกราคม 2567

การดำเนินงานสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน



โครงการคนเก่งสู่การเป็นนวัตกรรม

รฟม. มีการพัฒนาทักษะของบุคลากรด้านนวัตกรรม ผ่านการดำเนินงานโครงการคนเก่งสู่การเป็นนวัตกรรม (Talent to Innovator) โดยรับสมัครและคัดเลือกบุคลากรที่มีศักยภาพสูง (Talent) เพื่อเข้าร่วมอบรมหลักสูตรการพัฒนาเป็นนวัตกรรม (Innovator) ให้มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับนวัตกรรมและกระบวนการสร้างนวัตกรรม และประกวดไอเดียพัฒนานวัตกรรม โดยในปีงบประมาณ 2567 ได้กำหนดหัวข้อการประกวดคือ “เราจะสร้างนวัตกรรมที่ช่วยพัฒนากระบวนการทำงาน และการให้บริการของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยศึกษาพื้นฐานข้อมูลเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมที่ รฟม. ได้ลงทุนและพัฒนาแล้ว เพื่อสร้างความพึงพอใจ คุณค่า และประสบการณ์ที่ดีแก่ผู้ใช้บริการ รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งภายในและภายนอกของ รฟม. ได้อย่างไร”

รฟม. มีการดำเนินการโครงการส่งเสริมการพัฒนานวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง โดยนำผลงานที่ได้จากโครงการ/กิจกรรมที่ส่งเสริมความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม เช่น โครงการคนเก่งสู่การเป็นนวัตกรรม (Talent to Innovator) หรือผลงานที่อยู่ใน Innovation Portfolio มาศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการนำไปใช้งาน โดยในปีงบประมาณ 2567 สามารถพัฒนานวัตกรรมและนำมาใช้ประโยชน์ในการดำเนินงานของ รฟม. แล้วเสร็จจำนวน 2 ผลงาน คือ

1) ผลงาน Smart Properties Development ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบสารสนเทศ 2 ระบบ คือ (1) ระบบบริหารงานพัฒนาธุรกิจ (Business Development Solution: BDS และ (2) ระบบสารสนเทศเชิงภูมิศาสตร์ (Geographic Information System: GIS) เพื่อใช้อำนวยความสะดวกให้กับผู้สนใจเข้ามาค้นหาพื้นที่เช่าของ รฟม.

2) ผลงาน Site Inspection Tools (การพัฒนาแอปพลิเคชัน SITs สำหรับการตรวจหน้างาน) ซึ่งมีการทำงานของระบบ 3 ส่วนหลัก คือ (1) การตรวจหน้างาน (2) การแสดงผล (3) การรายงานผล ทั้งนี้ รฟม. ได้นำเครื่องมือ Site Inspection Tools ในส่วนที่ 1 มาใช้ในการตรวจหน้างานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี เพื่อลดกระบวนการทำงานแล้ว



मितसिंगवेटลอม



การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการอนุรักษ์พลังงาน (GRI 3-3)

กรรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม ในฐานะหน่วยงานประสานงานกลางด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศร่วมกับหน่วยงานรับผิดชอบหลักสายสาขา ประกอบด้วย สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมควบคุมมลพิษ และสำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการลดก๊าซเรือนกระจก ปี พ.ศ. 2564 - 2573 (NDC Action Plan on Mitigation 2021 - 2030) ขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลง 222 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (MtCO₂e) หรือร้อยละ 40 จากกรณีปกติ ภายในปี พ.ศ. 2573 แบ่งเป็นการดำเนินการเองในประเทศ 184.8 MtCO₂e และได้รับสนับสนุนจากต่างประเทศ 37.5 MtCO₂e ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการมีส่วนร่วมที่ประเทศกำหนด (National Determined Contribution: NDC) ที่ประเทศไทยได้จัดส่งให้กรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (UNFCCC) เมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2565

สำหรับแผนปฏิบัติการด้านการลดก๊าซเรือนกระจก ปี 2564-2573 สายคมนาคมขนส่ง มีเป้าหมายในการลดก๊าซเรือนกระจก 45.6 MtCO₂e ภายในปี 2573 ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบของ รฟม. เป็นส่วนหนึ่งของแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว โดยปัจจุบัน รฟม. ได้มีการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง นำส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อรวบรวมให้กรรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อมจัดทำรายงานผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศต่อไป

• ผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร

ผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม จากการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางโดยใช้รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแบบราง ระหว่างปี 2560-2566 สรุปได้ดังตาราง โดยรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายนคราพัฒนา เปิดให้บริการเมื่อ 3 กรกฎาคม 2566 และสายสีชมพู เปิดให้บริการเมื่อ 31 ธันวาคม 2566 ดังนั้น จึงยังไม่มีผลการคำนวณผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2566

ปี	GHG Emission Reduction (tonCO ₂ e)			
	 สายเฉลิมรัชมงคล	 สายฉลองรัชธรรม	 สายนคราพัฒนา	 สายสีชมพู
2560	23,595	-2,295*	-	-
2561	25,658	-1,233*	-	-
2562	32,474	4,094	-	-
2563	30,624	1,520	-	-
2564**	37,866	7,968	-	-
2565**	70,565	13,491	-	-
2566**	100,132	17,981	-	-
2567	อยู่ระหว่างรอข้อมูลค่า Emission Factor ของปี 2567 จากสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน เพื่อนำมาคำนวณผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก			

หมายเหตุ : * ในปี พ.ศ. 2560-2561 รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม มีสัดส่วนปริมาณผู้โดยสารที่เปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้บริการระบบรถไฟฟ้าไม่มากนัก จึงทำให้ผลการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกมีค่าติดลบ

** ผลการคำนวณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของรถไฟฟ้าฟ้ามหานครปรับปรุงตามวิธีการของสำนักงานนโยบายและแผนขนส่งและจราจร (สนข.) เพื่อให้สอดคล้องกับการรายงานผลตามแผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. 2564-2573 (GRI 2-4)

• ปริมาณการใช้ไฟฟ้าสำหรับการให้บริการรถไฟฟ้า

รถไฟฟ้า	สายเฉลิมรัชมงคล			สายฉลองรัชธรรม			สายนคราพิพัฒน์			สายสีชมพู		
	2565	2566	2567	2565	2566	2567	2565	2566	2567	2565	2566	2567
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าต่อรายได้การเดินรถ-กิโลเมตร (กิโลวัตต์ - ชม. ต่อระยะทาง 1 กิโลเมตร ของตู้โดยสาร (Car-km)) (GRI 302-3)	2.13	2.77	2.81	2.65	2.37	2.42	-	1.99	2.01	-	-	1.89
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่สถานีรถไฟทั้งหมด (กิโลวัตต์ - ชม. ต่อวัน)	235,512.07	249,823.74	214,652.88	43,272.96	47,993.36	47,033.74	-	26,616.68	23,043.78	-	-	43,441.22

• ปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่ใช้ในอาคารและลานจอดรถของ รฟม.

ปี	ปริมาณการใช้ไฟฟ้าที่ใช้ในอาคารและลานจอดรถของ รฟม. (กิโลวัตต์-ชม.)			
	สายเฉลิมรัชมงคล	สายฉลองรัชธรรม	สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สุมทรปราการ	สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต
2563	1,435,882	1,599,000	122,347	(ยังไม่เปิดให้บริการ)
2564	1,380,500	1,438,000	97,839	416,073
2565	1,061,121	1,310,000	68,524	562,973
2566	1,465,956	1,224,000	68,613	547,019
2567	1,241,375	1,166,000	93,452	548,398

การดำเนินโครงการต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและการใช้พลังงานให้มีประสิทธิภาพ

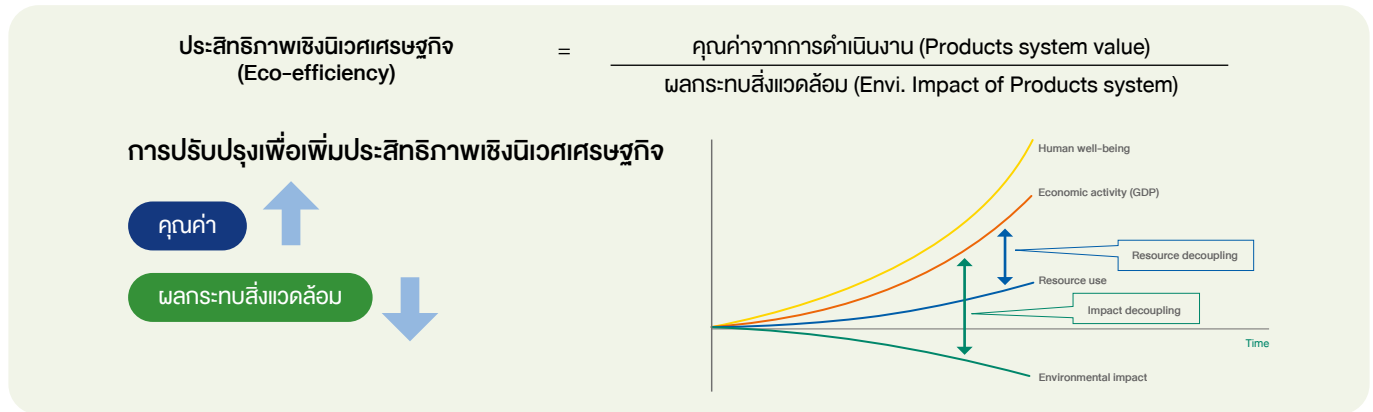
รฟม. มุ่งมั่นที่จะร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการแก้ไขปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ซึ่งได้ดำเนินกิจกรรมต่างๆ เพื่อการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวมถึงการใช้พลังงานให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการดำเนินการ ดังนี้

การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency)

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ได้กำหนดตัวชี้วัด Eco-efficiency ในบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานของ รฟม. โดย รฟม. ได้ปฏิบัติตามเกณฑ์การประเมินผลที่กำหนดในคู่มือการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของรัฐวิสาหกิจไทย (ฉบับผู้ปฏิบัติ)

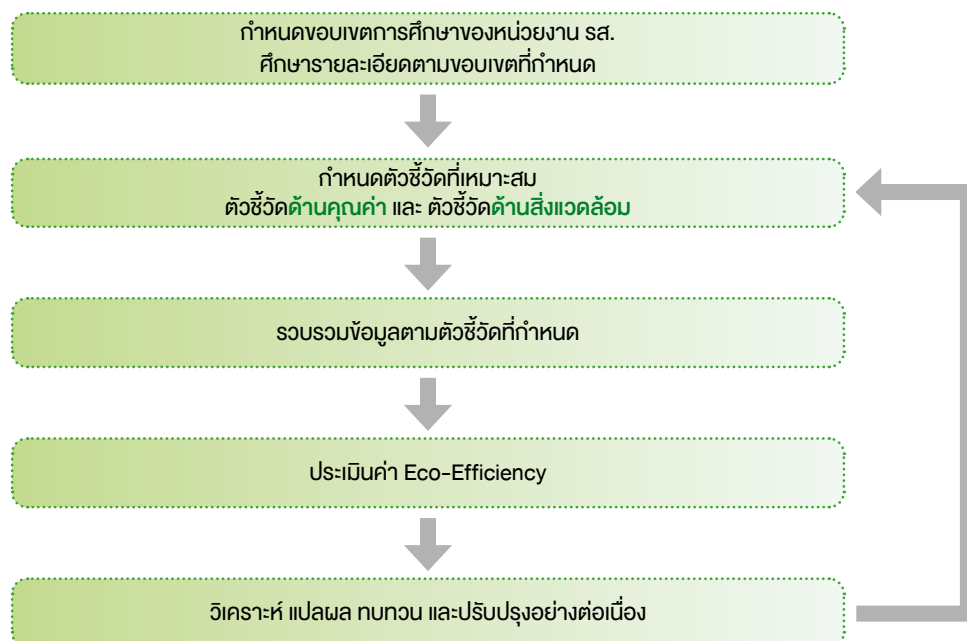
• แนวคิดการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ

การประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) เป็นเครื่องมือหนึ่งที่ถูกใช้เป็นตัวชี้วัดในการนำองค์กรไปสู่ความยั่งยืน โดยมีแนวคิดที่ว่า Eco-efficiency เป็นสัดส่วนของการสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์เมื่อเทียบกับการลดใช้ทรัพยากร (และ/หรือการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม) ในกระบวนการดำเนินงานของหน่วยงาน



• ขั้นตอนการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของ รฟม.

ในการประเมิน Eco-efficiency ของ รฟม. ได้ดำเนินงานตามคู่มือการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจของรัฐบาลไทย (ฉบับผู้ปฏิบัติ) ที่ สศร. กำหนด โดยมีการพิจารณาขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้



รฟม. ได้กำหนดขอบเขตการดำเนินการและเก็บรวบรวมข้อมูล โดยพิจารณาจากกิจกรรมที่เป็นกิจการหลัก (Core Business) ขององค์กร คือ งานให้บริการเดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งงานให้บริการอาคาร/ลานจอดรถของรถไฟฟ้ามหานคร ในความรับผิดชอบของ รฟม. โดย รฟม. ได้กำหนดตัวชี้วัดเพื่อนำไปใช้ในการประเมิน Eco-efficiency ของ รฟม. ดังนี้

- 1) ตัวชี้วัดด้านคุณค่า
 - ตัวชี้วัดด้านคุณค่าเชิงคุณภาพ ได้แก่ ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ (ร้อยละ)
 - ตัวชี้วัดด้านคุณค่าเชิงปริมาณ ได้แก่ จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (คน)

- 2) ตัวชี้วัดด้านสิ่งแวดล้อม คือ “ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ton CO₂e)” จากการประเมินคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กร (Carbon Footprint for Organization: CFO) ตามแนวทางขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)

$$\begin{aligned} \text{ค่าประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency) ของ swm.} &= \frac{\text{ตัวชี้วัดด้านคุณค่าเชิงปริมาณ X ตัวชี้วัดด้านคุณค่าเชิงคุณภาพ}}{\text{ตัวชี้วัดด้านสิ่งแวดล้อม}} \\ &= \frac{\text{จำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (คน) X ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ (ร้อยละ)}}{\text{ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (tonCO₂e)}} \end{aligned}$$

รฟม. ได้มีการเก็บข้อมูลตัวชี้วัดด้านคุณค่าและด้านสิ่งแวดล้อมของข้อมูลปีงบประมาณ 2566 เพื่อใช้ในการคำนวณค่า Eco-efficiency ของ รฟม. ตามค่าเกณฑ์วัดที่กำหนดไว้ในบันทึกข้อตกลงฯ ปีงบประมาณ 2567 ซึ่งสรุปได้ว่า “ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม ของปีงบประมาณ 2566 จำนวน 1,292 คน ปล่อยก๊าซเรือนกระจก 1 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า”

• ผลการดำเนินงานการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-efficiency)

ขอบเขต	ประเภทของแหล่งปล่อยก๊าซเรือนกระจก	ปีประเมินตามบันทึกข้อตกลง		
		ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร				
ขอบเขตที่ 1 (Scope 1) ^(GRI 305-1)	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง (ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)	436.56	308.91	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
	• ปริมาณและชนิดของน้ำมันเชื้อเพลิงที่เผาไหม้			
	- ก๊าซปิโตรเลียมเหลว LPG (ลิตร)	277.50	130.50	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
	- น้ำมันดีเซล (ลิตร)	9,672.93	9,935.18	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
	- น้ำมันเบนซิน (ลิตร)	3,600.00	3,486.26	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
	• การรั่วไหลของ CO ₂ จากสารดับเพลิง (กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์)	956.95	556.90	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
	• ปริมาณสารทำความเย็นรั่วไหล			
	- สารทำความเย็น R-22 (กิโลกรัม)	128.38	58.40	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
	- สารทำความเย็น R-32 (กิโลกรัม)		9.00	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
ขอบเขตที่ 2 (Scope 2) ^(GRI 305-2)	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมที่เกิดจากพลังงาน (ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)	2,467.41	2,412.01	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
	• หน่วยไฟฟ้าที่ใช้จากการไฟฟ้านครหลวง	4,935,805.09	4,908,279.20	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
ขอบเขตที่ 3 (Scope 3) ^(GRI 305-3)	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากกิจกรรมอื่น ๆ (ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า)	99,936.43	108,820.46	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
รวมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร		102,840.40	111,541.38	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อหน่วย (Carbon Intensity) ^(GRI 305-4)		1.06	0.71	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
• ปริมาณปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า (กิโลกรัมคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าต่อคน)				
ปริมาณการปลดปล่อยสารทำลายชั้นโอโซน (Carbon Intensity) ^(GRI 305-6)		128.38	58.40	(อยู่ระหว่างเก็บข้อมูล)
• สารทำความเย็น R-22 (กิโลกรัม)				

ผลการดำเนินงานตามแผนงานในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขององค์กร

- โครงการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) บริเวณหลังคาอาคารสำนักงาน อาคาร 1 รฟม. และ หลังคาอาคารเก็บเอกสาร รฟม. (GRI 302-4)



โครงการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) บริเวณหลังคาอาคารสำนักงาน อาคาร 1 รฟม. และ หลังคาอาคารเก็บเอกสาร รฟม. จัดทำขึ้นเพื่อลดค่าใช้จ่ายในการบริหารงาน องค์กรให้เพิ่มมากยิ่งขึ้นจากปัจจุบัน และตั้งเป้าหมายให้ปริมาณการใช้ไฟฟ้าขององค์กรลดลง โดยได้ศึกษาข้อมูลด้านการใช้พลังงานทางเลือกจากแสงอาทิตย์ นำมาใช้วิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานตามกระบวนการลดค่าใช้จ่ายวิเคราะห์บริเวณที่เหมาะสมสำหรับติดตั้ง ออกแบบระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) ออกแบบกระบวนการประเมินประสิทธิภาพของโครงการฯ ดำเนินการตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างในการติดตั้งระบบ และดำเนินการทดสอบระบบ จากนั้นประเมินประสิทธิภาพของการดำเนินงานตามโครงการฯ และนำข้อมูลมาวิเคราะห์ สรุปผล และจัดทำข้อเสนอแนะ สำหรับการปรับปรุงและแก้ไขกระบวนการในระยะถัดไป

ซึ่งผลจากการดำเนินโครงการดังกล่าว พบว่า ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของสำนักงาน รฟม. ในปี 2567 อยู่ที่ 160,638.30 หน่วย เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2566 ที่มีปริมาณการใช้ไฟฟ้าของสำนักงาน รฟม. ที่ 175,891.81 หน่วย ซึ่งส่งผลให้ปริมาณการใช้ไฟฟ้าลดลงจากปี 2566 คิดเป็นร้อยละ 8.67

หมายเหตุ เปรียบเทียบข้อมูลเดือนกันยายน ปี 2566 และ ปี 2567 เนื่องจากโครงการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) บริเวณหลังคาอาคารสำนักงาน อาคาร 1 รฟม. และหลังคาอาคารเก็บเอกสาร รฟม. ติดตั้งระบบแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2567

- แผนงานติดตั้งระบบผลิตกระแสไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ (Solar Cell) บริเวณอาคารจอดแล้วจรและลานจอดรถ โครงการรถไฟฟ้าหมอคน สายเฉลิมรัชมงคล และสายฉลองรัชธรรม



รฟม. ได้จัดซื้อระบบผลิตกระแสไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์บนหลังคา (Solar Rooftop) พร้อมติดตั้ง บริเวณพื้นที่ดาดฟ้าของอาคารจอดรถ สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ รถไฟฟ้าหมอคน สายฉลองรัชธรรม ใช้พื้นที่ในการติดตั้ง 50 ตารางเมตร กำลังการผลิตไฟฟ้าติดตั้งสูงสุดด้านไฟฟ้ากระแสสลับ 15.5 กิโลวัตต์ โดยแผงเซลล์แสงอาทิตย์ที่ได้ติดตั้งนั้น เพื่อใช้ผลิตกระแสไฟฟ้าป้อนให้กับระบบไฟฟ้าภายในอาคารจอดรถ สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ เพื่อเพิ่มศักยภาพและเสถียรภาพให้กับระบบไฟฟ้าของอาคาร และลดจำนวนการใช้ไฟฟ้าภายในอาคารได้ โดยใช้พลังงานแสงอาทิตย์ทดแทนจากระบบผลิตกระแสไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์บนหลังคา (Solar Rooftop) รวมทั้งเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทน และส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดภายในหน่วยงาน

ทั้งนี้ ได้ประมาณการผลิตรกระแสไฟฟ้าจากระบบผลิตรกระแสไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ไว้ประมาณ 21,900 กิโลวัตต์ ต่อปี หรือประหยัดค่าใช้จ่ายได้ประมาณ 109,500 บาท ต่อปี ซึ่งตัวเลขที่ประมาณการอาจปรับเปลี่ยนได้จากปัจจัยภายนอก เช่น สภาพอากาศ เป็นต้น

ผลประกอบการจากการใช้ระบบผลิตรกระแสไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์บนหลังคา (Solar Rooftop) ของปี 2567 ระบบผลิตรกระแสไฟฟ้าจากแสงอาทิตย์ได้เฉลี่ย เดือนละ 1,900 หน่วย หรือประมาณ 9,927 บาท หรือคิดเป็นค่าเฉลี่ยต่อปี ที่ 119,124 บาท ต่อปี หรือ 22,800 หน่วย ต่อปี ซึ่งสูงกว่าการประมาณการของการผลิต



• **แผนงานปรับปรุงพื้นที่เช่าห้องน้ำ และติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคา (Solar Rooftop) บริเวณพื้นที่แห่งค้าสถานีกำแพงเพชร**



รฟม. ได้ปรับปรุงพื้นที่เช่า ห้องน้ำ และติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์บนหลังคา (Solar Rooftop) บริเวณพื้นที่แห่งค้าสถานีกำแพงเพชร ซึ่งระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ บริเวณพื้นที่ดังกล่าว มีกำลังการผลิตไฟฟ้า 115 กิโลวัตต์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ผลิตรกระแสไฟฟ้าให้กับพื้นที่ของ รฟม. บริเวณแห่งค้าสถานีกำแพงเพชร ซึ่งจะช่วยให้ รฟม. ลดค่าใช้จ่ายในด้านค่าไฟฟ้า และยังช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ของ รฟม. ในการนำพลังงานทดแทนมาใช้ในกิจการของ รฟม. ด้วย ทั้งนี้ ระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ดังกล่าว ติดตั้งแล้วเสร็จและเปิดใช้งานในเดือนตุลาคม 2567 โดยประมาณการค่าไฟฟ้าที่จะประหยัดได้จากการผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ประมาณ 30,000 บาท/เดือน หรือ 360,000 บาท/ปี ซึ่งตัวเลขที่ประมาณการอาจปรับเปลี่ยนได้จากปัจจัยภายนอก เช่น สภาพอากาศ เป็นต้น

• **แผนงานการปรับลดการใช้พลังงานไฟฟ้าภายในอาคารที่พักรฟม. (GRI 302-4)**

รฟม. มีการจัดสวัสดิการที่อยู่อาศัยให้แก่พนักงาน โดยอาคารที่พักพนักงาน รฟม. มีลักษณะเป็นอาคารสูง 4 ชั้น มีจำนวนห้องพักทั้งสิ้น 72 ห้องพัก ซึ่งอาคารที่พักพนักงานมีพนักงานเช่าพักอาศัยเป็นประจำตลอด 24 ชั่วโมง ส่งผลให้มีปริมาณการใช้สาธารณูปโภคภายในอาคารโดยเฉพาะพลังงานไฟฟ้าค่อนข้างสูงอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น รฟม. จึงได้มีการจัดทำแผนงานการปรับลดการใช้พลังงานไฟฟ้าภายในอาคารที่พักพนักงาน รฟม. โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีการลดการใช้พลังงานไฟฟ้าภายในอาคารที่พักพนักงาน รฟม. รวมถึงมีการใช้พลังงานไฟฟ้าภายในอาคารอย่างคุ้มค่า และใช้แหล่งพลังงานทดแทนเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีการดำเนินงานตามแผนงาน ดังนี้

1) ประชาสัมพันธ์ให้พนักงานที่เช่าพักอาศัยในอาคารที่พักพนักงาน รฟม. ตระหนักถึงความสำคัญในการประหยัดพลังงานไฟฟ้า ผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น โพสต์ประชาสัมพันธ์ แอปพลิเคชันไลน์กลุ่มอาคารที่พักพนักงาน รฟม. เป็นต้น

2) ปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ และระบบไฟฟ้าที่จะสามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าภายในอาคารที่พักพนักงาน รฟม. โดยได้มีการสำรวจอุปกรณ์ และระบบไฟฟ้าบริเวณพื้นที่ส่วนกลางของอาคารที่พักพนักงาน รฟม. ที่สามารถปรับเปลี่ยนเพื่อลดการใช้พลังงานไฟฟ้า และพิจารณาปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ และระบบไฟฟ้าดังกล่าว ได้แก่ การติดตั้ง Timer บริเวณสวิตช์ควบคุมหลอดไฟฟ้าภายในอาคาร เพื่อให้สามารถควบคุมการเปิดปิดไฟส่องสว่างได้ตามระยะเวลาที่กำหนด รวมถึงการเปลี่ยนโคมไฟบริเวณพื้นที่ภายนอกอาคาร เป็นโคมไฟ Solar Cell เพื่อเป็นการใช้พลังงานแสงอาทิตย์ทดแทนการใช้พลังงานไฟฟ้าของอาคารที่พักพนักงาน รฟม. อีกด้วย

ปริมาณการใช้ไฟฟ้าอาคารที่พักพนักงาน	ปี 2566	ปี 2567
ไฟฟ้าองค์กร (รพม.) สำหรับพื้นที่ส่วนกลาง (กิโลวัตต์-ชั่วโมง)	44,340	44,195

ทั้งนี้ หลังจากที รพม. ได้มีการดำเนินงานปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ และระบบไฟฟ้าภายในอาคารที่พักพนักงาน รพม. ตามแผนงานการปรับลดการใช้พลังงานไฟฟ้าภายในอาคารที่พักพนักงาน รพม. แล้วเสร็จ พบว่าปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าในบริเวณพื้นที่ส่วนกลางของอาคารที่พักพนักงานมีจำนวนลดน้อยลง

เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2566 พบว่าปริมาณการใช้ไฟฟ้าสำหรับพื้นที่ส่วนกลางของอาคารที่พักพนักงานลดลง 145 กิโลวัตต์-ชั่วโมง เท่ากับสามารถลดลงได้ร้อยละ 0.33



• แผนงานการเปลี่ยนหลอดไฟเป็นแบบ LED บริเวณอาคารจอดรถแล้วจร (GRI 302-4)



รพม. มีแผนในการลดการใช้พลังงานไฟฟ้าและพลังงานของอาคารจอดรถแล้วจร รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล และรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ตามแผนการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ของ รพม. โดยมีเป้าหมายในการลดการใช้พลังงานไฟฟ้าและพลังงานร้อยละ 3.93 (193,842.44 kWh) ในปีงบประมาณ 2570 เทียบจากค่าปีฐาน

ซึ่งในปีงบประมาณ 2567 ได้ดำเนินการเปลี่ยนหลอดไฟจากหลอดฟลูออเรสเซนต์เป็นหลอดไฟ LED ภายในอาคารจอดรถแล้วจร ตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร จำนวน 876 หลอด สามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าได้ 138,006.5 kWh ต่อปี

• แผนงานการเปลี่ยนหลอดไฟเป็นโคม Solar cell บริเวณพื้นที่นอกอาคารจอดรถแล้วจรและลานจอดรถ

รพม. ได้เปลี่ยนโคมไฟส่องสว่างเป็นโคมไฟ Solar Cell บริเวณภายนอกของอาคารและลานจอดรถ ตามแนวสายทางรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล จำนวน 20 โคม ตามแผนงานการปรับปรุงผลการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ ของ รพม. ปีงบประมาณ 2567 โดยมีเป้าหมายการเพิ่มการใช้พลังงานไฟฟ้าทดแทน 4,905.6 kWh โดยสามารถเพิ่มการใช้พลังงานไฟฟ้าทดแทนได้ 21,024 kWh ต่อปี



• แผนงานติดตั้ง Motion Sensor บริเวณห้องน้ำของอาคารจอดรถแล้วจรสถานีรถไฟฟ้าลาดพร้าว (GRI 302-4, 305-5)



ในปีงบประมาณ 2567 รพม. ได้ติดตั้ง Motion Sensor บริเวณภายในห้องน้ำของอาคารจอดรถแล้วจร สถานีรถไฟฟ้าลาดพร้าว ตามแผนงานการปรับปรุงผลการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ ของ รพม. โดยมีเป้าหมายการลดการใช้พลังงานไฟฟ้า 813.19 kWh ส่งผลให้สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) ได้ 0.48 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tonCO₂e) โดยสามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าได้ 1,051.2 kWh เมื่อเทียบกับก่อนการติดตั้ง

• แผนงานการเปลี่ยนชนิดสารทำความเย็นเครื่องปรับอากาศของอาคารจอดแล้วจร (GRI 305-5)



รฟม. ได้เปลี่ยนเครื่องปรับอากาศ จำนวน 2 เครื่อง ตามแผนงานในการเปลี่ยนชนิดสารทำความเย็นของเครื่องปรับอากาศที่สามารถปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG) น้อยลง ตามแผนการปรับปรุงผลการประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ (Eco-Efficiency) ของ รฟม. โดยมีเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ร้อยละ 0.11 (0.24 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tonCO₂e)) ในปีงบประมาณ 2570 เทียบจากค่าปีฐาน โดยในปีงบประมาณ 2567 ได้ทำการเปลี่ยนเครื่องปรับอากาศ จำนวน 2 เครื่อง สามารถลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHGs) ได้ 0.53 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tonCO₂e) เมื่อเทียบกับปี 2566

• แผนงานการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมของผู้รับสัมปทาน

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการโครงการโรงไฟฟ้าพลังงานแสงอาทิตย์บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงของรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล โดยติดตั้งบนหลังคาอาคาร (Solar Rooftop) บนหลังคาอาคารจอดรถ (Solar Carpark) และบริเวณพื้นที่แนวราบ (Solar Farm) ที่ศูนย์ซ่อมบำรุงหลักพระราม 9 มีขนาดกำลังผลิตติดตั้งรวมประมาณ 6.90 MWp ซึ่งจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณเดือนมิถุนายน 2568



มาตรการประหยัดพลังงานภายในสำนักงาน

มาตรการการใช้พลังงานและทรัพยากรตามเกณฑ์สำนักงานสีเขียว (Green Office) ของโครงการรับรองมาตรฐานสำนักงานสีเขียวของกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รฟม. ได้มีการดำเนินตามมาตรการประหยัดน้ำ มาตรการการใช้พลังงาน มาตรการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง มาตรการใช้ทรัพยากรอื่น ๆ และมาตรการประชุมและการจัดนิทรรศการ ตัวอย่างเช่น

มาตรการประหยัดน้ำ

- ใช้น้ำประปาอย่างประหยัด
- หมั่นตรวจสอบการรั่วซึมของน้ำอย่างสม่ำเสมอ



มาตรการการใช้พลังงาน

- ตั้งเวลาเปิด-ปิดเครื่องปรับอากาศในเวลากำหนด
- ทำความสะอาดแผ่นกรองอากาศของเครื่องปรับอากาศทุก 3 เดือน



มาตรการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง

- ให้ผู้บริหารพิจารณาความจำเป็นเมื่อมีการขอใช้รถของส่วนงาน
- ศึกษาเส้นทางก่อนออกเดินทางและเลือกใช้เส้นทางที่ใกล้ที่สุด



มาตรการใช้ทรัพยากรอื่นๆ

- รับ-ส่งเอกสารผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
- ลดการพิมพ์เอกสารโดยแชร์ไฟล์ร่วมกันผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์



มาตรการประชุมและการจัดนิทรรศการ

- จัดประชุมผ่านสื่อออนไลน์
- เลือกใช้จอภาพแทนการแจกเอกสารประกอบการประชุม





ผลการดำเนินงาน (GRI 302-4)

ผลการดำเนินงานตามมาตรการการใช้พลังงานและทรัพยากรภายในสำนักงาน ในส่วนของมาตรการประหยัดน้ำ มาตรการการใช้พลังงาน มาตรการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง สรุปได้ ดังนี้

• ข้อมูลการใช้น้ำประปาภายในสำนักงาน

ข้อมูลการใช้ น้ำประปา	ปี 2566		ปี 2567	
	ปริมาณน้ำประปา รวม (หน่วย)	ปริมาณน้ำประปา/จำนวนพนักงาน (หน่วย/คน)	ปริมาณน้ำประปา รวม (หน่วย)	ปริมาณน้ำประปา/จำนวนพนักงาน (หน่วย/คน)
	22,643.00	15.39	17,933.00	12.27

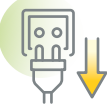
ในปี 2567 รพม. มีการใช้น้ำประปา รวม 17,933.00 หน่วย ลดลงจากปี 2566 ร้อยละ 20.80 และเมื่อเปรียบเทียบปริมาณการใช้น้ำประปาต่อจำนวนพนักงาน มีการใช้น้ำประปา 12.27 หน่วย/คน พบว่า ลดลงจากปี 2566 ร้อยละ 20.26

• ข้อมูลการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

ข้อมูลการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง	ปี 2566		ปี 2567	
	ปริมาณ น้ำมันเชื้อเพลิงรวม (ลิตร)	ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงรวม/ จำนวนพนักงาน (ลิตร/คน)	ปริมาณ น้ำมันเชื้อเพลิงรวม (ลิตร)	ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงรวม/ จำนวนพนักงาน (ลิตร/คน)
	7,024.66	4.78	6,362.65	4.35

ในปี 2567 รพม. มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 6,362.65 ลิตร ลดลงจากปี 2566 ร้อยละ 9.42 และเมื่อเปรียบเทียบปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่อจำนวนพนักงาน มีการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 4.35 ลิตร/คน พบว่า ลดลงจากปี 2566 ร้อยละ 8.80

• ข้อมูลการใช้พลังงานไฟฟ้าภายในสำนักงาน รพม.

ข้อมูลการใช้ไฟฟ้า	ปี 2566		ปี 2567	
	ปริมาณไฟฟ้ารวม (หน่วย)	ปริมาณการใช้ไฟฟ้ารวม/จำนวนพนักงาน (หน่วย/คน)	ปริมาณไฟฟ้ารวม (หน่วย)	ปริมาณการใช้ไฟฟ้ารวม/จำนวนพนักงาน (หน่วย/คน)
	2,199,269.78	1,495.08	2,850,012.90	1,950.73

ในปี 2567 รพม. มีการใช้ไฟฟ้าภายในอาคารสำนักงาน รพม. 2,850,012.90 หน่วย เพิ่มขึ้นจากปี 2566 ร้อยละ 29.59 และเมื่อเปรียบเทียบปริมาณการใช้ไฟฟ้าต่อจำนวนพนักงาน มีการใช้ไฟฟ้า 1,950.73 หน่วย/คน พบว่า เพิ่มขึ้นจากปี 2566 ร้อยละ 30.48

ทั้งนี้ การเปรียบเทียบข้อมูลการใช้น้ำประปา การใช้ไฟฟ้า และน้ำมันเชื้อเพลิง กับจำนวนพนักงาน มีการแปรผันตามจำนวนพนักงานในแต่ละปี

• โครงการสำนักงานสีเขียว ประจำปี 2567

รพม. ได้ดำเนินงานโครงการสำนักงานสีเขียวตั้งแต่ปี 2562 ต่อเนื่องเป็นเวลา 6 ปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีจิตสำนึกด้านการอนุรักษ์พลังงาน การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การลดขยะและการใช้ทรัพยากรภายในองค์กรอย่างคุ้มค่า รวมไปถึงการส่งเสริมให้องค์กรมีการจัดการสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดีและเหมาะสม ผ่านการจัดกิจกรรม ดังนี้

• กิจกรรม MRTA 3R

ได้จัดกิจกรรมรณรงค์ให้พนักงานและผู้ปฏิบัติงานภายใน รฟม. คัดแยกขยะขวดน้ำพลาสติก สำหรับนำไปรีไซเคิลใช้ประโยชน์ได้ต่อไป โดยกิจกรรมนี้เป็นการส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการจัดการขยะในหน่วยงาน และการรีไซเคิลขยะให้กลับมาเป็นสิ่งที่ใช้ประโยชน์ได้จริง

ผลการดำเนินงาน

พนักงาน รฟม. ได้ร่วมกันคัดแยกขยะขวดน้ำพลาสติก และได้เปิดรับขยะขวดน้ำพลาสติกจากประชาชนทั่วไป ณ บริเวณอาคารจอดและจร สถานีแยกถนนพหลโยธิน 1 โดยร่วมกับโครงการรณรงค์ใช้เคเบิล มูนิธิกรจกเงา (โครงการจ้างงานคนชรา และคนไร้บ้าน) ในการรับขวดน้ำพลาสติกไปขายและเข้าสู่กระบวนการรีไซเคิล ในปี 2567 สามารถคัดแยกขยะขวดน้ำพลาสติกได้จำนวน 1,732.82 กิโลกรัม (ประมาณ 138,626 ขวด) มากกว่าปี 2566 ประมาณ 400 กิโลกรัม (34,000 ขวด) ซึ่งสามารถนำไปคิดเป็นค่าการลดก๊าซเรือนกระจก จำนวน 1.786 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2566 ที่สามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ 1.349 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า ดังนั้นในปี 2567 รฟม. สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการคัดแยกขยะขวดน้ำพลาสติกได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 32.39



จุดรับขวดน้ำพลาสติกที่คัดแยกแล้ว ณ บริเวณอาคาร 1 รฟม.

• โครงการรับรองมาตรฐานสำนักงานสีเขียวของกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประจำปี 2567

รฟม. ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม และคณะทำงานจัดทำโครงการสำนักงานสีเขียว เพื่อดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมตามเกณฑ์สำนักงานสีเขียว ของกรมการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยในปี 2566 รฟม. ได้เข้ารับการตรวจประเมินฯ และได้รับผลการประเมินระดับ ดีมาก (เงิน) ซึ่งมีระยะเวลารับรองผล จำนวน 3 ปี

ในปี 2567 เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมต่อการเข้ารับการตรวจประเมินครั้งต่อไป รฟม. โดยคณะกรรมการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม ได้จัดการประชุมคณะกรรมการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมทุกไตรมาสเพื่อติดตามผลการดำเนินงานของคณะทำงานฯ แต่ละหมวดครอบคลุมเนื้อหา ดังนี้

1) นโยบาย และแผนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม



มีการประกาศใช้นโยบายการจัดการสำนักงานสีเขียว (Green Office) ของ รฟม. ในปี 2566 ซึ่งในปี 2567 ได้มีการทบทวนเนื้อหา และความถูกต้อง เห็นว่านโยบายดังกล่าวยังคงเหมาะสม มีความเป็นปัจจุบันคงใช้ต่อไป นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำแผนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมตามเกณฑ์สำนักงานสีเขียว ประจำปี 2567 ซึ่งได้รับอนุมัติโดยผู้ว่าการเมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2567

นโยบายการจัดการสำนักงานสีเขียว (Green Office) และแผนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมตามเกณฑ์สำนักงานสีเขียว ประจำปี 2567

2) การสื่อสารและสร้างจิตสำนึก ให้ความรู้ด้านสำนักงานสีเขียว

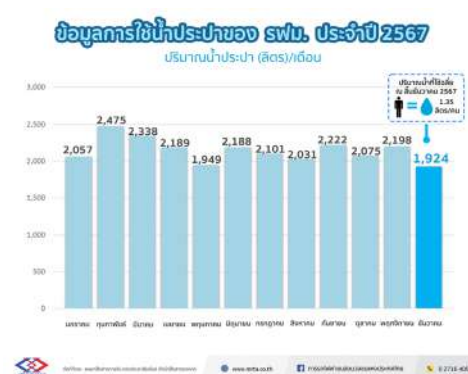
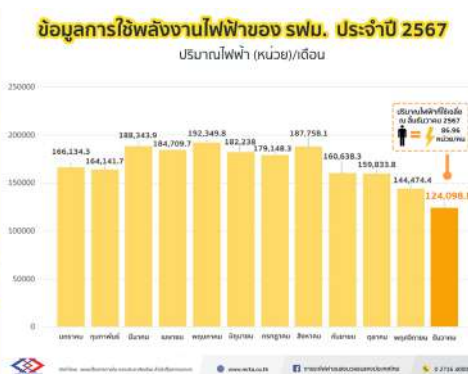
มีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม ให้พนักงานและผู้ปฏิบัติงานภายใน รฟม. ทุกเดือน ผ่านช่องทางกลุ่มเฟซบุ๊กสื่อสารภายในองค์กร รฟม. เฟซบุ๊กเพจ MRTA Green Office และหน้าจอตีฬาสีในเนจในอาคาร ในหัวข้อต่าง ๆ เช่น นโยบายการจัดการสำนักงานสีเขียว กฎหมายนำรู้คู่สำนักงานสีเขียว มาตราการประหยัดพลังงาน หรือก๊าซเรือนกระจก รวมถึงข้อมูลการใช้ทรัพยากรด้านต่าง ๆ ภายในอาคารสำนักงาน รฟม. และกิจกรรมจากโครงการสำนักงานสีเขียว



ประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมผ่านช่องทางต่าง ๆ

3) การใช้ทรัพยากรและพลังงานไฟฟ้า น้ำ และน้ำมันเชื้อเพลิง

มีการเก็บข้อมูลการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ภายใน รฟม. เป็นประจำทุกเดือน โดยมีการรายงานให้คณะกรรมการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมทราบ ทุกไตรมาส



ข้อมูลการใช้ทรัพยากรในปี 2567

4) การจัดการของเสียและน้ำเสียภายในสำนักงาน



มีการดำเนินการตามแผนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมตามเกณฑ์สำนักงานสีเขียว ประจำปี 2567 เป็นประจำทุกเดือน ได้แก่ การบริหารจัดการขยะภายในสำนักงาน และการจัดการน้ำเสียให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และมีการรายงานให้คณะกรรมการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมทราบทุกไตรมาส



จุดพักขยะก่อนนำส่ง กทม.



มีการจ้างผู้รับจ้างตรวจสอบสภาพน้ำก่อนการปล่อยสู่ธรรมชาติ



5) สภาพแวดล้อมและความปลอดภัยในสำนักงาน

มีการดำเนินการตามแผนการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมตามเกณฑ์สำนักงานสีเขียว ประจำปี 2567 ได้แก่ การควบคุมมลพิษทางอากาศในสำนักงานจากเครื่องปรับอากาศ การสูบบุหรี่ การก่อสร้างและอื่น ๆ การตรวจความเข้มข้นของแสง การควบคุมมลพิษทางเสียง การควบคุมสัตว์พาหะนำโรค และการตรวจสอบอุปกรณ์ ไฟฟ้าและจัดทำแผนระงับอัคคีภัย และมีการรายงานให้คณะกรรมการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมทราบทุกไตรมาส



มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องปรับอากาศ ปีละ 4 ครั้ง





มีการจัดพื้นที่สูบบุหรี่
เป็นสัดส่วน

มีการตรวจสอบความเข้มข้น
ของแสงสว่างและการควบคุม
มลพิษทางเสียง ปีละ 1 ครั้ง



มีการซ้อมดับเพลิงเป็นประจำทุกปี

6) การจัดซื้อจัดจ้างสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

มีการแจ้งผู้รับจ้างและผู้ขายสินค้าให้แก่ รพม. ให้พิจารณาสินค้าที่มีตราสัญลักษณ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมผ่านการส่งหนังสือแจ้งเวียน และได้มีการจัดทำรายการสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นคู่มือให้เจ้าหน้าที่ที่ดำเนินการด้านการจัดซื้อจัดจ้างใช้เป็นคู่มืออ้างอิง

การรณรงค์การมีจิตสำนึกด้านอนุรักษ์พลังงานและการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

รฟม. ได้มีการรณรงค์ในด้านการมีจิตสำนึกด้านอนุรักษ์พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ทั้งในรูปแบบของการประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางสื่อสารภายในองค์กร การจัดกิจกรรมรณรงค์ให้ความรู้ และการฝึกอบรมโดยวิทยากรภายนอก ดังนี้

1) การประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางการสื่อสารภายในองค์กร

รฟม. โดยคณะทำงานจัดทำโครงการสำนักงานสีเขียว หมวดที่ 2 ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมและการใช้ทรัพยากรของ รฟม. เป็นประจำทุกเดือน ผ่านช่องทางกลุ่มเฟซบุ๊กสื่อสารภายในองค์กร รฟม. เฟซบุ๊กเพจ MRTA Green Office และหน้าจอดีจิทัลไซน์เนจในอาคาร



ตัวอย่างภาพสำหรับประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางต่าง ๆ

2) การจัดกิจกรรมรณรงค์ให้ความรู้

รฟม. โดยโครงการสำนักงานสีเขียวได้จัดกิจกรรมรณรงค์สร้างจิตสำนึกด้านอนุรักษ์พลังงาน และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในหลากหลายรูปแบบ โดยจัดกิจกรรมภายใต้แนวคิด GREEN



3) การฝึกอบรมโดยวิทยากรภายนอก

รฟม. ได้จัดฝึกอบรมหลักสูตร “สำนักงานสีเขียว (Green Office)” เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2567 ให้แก่งานระดับ 4 - 7 จำนวน 113 คน โดยมีวิทยากรได้แก่ รศ. ดร.สยาม อรุณศรีมรกต อาจารย์ประจำคณะสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล ซึ่งมีเนื้อหาการบรรยายเกี่ยวกับความสำคัญของสำนักงานสีเขียว การใช้พลังงานและทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ การจัดการมลพิษและของเสีย การจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ก๊าซเรือนกระจกและผลกระทบต่อชีวิตประจำวันและต่อการปฏิบัติงานภายในองค์กร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมหรือมาตรการในการอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกในบริบทของ รฟม.



การอบรมสำนักงานสีเขียว (Green Office)



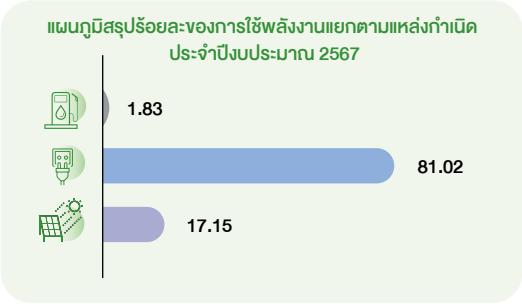
ข้อมูลปริมาณการใช้พลังงานภายในสำนักงาน (GRI 302-1)

รายการข้อมูล	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
ปริมาณพลังงานที่ใช้ภายในสำนักงาน			
พลังงานที่ใช้แล้วหมดไป (Non-renewable Resources)			
• น้ำมันดีเซล (ลิตร)	6,686.93	7,024.67	6,362.65
• ไฟฟ้า (กิโลวัตต์ - ชั่วโมง)	2,265,653.20	2,199,269.78	2,850,012.90
พลังงานที่หมุนเวียน (Renewable Resources)			
• ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ Solar Cell (กิโลวัตต์ - ชั่วโมง)	-	101,425.38	603,243.00

เมื่อคิดเป็นสัดส่วนการใช้พลังงาน โดยได้นำค่าการแปลงหน่วย (Conversion Factors) ปริมาณพลังงานของเชื้อเพลิง (ค่าความร้อนสุทธิ) จากกรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน ในปี 2567 รพม. มีสัดส่วนการใช้พลังงานภายในสำนักงาน ดังนี้

ข้อมูลสัดส่วนการใช้พลังงานภายในสำนักงาน

ประเภทพลังงาน	ปริมาณพลังงาน (MJ)	สัดส่วนพลังงาน (ร้อยละ)
น้ำมันเชื้อเพลิง	231,727.71	1.83
ไฟฟ้า	10,260,046.44	81.02
ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ Solar Cell	2,171,674.80	17.15
รวม	12,663,448.95	100.00



การลงทุนเกี่ยวกับโครงการประหยัดพลังงานหรือการปรับตัวรับการเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ

รพม. ได้มีการใช้งบลงทุนสำหรับการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานไฟฟ้าภายในอาคารสำนักงาน รพม. โดยการดำเนินโครงการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) บริเวณหลังคาอาคารสำนักงาน อาคาร 1 รพม. และ หลังคาอาคารเก็บเอกสาร รพม. เพื่อส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือก และช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านการใช้ไฟฟ้าของสำนักงาน รพม. ซึ่งคาดว่าจะสามารถลดค่าใช้จ่ายด้านไฟฟ้าได้เฉลี่ยปีละประมาณ 700,000 บาท

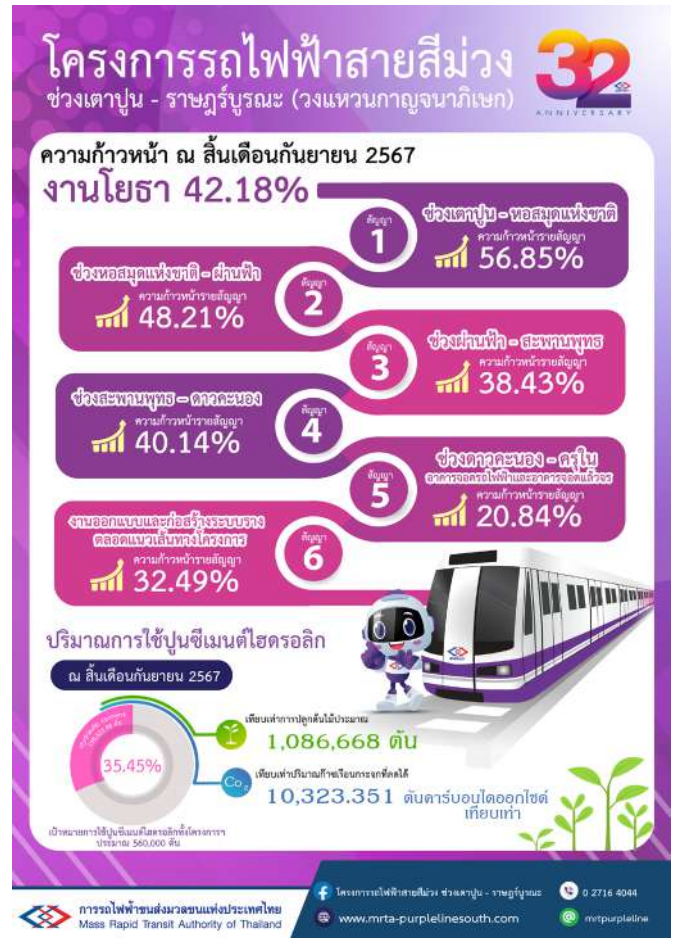
รายการข้อมูล	ปี 2567 (บาท)
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมด	10,240,000
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานที่สามารถลดได้ หรือสิทธิประโยชน์ทางภาษี	50,244

หมายเหตุ : โครงการติดตั้งระบบผลิตไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ แบบติดตั้งบนหลังคา (Solar Rooftop) บริเวณหลังคาอาคารสำนักงาน อาคาร 1 รพม. และ หลังคาอาคารเก็บเอกสาร รพม. เปิดใช้งานระบบฯ เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2567

การนำปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกมาใช้ในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า

รฟม. ภายใต้งานกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมได้เข้าร่วมลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการบูรณาการความร่วมมือในการจัดการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการทำให้ประเทศไทยบรรลุเป้าหมายลดก๊าซเรือนกระจก สาขากระบวนการทางอุตสาหกรรม ด้วยมาตรการทดแทนปูนพอร์ตแลนด์ โดยใช้ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) เป็นโครงการนำร่อง โดยมีเป้าหมายการใช้ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกทั้งโครงการฯ ประมาณ 560,000 ตัน ซึ่งจะสามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศโลกได้กว่า 29,000 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า และเทียบเท่าการปลูกต้นไม้พื้นเมืองเพื่อดูดซับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้กว่า 3,000,000 ต้น จากนั้น รฟม. จะยังคงเดินหน้ารณรงค์การนำปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกไปใช้กับทุก ๆ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในความรับผิดชอบ เพื่อให้การดำเนินงานของ รฟม. เติบโตไปพร้อมกับสิ่งแวดล้อมที่ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ณ สิ้นเดือนกันยายน 2567 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ได้ใช้ปูนซีเมนต์ไฮดรอลิกในการก่อสร้างโครงการ จำนวน 198,525.98 ตัน (คิดเป็นร้อยละ 35.45) เทียบเท่าการปลูกต้นไม้ 1,086,668 ต้น เทียบเท่าปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ลดได้ 10,323.351 (ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า (tonCO₂ e))



การบริหารจัดการการเลือกใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green IT Management)

รฟม. ได้มีการกำหนดแนวปฏิบัติในการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ตามมาตรฐานฉลากเขียว/ตะกร้าเขียว ของกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้เป็นแนวทางการบริหารจัดการการเลือกใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green IT Management) ขององค์กร และเป็นแนวทางการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดิจิทัล ในการพัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศของ รฟม. อย่างเหมาะสมและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด สอดคล้องตามเกณฑ์การประเมินกระบวนการปฏิบัติงานและการจัดการ Core Business Enablers โดยมีการประกาศใช้งานคู่มือการจัดการการเลือกใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 5 (ประกาศใช้ในวันที่ 2 กันยายน 2567) ซึ่งมีกรดำเนินการ ดังนี้

- 1) พิจารณาวัฏจักรของอุปกรณ์ (Equipment Lifecycle) โดยพิจารณาตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดคุณสมบัติในการจัดหา/จัดซื้อ (Procurement) การบริหารสัญญา การใช้เคล/การนำกลับมาใช้ซ้ำ (Recycle & Reuse) และการกำจัด (Disposal)
- 2) พิจารณาการใช้งาน ICT ของผู้ใช้ (End User Computing) โดยสนับสนุนให้มีการจัดซื้อบริการที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานการจัดการด้านพลังงาน และมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม มีการระบุข้อกำหนดในขอบเขตของงาน ให้ผู้ยื่นข้อเสนอจะต้องแนบเอกสารรับรองมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม เช่น GREEN LABEL: THAILAND (ฉลากเขียว) หรือ ตะกร้าเขียว และ/หรือแนวทางการเลือกใช้ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม เช่น ENERGY STAR เป็นต้น
- 3) พิจารณาการเลือกใช้ระบบประมวลผลข้อมูลขนาดใหญ่ในองค์กร (Enterprise Computing) เพื่อให้บริการในส่วนของศูนย์คอมพิวเตอร์หลัก (Data Center) เครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่าย (Server, ESXi และ VM Server) ศูนย์คอมพิวเตอร์สำรอง (DR-Site) ชุดบริการระบบสำนักงานแบบออนไลน์ และการประชุมออนไลน์

4) พิจารณาการนำ ICT มาใช้ในการลดการปล่อยคาร์บอน (ICT as a Low - Carbon Enabler) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดคุณสมบัติ และบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การเลือกใช้การเช่าเครื่องคอมพิวเตอร์ ที่มีการระบุหรือการคำนวณปริมาณก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดที่ปล่อยออกมาตลอดวัฏจักรชีวิตของผลิตภัณฑ์ (Product life cycle) กล่าวคือ ตั้งแต่เป็นวัตถุดิบ การผลิต การขนส่ง การใช้งาน จนถึงการทำลายเมื่อสิ้นอายุการใช้งาน ปัจจุบันผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ เริ่มมีการแสดงข้อมูล Carbon Footprint ให้ผู้บริโภคได้ทราบว่าการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของผลิตภัณฑ์เหล่านั้นมีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกออกมาปริมาณเท่าไร โดยในสัญญาเช่าประจำปีงบประมาณ 2566 - 2568 คิดเป็นค่าเฉลี่ย Carbon Footprint เท่ากับ 345,264 kgCO₂/สัญญา (3ปี) เทียบเท่ากับการปลูกต้นไม้เพื่อชดเชยประมาณ 5,231.27 ต้น และสัญญาเช่าประจำปีงบประมาณ 2567 - 2569 คิดเป็นค่าเฉลี่ย Carbon Footprint เท่ากับ 182,104.50 kgCO₂/สัญญา (3 ปี) เทียบเท่ากับการปลูกต้นไม้เพื่อชดเชยประมาณ 2,759.16 ต้น

หมายเหตุ : การคำนวณ = Carbon Footprint/CO₂

CO₂ เท่ากับอัตราการดูดซับของต้นไม้ โดยทั่วไปต้นไม้หนึ่งต้นสามารถดูดซับ CO₂ ได้ประมาณ 22 kg/ปี ในช่วงอายุที่มีการเจริญเติบโตสูงสุด

ทั้งนี้ การดำเนินงานดังกล่าวสามารถช่วยประหยัดการใช้พลังงานได้มากขึ้นจากการใช้อุปกรณ์หรือระบบเทคโนโลยีสารสนเทศแบบเดิม ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ทำให้ส่งผลกระทบต่อภาวะโลกร้อน โดย รพม. ได้ดำเนินงานอย่างต่อเนื่องเพื่อแก้ไขปัญหาและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการใช้งานเทคโนโลยีสารสนเทศ

การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม (GRI 3-3)

ในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า รพม. ได้ให้ความสำคัญต่อการรับผิดชอบต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม ชุมชน และสังคม โดยได้ดำเนินงานตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง ได้มีการติดตามตรวจสอบและเฝ้าระวังอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนมั่นใจในการดำเนินงานของ รพม. นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญต่อการบริหารจัดการการใช้พลังงาน การรณรงค์ให้พนักงานใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า รวมถึงการกำหนดมาตรการการจัดการของเสียภายในองค์กร เพื่อให้ รพม. เป็นองค์กรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยในปีงบประมาณ 2567 มีผลการดำเนินงานดังนี้

การดำเนินงานตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (GRI 3-3, 413-2)

การดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ในความรับผิดชอบของ รพม. ได้ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ข้อกำหนดและข้อกำหนดอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด รวมถึงมาตรการตามแผนปฏิบัติการด้านฝุ่นละอองของภาคคมนาคม กรมควบคุมมลพิษ กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีเป้าหมายทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เพื่อควบคุมกำกับผู้รับเหมาก่อสร้าง ผู้รับสัมปทาน ผู้ร่วมลงทุน ให้ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด และสามารถนำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ได้ตามที่กฎหมายกำหนด โดยจะดำเนินการตลอดระยะเวลาของโครงการทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ มีผลการดำเนินงาน ดังนี้

การป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. ระยะก่อสร้าง

- ด้านคุณภาพอากาศ เช่น การปิดคลุมกระเบรบรรทุกและกองวัสดุก่อสร้าง การล้างล้อรถ การทำความสะอาดถนนสาธารณะโดยใช้รถกวาดดูดฝุ่น การตรวจสอบสภาพเครื่องจักรให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ก่อนนำมาใช้งาน การประสานงานเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อลดความคับคั่งของการจราจร และการปล่อยละอองน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันฝุ่นที่เกิดจากการก่อสร้างของโครงการและลดผลกระทบด้านฝุ่นละออง PM2.5 เป็นต้น
- ด้านเสียงและความสั่นสะเทือน เช่น กิจกรรมก่อสร้างที่มีเสียงดัง/มีความสั่นสะเทือนจะต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน พร้อมทั้งมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงทราบก่อนดำเนินการ จำกัดความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ เป็นต้น
- ด้านการจราจร หากมีจราจรเสียหายจากงานก่อสร้างของโครงการ จะต้องมีการปรับปรุงผิวจราจรให้ราบเรียบ มีการประชาสัมพันธ์การปิด/เบี่ยงช่องจราจรให้ผู้ใช้เส้นทางทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินการ เป็นต้น

ภาพตัวอย่างการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง



การปิดคลุมกองวัสดุก่อสร้าง



การล้างล้อรถ



การปล่อยละอองน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

2. ระยะดำเนินการ

- ด้านคุณภาพอากาศ เช่น การดูแลฝุ่นภายในอุโมงค์ทางวิ่ง 2 ครั้งต่อปี การติดตั้งตัวกรองอากาศ (Filter) เพื่อช่วยในการดักจับฝุ่นละอองที่เครื่องส่งลมเย็น (Air Handling Unit) ในระบบปรับอากาศของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน เป็นต้น
- ด้านเสียง เช่น ดูแลรักษาระบบรถไฟให้อยู่ในสภาพดี เพื่อป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟ ตรวจสอบซ่อมบำรุงรางรถไฟ รักษาระยะห่างของรางรถไฟให้มีระยะตามที่ออกแบบ เป็นต้น
- ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน เช่น จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่ถูกต้องหลักสุขาภิบาลก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ ตรวจสอบและดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ เป็นต้น (GRI 303-2)

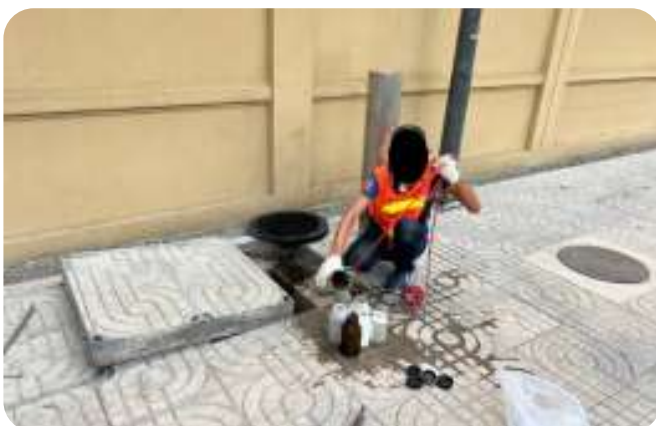
ภาพตัวอย่างการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ



การประสานงานเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อลดความคับคั่งของจราจร



การบำรุงรักษาระบบรถไฟ



การตรวจสอบและดูแลประสิทธิภาพการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสีย



การตรวจสอบและบำรุงรางรถไฟ

การติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

1. ระยะก่อสร้าง

รฟม. ดำเนินการเฝ้าระวังผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง โดยมีการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม เช่น การตรวจวัดคุณภาพอากาศ การตรวจวัดระดับเสียง การตรวจวัดความสั่นสะเทือน การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน การติดตามตรวจสอบปริมาณจราจร และการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม เป็นต้น

ภาพตัวอย่างการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะก่อสร้าง



การตรวจวัดคุณภาพอากาศ



การตรวจวัดระดับเสียง



การตรวจวัดความสั่นสะเทือน



การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน



การติดตามตรวจสอบปริมาณจราจร



การสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม

2. ระยะดำเนินการ

รฟม. ได้มีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ เช่น การตรวจวัดคุณภาพอากาศ การตรวจวัดระดับเสียง การตรวจวัดความสั่นสะเทือน การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน การตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย การติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง และการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม เป็นต้น

ภาพตัวอย่างการติดตามและตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระยะดำเนินการ



การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป
(พื้นที่อ่อนไหว)



การตรวจวัดคุณภาพอากาศในสถานีรถไฟ



การตรวจวัดคุณภาพอากาศบริเวณอาคารจอดรถ



การตรวจวัดระดับเสียง



การตรวจวัดความสั่นสะเทือน



การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน



การตรวจวัดคุณภาพน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสีย



การติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง

- การรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ตามที่กฎหมายกำหนด

รฟม. ได้นำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ให้ สผ. 2 ครั้ง/ปี คือ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของเดือนมกราคม - มิถุนายน 2567 และ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2567 พร้อมทั้งเผยแพร่ในระบบ Smart EIA Plus ซึ่ง รฟม. สามารถดำเนินการนำส่งรายงานได้ตามกำหนดตลอดระยะเวลาการดำเนินงาน

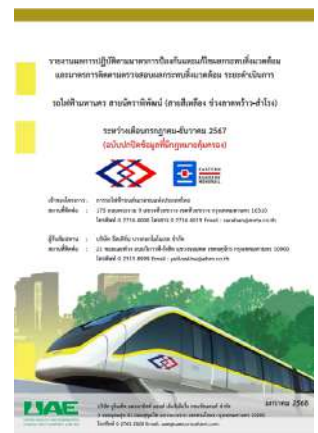
ภาพตัวอย่างรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่นำส่ง สผ.



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะก่อสร้าง



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ในระยะดำเนินการ



ผลสำรวจความพึงพอใจต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจรรยาบรรณการก่อสร้าง

รฟม. ได้มีการสำรวจความพึงพอใจในภาพรวมต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจรรยาบรรณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ในปี 2567 ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

โดยผลการสำรวจความพึงพอใจในภาพรวมต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจรรยาบรรณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ในปี 2567 พบว่า สัดส่วนของผู้ที่พึงพอใจมากและพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 86.33 เมื่อพิจารณาจำแนกตามโครงการ พบว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี มีสัดส่วนของผู้ที่พึงพอใจมากและพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 90.35 ขณะที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) มีสัดส่วนของผู้ที่พึงพอใจมากและพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 85.32

ตารางความพึงพอใจโดยรวมต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจรรยาบรรณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ในแต่ละด้านจำแนกตามโครงการ ประจำปี 2567

มาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และจรรยาบรรณการก่อสร้าง	สัดส่วนของผู้ที่พึงพอใจมาก (4) และพึงพอใจมากที่สุด (5) (ร้อยละ)	
	โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
1. ด้านการให้ข้อมูลข่าวสารของโครงการก่อสร้าง	95.87	87.08
2. ด้านการรับเรื่องร้องทุกข์/ร้องเรียน ของศูนย์รับแจ้ง เรื่องราวร้องทุกข์ของ รฟม.	88.96	84.61
3. ด้านการแก้ไขปัญหา	82.00	72.64
4. ด้านฝุ่นละออง	86.58	82.92
5. ด้านเสียง	93.50	87.02
6. ด้านความสิ้นสະເຫຼີອນ	94.58	90.34
7. ด้านความปลอดภัย	93.79	91.29
8. ด้านการจราจร	91.00	78.27
9. ด้านการระบายน้ำ	89.40	89.20
ภาพรวมความพึงพอใจโดยรวม	90.35	85.32

การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมภายในสำนักงาน

รฟม. ได้ดำเนินการคัดแยกขยะ โดยการจัดวางถังขยะสำหรับคัดแยกตามพื้นที่สำนักงานชั้นต่าง ๆ และแบ่งเป็นประเภทขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล และขยะเปียก และได้มีการดำเนินการตามมาตรการจัดการน้ำเสียของสำนักงานและคุณภาพน้ำทิ้งอย่างสม่ำเสมอ เช่น การติดตั้งตะแกรงแยกเศษอาหารก่อนทิ้งลงระบบระบายน้ำทิ้งของอาคาร การติดตั้งถังดักไขมันให้กับร้านค้าทุกจุดบริเวณห้องจัดเตรียมอาหารและเครื่องต้ม และการดักน้ำมันในถังดักไขมันไปกำจัดอย่างเหมาะสมทุกสัปดาห์

ประเด็นสิ่งแวดล้อม

• ขยะในพื้นที่อาคารสำนักงาน

มาตรการป้องกันและลดผลกระทบ

คัดแยกขยะ โดยการจัดวางถังขยะสำหรับคัดแยกตามพื้นที่สำนักงานชั้นต่าง ๆ และแบ่งเป็นประเภทขยะทั่วไป ขยะรีไซเคิล และขยะเปียก (GRI 306-2)

ผลลัพธ์จากการดำเนินงาน

พนักงานให้ความร่วมมือในการทิ้งขยะ โดยแบ่งตามประเภทมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้สามารถกำจัดขยะแต่ละประเภทได้อย่างถูกวิธี โดยในปีงบประมาณ 2567 มีปริมาณขยะภายในองค์กรลดลงร้อยละ 21.90 เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2566

ข้อมูลของเสีย (ขยะ)	ปี 2566		ปี 2567	
	ปริมาณขยะรวม (กิโลกรัม)	ปริมาณขยะรวม/จำนวนพนักงาน (กิโลกรัม/คน)	ปริมาณขยะรวม (กิโลกรัม)	ปริมาณขยะรวม/จำนวนพนักงาน (กิโลกรัม/คน)
	56,076.39	38.12	43,795.10	29.98

ในปี 2567 รฟม. มีปริมาณขยะรวม 43,795.10 กิโลกรัม ลดลงจากปี 2566 ร้อยละ 21.90 และเมื่อเปรียบเทียบปริมาณขยะรวมต่อจำนวนพนักงาน มีปริมาณขยะรวม 29.98 กิโลกรัม/คน พบว่า ลดลงจากปี 2566 ร้อยละ 21.37

• น้ำเสีย

มาตรการป้องกันและลดผลกระทบ

- การติดตั้งเครื่องแยกเศษอาหารก่อนทิ้งลงระบบระบายน้ำทิ้งของอาคาร
- การติดตั้งถังดักไขมันให้กับร้านค้าทุกจุดบริเวณห้องจัดเตรียมอาหารและเครื่องต้ม
- การดักน้ำมันในถังดักไขมันไปกำจัดอย่างเหมาะสมทุกสัปดาห์

ผลลัพธ์จากการดำเนินงาน

- ลดปัญหาน้ำเน่าเสียและการอุดตันของท่อ
- ช่วยทำให้น้ำเสียที่จะทิ้งออกสู่น้ำสาธารณะมีคุณภาพที่ดีขึ้น ไม่ส่งผลเสียต่อสภาพแวดล้อม

สรุปผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมภายในสำนักงานของ รฟม. เปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา

รายการข้อมูล	ผลการดำเนินงาน		
	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
น้ำและน้ำทิ้งภายในสำนักงาน รฟม.			
• ปริมาณน้ำที่นำมาใช้จากแหล่งต่าง ๆ (น้ำประปา) (ลูกบาศก์เมตร) (GRI 303-3)	21,813.00	22,643.00	17,933.00
• ปริมาณการใช้น้ำจืดสุทธิตั้งแต่ (ลูกบาศก์เมตร) (GRI 303-5)	21,813.00	22,643.00	17,933.00
• ปริมาณน้ำที่ปล่อยทิ้งไปแหล่งต่าง ๆ (ลูกบาศก์เมตร)* (GRI 303-4)	-	8,000.85	4,224.10
• ปริมาณน้ำที่ปล่อยลงสู่ท่อ (ลูกบาศก์เมตร)* (GRI 303-4)	-	8,000.85	4,224.10
ขยะและของเสียภายในสำนักงาน รฟม.			
• น้ำหนักรวมของของเสียที่เกิดขึ้น (ตัน) (GRI 306-3)	57.71	56.01	43.80
• น้ำหนักของของเสียแยกตามชนิด (ขยะทั่วไป) (ตัน)	30.44	29.20	23.63
• น้ำหนักรวมของของเสียที่นำกลับมาใช้ใหม่ (ตัน) (GRI 306-4)	2.68	2.93	2.73
• ปริมาณของเสียทั่วไปที่ถูกกำจัด (ตัน) (GRI 306-5)	30.44	29.20	23.63

หมายเหตุ: *ปริมาณน้ำที่ปล่อยทิ้งเก็บข้อมูลเฉพาะอาคาร 2

การออกแบบที่เป็นมิตรต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม (GRI 3-3)

รัฐบาลมีนโยบายที่จะขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อกระจายเส้นทางการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว และขนส่งผู้โดยสารได้ปริมาณมาก ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดและคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัด โดยมีเป้าหมายที่สำคัญ คือ ลดปริมาณการใช้รถยนต์ของประชาชน เพื่อช่วยประหยัดงบประมาณในการนำเข้าและสำรองน้ำมัน ที่มีผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันในตลาดโลก ที่นับวันจะมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รฟม. จึงได้รับมอบหมายให้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้ประชาชน โดยมุ่งเน้นความสำคัญกับการออกแบบสถานีรถไฟฟ้าให้มีความสอดคล้องกับบริบทของชุมชนและสิ่งแวดล้อมบริเวณโดยรอบสถานี เพื่อให้ยังคงประวัติศาสตร์อันเป็นเอกลักษณ์ประจำท้องถิ่น ก่อให้เกิดความกลมกลืนกับวิถีชีวิตของผู้คนโดยรอบ รวมถึงออกแบบอาคารสถานีให้ส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบให้น้อยที่สุด

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้กำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) เป็นโครงการตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเดินทางของประชาชนในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี กรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ เข้าด้วยกัน

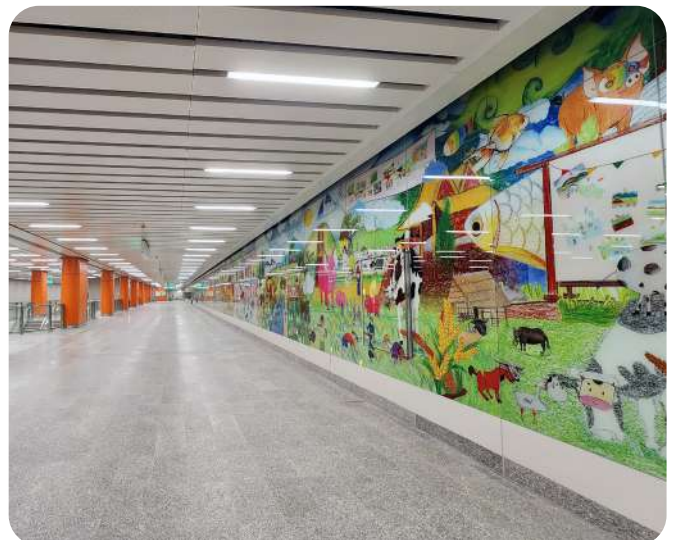
รฟม. ได้ออกแบบรูปแบบอาคารทางขึ้น - ลง สถานีทั้งแบบใต้ดิน และยกระดับ ให้มีพื้นที่รอบ (ROW) น้อยที่สุด ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมในบริเวณนั้น ซึ่งการออกแบบภายในสถานีได้ใช้แนวความคิดในการนำจุดเด่นของพื้นที่ เช่น ชุมชน วิถีชีวิต ประวัติศาสตร์และบริบท โดยรอบในแต่ละสถานี มาออกแบบให้มีความสอดคล้องกลมกลืนกัน โดยได้ออกแบบสถานีรถไฟฟ้า อาคารทางขึ้น - ลง ทั้งแบบใต้ดิน และยกระดับ รวมถึงอาคารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ให้มีขนาดเท่าที่จำเป็นต่อการใช้งาน โดยไม่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือส่งผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม เป็นมิตรต่อสภาพแวดล้อมในบริเวณนั้น และการออกแบบภายในสถานี มีความสอดคล้องกับบริบทโดยรอบ

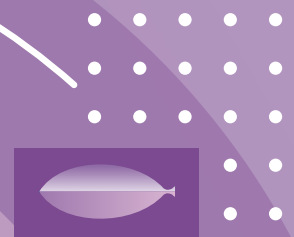
โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

งานออกแบบผนังตกแต่งพิเศษ (Feature Wall)

รฟม. ได้กำหนดให้การออกแบบสถานีรถไฟฟ้ามีความสอดคล้องกับบริบทในแต่ละพื้นที่ ตามแนวทางที่ได้กำหนดเงื่อนไขต่อผู้รับจ้างในสัญญาในส่วนของ Outline Specification (ODS) ไปแล้วนั้น รฟม. จึงมีแนวคิดให้สถานีศรีบูรพา โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) เป็นสถานีที่มีการออกแบบไม่เพียงแต่กลมกลืนกับบริบทโดยรอบเท่านั้น แต่ยังเป็นสถานีที่มีคุณค่า ผ่านเรื่องราวของกระบวนการออกแบบที่มีปฏิสัมพันธ์กับชุมชนด้วย โดยจะสะท้อนผ่านมุมมองของเด็ก ๆ ซึ่งเป็นมุมมองต่อสิ่งต่าง ๆ รอบตัว รฟม. จึงได้กำหนดแนวคิดตั้งต้น คือ “MEMORY OF LIFE FIELD” อันมีที่มาจากทุ่งบางกะปิ ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีศรีบูรพา โดยแต่เดิมนั้นพื้นที่นี้มีพื้นฐานมาจากผืนนาข้าวที่มีขนาดใหญ่ ก่อนที่จะพัฒนามาตามลำดับจนกลายเป็นเมืองเต็มตัวอย่างในปัจจุบัน และได้แทรกแนวคิด “SUSTAINABLE LIVING” การอยู่แบบยั่งยืน วิถีชีวิตของคนไทยในชนบท

นอกจากนี้ รฟม. ได้ดำเนินงานด้านการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม โดยให้เด็กนักเรียนในโรงเรียนชุมชนโดยรอบสถานีได้มีส่วนร่วมในการออกแบบตกแต่งผนังสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสถานีศรีบูรพา โดยจัดกิจกรรม “รฟม. สานฝัน ปันศิลป์ กับรถไฟฟ้าสายสีส้ม” ให้นักเรียนสร้างสรรคงานศิลปะการวาดภาพและระบายสี ตามแนวคิด “MEMORY OF LIFE FIELD” ทุ่งบางกะปิ โดยกำหนดให้มี 6 องค์ประกอบ ดังนี้ 1) กระท่อม 2) ข้าว 3) สัตว์เลี้ยงในฟาร์ม 4) ขาวนา 5) ปลา และ 6) เมฆ นำมาเรียงร้อยกัน และรวบรวมเป็นเรื่องราวจัดทำเป็นผนังตกแต่งพิเศษ (Feature Wall) ซึ่งจะก่อให้เกิดความร่วมมือ และความภาคภูมิใจของคนในชุมชนเมื่อเข้าใช้บริการสถานีรถไฟฟ้าของ รฟม. รวมถึงผู้ที่ได้มีส่วนร่วมกับการกิจกรรมดังกล่าวยังสามารถส่งต่อเรื่องราว และเล่าต่อความภูมิใจให้ลูกหลานฟังได้





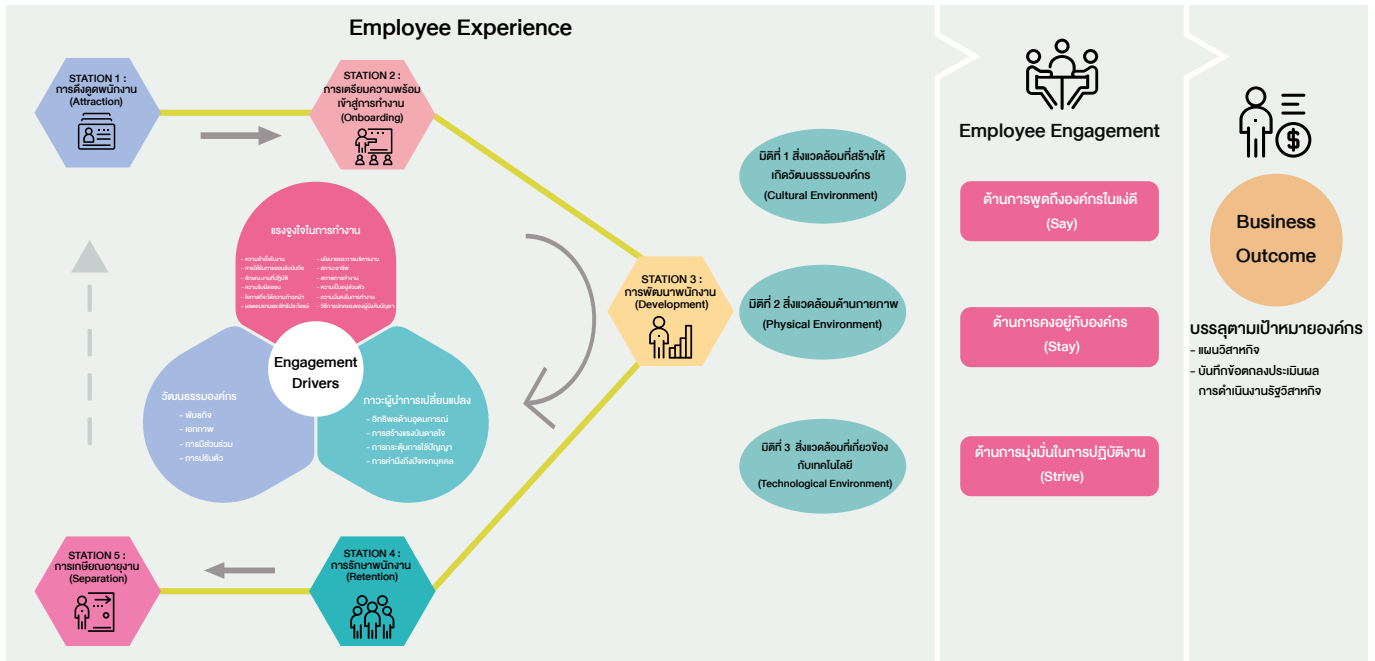
มิตสังคม



การสร้างความผูกพันกับบุคลากร (GRI 3-3)

รฟม. มีแผนการดำเนินงานส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร ประจำปีงบประมาณ 2567 โดยมีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อยกระดับความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร ซึ่งบุคลากรถือเป็นรากฐานที่สำคัญขององค์กรในการขับเคลื่อนการดำเนินงานภายในองค์กรให้เกิดประสิทธิภาพ ทั้งนี้ รฟม. มีแนวทางการสร้างประสบการณ์ที่ดีและความผูกพันของบุคลากรตามรูปแบบการสร้างความผูกพันองค์กรของ รฟม. และการสร้างประสบการณ์ที่ดีของพนักงาน ดังนี้

MRTA Employee Engagement Model



รฟม. มีนโยบายการสร้างการผูกพัน การให้รางวัลและยกย่องบุคลากร ประจำปีงบประมาณ 2567 ดังนี้

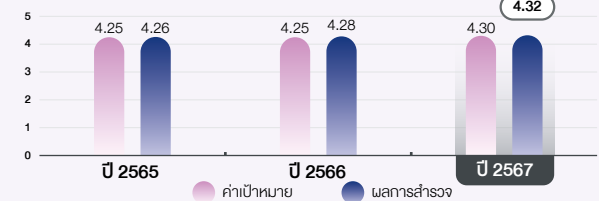
- ส่งเสริมให้บุคลากรมีการแสดงออกถึงความผูกพันต่อองค์กร โดยการสร้างประสบการณ์ที่ดีให้แก่บุคลากร ในแต่ละช่วงชีวิตการทำงาน ให้มีความสำคัญกับการพัฒนาพนักงาน (Development) และการรักษาพนักงาน (Retention) การกำหนดเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพของบุคลากรทุกระดับ (Career Path)
- ส่งเสริมให้บุคลากรมีความคิดสร้างสรรค์ สร้างนวัตกรรม และใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน
- สร้างองค์กรแห่งความสุข (Happy Workplace) ส่งเสริมบรรยากาศการทำงานที่ดีภายในองค์กร สนับสนุนให้ผู้บริหารเป็นแบบอย่างและสร้างแรงบันดาลใจที่ดีในการทำงานให้แก่พนักงาน ให้มีความสำคัญกับการสื่อสารแบบสองทิศทาง สนับสนุนการมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของบุคลากรทุกระดับ
- ส่งเสริมให้บุคลากรใช้ชีวิตการทำงานและชีวิตส่วนตัวอย่างสมดุล มีสุขภาพร่างกายและจิตใจที่แข็งแรงตามหลัก Work-Life Balance



นอกจากนี้ รฟม. ยังมีการสำรวจระดับและปัจจัยที่ส่งผลต่อความผูกพันของบุคลากร รฟม. และนำปัจจัยดังกล่าวมาวิเคราะห์ร่วมกับระดับความผูกพัน นโยบายการสร้างเสริมความผูกพัน และความคิดเห็นของพนักงานที่มีต่อร่างกิจกรรมส่งเสริมความผูกพัน เพื่อจัดทำแผนดำเนินงานส่งเสริมความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร ประจำปีงบประมาณ 2567 ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมส่งเสริมความผูกพัน จำนวนทั้งสิ้น 10 กิจกรรม ได้แก่ 1) กิจกรรมแอโรบิคเพื่อสุขภาพ 2) กิจกรรมเพิ่มความภูมิใจให้ครอบครัว รฟม. 3) กิจกรรม Happy birthday to you 4) กิจกรรม ONE MRTA ปีที่ 1 5) กิจกรรมคุยกันฉันพี่น้อง 6) กิจกรรมสุขได้ด้วยงานศิลป์ 7) กิจกรรมเตรียมพร้อมรับวัยเกษียณ 8) กิจกรรมยกย่องชมเชย 9) การปรับปรุงสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ และ 10) กิจกรรม RAPID Challenge

ภายหลังดำเนินงานตามแผนแล้วเสร็จ รฟม. ประเมินประสิทธิผลของการดำเนินงานส่งเสริมความผูกพัน ประจำปีงบประมาณ 2567 โดยการสำรวจระดับความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร ผลสำรวจระดับความผูกพันปรากฏว่า ในภาพรวมบุคลากร รฟม. มีค่าเฉลี่ยระดับความผูกพันต่อองค์กรเท่ากับ 4.32 ซึ่งสามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ (>4.30)

ค่าเฉลี่ยระดับความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร ปี 2565 - 2567



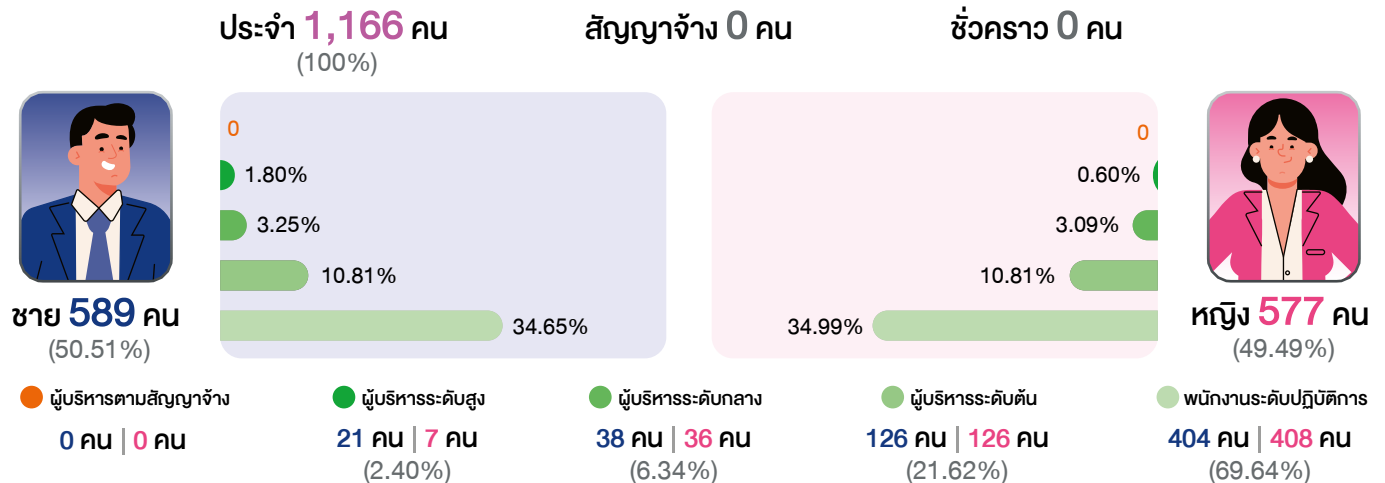
การบริหารทรัพยากรมนุษย์

รฟม. ให้ความสำคัญกับการสร้างความผูกพันกับบุคลากร โดยบริหารทรัพยากรบุคคลด้วยความเป็นธรรม โปร่งใส และมีประสิทธิภาพโดยการกำหนดนโยบายการบริหารทรัพยากรบุคคลที่มีมาตรฐาน มีการพัฒนาและปรับปรุงงานทรัพยากรบุคคลอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บุคลากรมีแนวทางการดำเนินงานที่เหมาะสมและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งสร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากรในการปฏิบัติงานนำองค์กรไปสู่เป้าหมายอย่างยั่งยืน

ข้อมูลอัตรากำลัง (GRI 405-1, 401-1)

ภาพรวมของอัตรากำลังของ รฟม. ประจำปี 2567 (ข้อมูล ณ วันที่ 30 กันยายน 2567)

จำนวนพนักงานและลูกจ้างทั้งหมด (คน)



ช่วงอายุ

- ต่ำกว่า 30 ปี 99 คน (8.49%)
- 30 - 50 ปี 897 คน (76.93%)
- มากกว่า 50 ปี 170 คน (14.58%)

ระดับการศึกษา

- ต่ำกว่าปริญญาตรี 10 คน (0.86%)
- ปริญญาตรี 732 คน (62.78%)
- ปริญญาโท 417 คน (35.76%)
- ปริญญาเอก 7 คน (0.60%)

สถานที่ทำงาน

- สำนักงานใหญ่และอาคารหลัก 1,012 คน (86.79%)
- นอกสำนักงานใหญ่และอาคารหลัก 154 คน (13.21%)

รพม. ได้มีการจ้างพนักงานใหม่ในปี 2567 เป็นพนักงานระดับปฏิบัติการรวมทั้งสิ้น 1 คน (คิดเป็นร้อยละ 0.09 ของพนักงานทั้งหมด) สำหรับปฏิบัติงาน ณ สำนักงานใหญ่และอาคารหลัก และมีพนักงานแจ้งขอลาออก (นับรวมการลาออก เกษียณ เกษียณก่อนกำหนด ถึงแก่กรรม สิ้นสุดสัญญาจ้าง เลิกจ้าง ทุกกรณี) รวมทั้งสิ้น 42 คน (คิดเป็นร้อยละ 3.60 ของพนักงานทั้งหมด) สามารถจำแนกตามเพศและช่วงอายุได้ ดังตารางด้านล่างนี้

รายการข้อมูล	ปี 2565		ปี 2566		ปี 2567	
	คน	ร้อยละของพนักงานทั้งหมด	คน	ร้อยละของพนักงานทั้งหมด	คน	ร้อยละของพนักงานทั้งหมด
จำนวนและอัตราการจ้างงานใหม่ (GRI 401-1)						
แยกตามอายุ						
• ต่ำกว่า 30 ปี	13	1.07%	41	3.40%	-	0.00%
• 30 - 50 ปี	3	0.25%	3	0.25%	1	0.09%
• มากกว่า 50 ปี	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
แยกตามเพศ						
• ชาย	7	0.58%	13	1.91%	1	0.09%
• หญิง	9	0.74%	21	1.74%	-	0.00%
แยกตามระดับ						
• กลุ่มผู้บริหารระดับสูง	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
• กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
• กลุ่มผู้บริหารระดับต้น	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
• กลุ่มพนักงานระดับปฏิบัติการ	16	1.32%	44	3.65%	1	0.09%
แยกตามสถานที่ทำงาน						
• สำนักงานใหญ่และอาคารหลัก	16	1.32%	44	3.65%	1	0.09%
• นอกสำนักงานใหญ่และอาคารหลัก	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
แยกตามสัญชาติ						
• ชาวไทย	16	1.32%	44	3.65%	1	0.09%
• ชาวต่างชาติ	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
• ผู้ทุพพลภาพ	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
จำนวนพนักงานภายในที่ทดแทนตำแหน่งงานที่ว่างในองค์กร						
แยกตามอายุ						
• ต่ำกว่า 30 ปี	6	0.50%	9	0.75%	17	1.46%
• 30 - 50 ปี	86	7.10%	75	6.21%	172	14.75%
• มากกว่า 50 ปี	26	2.15%	17	1.41%	13	1.11%
แยกตามเพศ						
• ชาย	51	4.21%	48	3.98%	93	7.98%
• หญิง	67	5.53%	53	4.39%	109	9.35%

รายการข้อมูล	ปี 2565		ปี 2566		ปี 2567	
	คน	ร้อยละของพนักงานทั้งหมด	คน	ร้อยละของพนักงานทั้งหมด	คน	ร้อยละของพนักงานทั้งหมด
จำนวนและอัตราการลาออก						
รวมจำนวนการลาออก คนเกษียณ เกษียณก่อนกำหนด ถึงแก่กรรม สิ้นสุดสัญญาจ้าง เลิกจ้างทุกกรณี ^(GRI 401-1)						
แยกตามเพศ						
• ชาย	19	1.57%	21	1.74%	18	1.54%
• หญิง	24	1.98%	28	2.32%	24	2.06%
แยกตามอายุ						
• ต่ำกว่า 30 ปี	15	1.24%	22	1.82%	15	1.29%
• 30 - 50 ปี	24	1.98%	18	1.49%	19	1.63%
• มากกว่า 50 ปี	4	0.33%	9	0.75%	8	0.69%
แยกตามประเภทการจ้าง						
• ประจำ	43	3.55%	49	4.06%	42	3.60%
• สัญญาจ้าง	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
• ชั่วโมง	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%
แยกตามระดับ						
• กลุ่มผู้บริหารระดับสูง	1	0.08%	4	0.33%	-	0.00%
• กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง	2	0.17%	3	0.25%	2	0.17%
• กลุ่มผู้บริหารระดับต้น	1	0.08%	4	0.33%	3	0.26%
• กลุ่มพนักงานระดับปฏิบัติการ	39	3.22%	38	3.15%	37	3.17%
แยกตามเชื้อชาติ						
• ชาวไทย	43	3.55%	49	4.06%	42	3.60%
• ชาวต่างชาติ	-	0.00%	-	0.00%	-	0.00%



การจ่ายเงินเดือนและค่าตอบแทน (GRI 405-2)

รฟม. มีการจ่ายเงินเดือนและค่าตอบแทนตามข้อบังคับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยว่าด้วยบัญชีตำแหน่งและค่าจ้างของพนักงาน พ.ศ. 2566 และหลักเกณฑ์การประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน โดยประเมินผลความสำเร็จของงานตามตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานหลัก (KPIs) ร่วมกับการประเมินพฤติกรรมตามสมรรถนะ (Competency) โดยมีการจ่ายเงินเดือนและค่าตอบแทนของบุคลากรที่สามารถจำแนกได้ตามเพศ ระดับตำแหน่ง และสถานที่ปฏิบัติงาน ดังตารางด้านล่างนี้

การจ่ายเงินเดือนและค่าตอบแทน (GRI 405-2, 2-21)	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
อัตราส่วนเงินเดือนและค่าตอบแทนระหว่างพนักงานหญิงต่อพนักงานชาย (GRI 405-2)			
สำนักงานใหญ่			
• กลุ่มผู้บริหารระดับสูง	1:3.49	1:3.51	1:2.72
• กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง	1:1.02	1:0.98	1:0.87
• กลุ่มผู้บริหารระดับต้น	1:0.91	1:1.55	1:0.90
• กลุ่มพนักงานระดับปฏิบัติการ	1:0.62	1:0.93	1:0.91
นอกสำนักงานใหญ่			
• กลุ่มผู้บริหารระดับสูง	ไม่มีพนักงานนอกสำนักงานใหญ่ในกลุ่มนี้		
• กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง	ไม่มีพนักงานนอกสำนักงานใหญ่ในกลุ่มนี้		
• กลุ่มผู้บริหารระดับต้น	ไม่มีพนักงานหญิง		
• กลุ่มพนักงานระดับปฏิบัติการ	1:0.77	1:0.79	1:0.76
อัตราค่าตอบแทนรวมต่อปี (GRI 2-21)			
อัตราส่วนค่าตอบแทนของพนักงานที่ได้รับค่าตอบแทนสูงสุดต่อค่ากลางของค่าตอบแทนรายปีของพนักงานทั้งหมด	4.49:1	4.40:1	4.33:1
อัตราส่วนร้อยละค่าตอบแทนรายปีที่เพิ่มขึ้นของพนักงานที่ได้รับค่าตอบแทนสูงสุดเทียบกับร้อยละค่ากลางของค่าตอบแทนรายปีที่เพิ่มขึ้นของพนักงานทั้งหมด	3.35:1	3.25:1	3.49:1
ค่าเฉลี่ย			
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อการจ้างงาน (บาท) (จำนวนค่าใช้จ่ายพนักงานต่อจำนวนพนักงาน)	522,562.95	542,056.41	589,388.81
การเทียบค่ามาตรฐานของค่าตอบแทน (GRI 405-2)			
ค่าตอบแทนของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (ผู้ว่าการ) เทียบกับค่ามาตรฐานผลตอบแทนรวมของพนักงานทั้งหมด	13.28:1	12.97:1	5.62:1
ค่ามาตรฐานผลตอบแทนของพนักงานเพศหญิง เทียบกับค่ามาตรฐานผลตอบแทนของพนักงานเพศชาย	1:1.25	1:1.25	1:1.24

การจัดสวัสดิการสำหรับบุคลากร (GRI 401-2)

รฟม. ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการสร้างความพึงพอใจด้านสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการทำงานให้แก่พนักงาน ซึ่งถือเป็นปัจจัยสำคัญในการผลักดันองค์กรให้สามารถดำเนินงานอย่างประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่องค์กรวางไว้ จึงได้มีการจัดสวัสดิการให้แก่พนักงานอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม รวมถึงมีการปรับปรุงสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ให้แก่พนักงานอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการจัดสวัสดิการพื้นฐานและสวัสดิการที่จัดให้กับบุคลากรเพิ่มเติม ประจำปีงบประมาณ 2567 ดังต่อไปนี้

สวัสดิการพื้นฐานสำหรับบุคลากรของ รฟม. ประจำปี 2567

สวัสดิการด้านค่ารักษาพยาบาลและการส่งเสริมสุขภาพ	1. สวัสดิการตรวจสุขภาพประจำปีให้แก่พนักงาน 2. สวัสดิการรักษาพยาบาลของพนักงานและครอบครัว 3. ห้องออกกำลังกายสำหรับพนักงาน 4. สนามกีฬา
สวัสดิการด้านเงินช่วยเหลือและเงินสมทบ	1. สวัสดิการเงินช่วยเหลือพนักงานที่มีบุตร 2. สวัสดิการเงินช่วยเหลือการศึกษาบุตรของพนักงาน 3. สวัสดิการเงินกู้จากกองทุนฉุกเฉินพนักงาน รฟม. 4. เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้ การจ่ายเงินสะสมของสมาชิกเข้ากองทุนทุกครั้งที่มีการจ่ายค่าจ้าง โดย รฟม. หักจากค่าจ้างของสมาชิกในอัตรา ดังนี้ (GRI 201-3) (1) เป็นสมาชิกกองทุนไม่เกิน 10 ปี จ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 3 แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าจ้าง (2) เป็นสมาชิกกองทุนเกิน 10 ปีขึ้นไป จ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 4 แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าจ้าง โดยการจ่ายเงินสมทบของ รฟม. เข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับสมาชิกทุกครั้งที่มีการจ่ายค่าจ้างโดยมีอัตรา ดังนี้ - เป็นสมาชิกกองทุนฯ ไม่เกิน 10 ปี : อัตราเงินสมทบร้อยละ 9 ของค่าจ้าง - เป็นสมาชิกกองทุนฯ เกิน 10 ปี แต่ไม่เกิน 20 ปี : อัตราเงินสมทบร้อยละ 10 ของค่าจ้าง - เป็นสมาชิกกองทุนฯ 20 ปี ขึ้นไป : อัตราเงินสมทบร้อยละ 11 ของค่าจ้าง 5. สวัสดิการค่าทดแทนให้พนักงาน หากประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยที่มีสาเหตุเนื่องมาจากการทำงาน 6. สวัสดิการค่าช่วยเหลืองานศพ กรณีการเสียชีวิตของพนักงานหรือครอบครัวของพนักงาน 7. สวัสดิการค่าทำศพ กรณีพนักงานถึงแก่ความตาย กรณีประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยจนถึงแก่ความตาย หรือสูญหายเนื่องจากการทำงาน และกรณีพนักงานถึงแก่ความตายอันมิใช่เนื่องจากการทำงาน 8. สวัสดิการกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินที่ทำงานหักชดเชยกับ รฟม.
สวัสดิการด้านสิ่งอำนวยความสะดวก	1. สวัสดิการจัดหาเครื่องแบบให้กับพนักงาน รฟม. 2. สวัสดิการห้องอาหารสำหรับให้บริการพนักงาน รฟม. 3. สวัสดิการอาคารที่พักพนักงาน 4. จอดรถในอาคารจอดรถของ รฟม. โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย

รฟม. ได้มีการรวบรวมปัจจัยต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์ในการปรับปรุง หรือเพิ่มเติมผลตอบแทนและสิทธิประโยชน์ให้แก่พนักงาน เช่น ผลสำรวจความคาดหวังที่เกี่ยวข้องกับสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ของพนักงาน ผลสำรวจความพึงพอใจและความผูกพันของพนักงาน ข้อมูลการเปรียบเทียบการดำเนินงานด้านสวัสดิการและสิทธิประโยชน์กับรัฐวิสาหกิจอื่น ฯลฯ มาเป็นปัจจัยนำเข้าในการจัดทำแผนดำเนินงานปรับปรุงสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ให้แก่พนักงาน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้พนักงานมีความพึงพอใจต่อสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ และมีความผูกพันต่อองค์กรเพิ่มสูงขึ้น โดยมีการพัฒนา ปรับปรุง หรือเพิ่มเติมสวัสดิการหรือสิทธิประโยชน์ ดังนี้

- 1) การขอสิทธิจากสถานพยาบาลให้พนักงานเข้ารับการรักษาแบบเงินเชื่อเพิ่มเติม
- 2) การจัดทำบันทึกข้อตกลงกับสถาบันการเงินเพิ่มเติม
- 3) การปรับปรุงห้องอาหารอาคาร 1 และ อาคาร 2 รฟม. โดยเพิ่มเติมอุปกรณ์สำหรับอำนวยความสะดวกภายในห้องอาหาร เช่น เครื่องปรับอากาศ เป็นต้น
- 4) การปรับปรุงพื้นที่บริเวณอาคารที่พักพนักงานเพื่อจัดตั้งศูนย์รับเลี้ยงเด็กที่เป็นบุตรของพนักงานภายใน รฟม.

โดยภายหลังจากการดำเนินงานตามแผนดำเนินงานปรับปรุงสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ ปีงบประมาณ 2567 พบว่าพนักงานมีส่วนความพึงพอใจต่อสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ ร้อยละ 96.30 ซึ่งเพิ่มสูงขึ้นจากปี 2566 ที่เท่ากับร้อยละ 94.59 ซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของแผนดำเนินงาน ทั้งนี้



แผนดำเนินงานดังกล่าวจะมีการปรับปรุงเป็นประจำทุกปีตามผลการทบทวนการดำเนินงานของกระบวนการ รวมถึงข้อมูลปัจจัยนำเข้าจากแหล่งต่าง ๆ เพื่อให้ รฟม. สามารถจัดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ที่ตอบสนองความต้องการของพนักงานตามกลุ่มและส่วนได้อย่างครบถ้วนต่อไป

โดย รฟม. ได้มีสิทธิประโยชน์ให้พนักงานทั้งผู้หญิงและผู้ชายมีสิทธิในการลาเพื่อเลี้ยงดูบุตรอย่างเท่าเทียมกัน โดยในปี 2567 มีพนักงานใช้สิทธิสรุปได้ดังนี้ (GRI 401-3)

การลา	ปี 2565		ปี 2566		ปี 2567	
	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
จำนวนพนักงานที่มีสิทธิลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	10	13	15	11	12	14
จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร	10	4	15	3	12	4
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงานหลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	10	4	15	3	12	4
จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงานภายหลังการลาเพื่อเลี้ยงดูบุตรสิ้นสุดลงและยังคงทำงานอยู่ 12 เดือนหลังจากกลับมาทำงาน	9	4	14	3	12	4
อัตราการกลับมาทำงานของพนักงานหลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	100	100	100	100	100	100
อัตราการคงอยู่ของพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร	90	100	93.33	100	100	100

การจัดการด้านสภาพแรงงานตามกฎหมาย แนวปฏิบัติที่เป็นสากล และคำนึงถึงหลักสิทธิมนุษยชน (GRI 402-1)

รฟม. มีการดำเนินงานเกี่ยวกับการรักษาหรือและการเจรจาข้อตกลงร่วมกับสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (สร.รฟม.) ตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 หมวด 2 ว่าด้วยคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ และหมวด 3 ว่าด้วยข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างและวิธีระงับข้อพิพาทแรงงาน ดังนี้

1) แต่งตั้งคณะกรรมการกิจการสัมพันธ์ประกอบด้วย กรรมการ รฟม. เป็นประธานกรรมการ ผู้แทนฝ่ายนายจ้างซึ่งแต่งตั้งจากฝ่ายบริหารของ รฟม. และผู้แทนฝ่ายลูกจ้างซึ่งแต่งตั้งจากสมาชิกของสหภาพแรงงาน จำนวนฝ่ายละ 9 คน เป็นกรรมการ มีอำนาจหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงประสิทธิภาพในการดำเนินงานส่งเสริมและพัฒนาการแรงงานสัมพันธ์ ทหาทางปรองดองและระงับข้อขัดแย้ง ปรับปรุงระเบียบข้อบังคับในการทำงาน รักษาหรือเพื่อแก้ปัญหาตามคำร้องทุกข์ของลูกจ้างหรือสหภาพแรงงาน และปรับปรุงสภาพการจ้าง โดยจะประชุมร่วมกันเดือนละ 1 ครั้ง และมีการแจ้งรายงานการประชุมให้ทุกส่วนงานทราบภายใน 3 วันทำการ หลังจากคณะกรรมการรับรองรายงานการประชุมแล้ว

2) เจรจาข้อเรียกร้องของ สร.รฟม. จนได้ข้อยุติ และจัดทำข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างร่วมกัน เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2551 โดยข้อตกลงดังกล่าวยังคงมีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน

การพัฒนาบุคลากร

1. การพัฒนาศักยภาพบุคคล ประจำปี 2567

การเรียนรู้และพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ 2567 ได้พิจารณาความสอดคล้องและยึดโยงกับปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบุคลากรของ รฟม. ได้แก่ หลักเกณฑ์ Enablers ด้านการบริหารทุนมนุษย์ (Human Capital Management: HCM) หัวข้อ การพัฒนาทุนมนุษย์ ประเด็นย่อย 3.1 การเรียนรู้และการพัฒนา การสำรวจความจำเป็นในการพัฒนา (Training Need Survey) นโยบายและข้อเสนอแนะของผู้บริหารระดับสูง ความสามารถหลักขององค์กร (Core Corporate Competency) ระบบสมรรถนะ (Competency) เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อนโยบายภาครัฐ ยุทธศาสตร์ของ รฟม. และเป็นการเตรียมความพร้อมบุคลากรเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ เทคโนโลยี และภาวะการแข่งขัน (New-Skill/Up-Skill/Re-Skill) ที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจทั้งในปัจจุบันและอนาคต รองรับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล รวมถึงการปรับรูปแบบของการพัฒนาบุคลากรที่มุ่งเน้นการเรียนรู้ที่เกิดจากการปฏิบัติงานจริง (Action learning) การประเมินช่องว่างสมรรถนะ (Competency Gap Assessment) ตลอดถึงการพัฒนา

บุคลากรให้สอดคล้องกับทิศทางของแผนวิสาหกิจ รฟม. ปีงบประมาณ 2566 - 2570 และแผนงานต่าง ๆ ที่สำคัญ เพื่อใช้ในการวางแผนการการเรียนรู้และพัฒนาบุคลากรของ รฟม. ให้มีความครอบคลุมและสนองต่อความจำเป็นและความต้องการขององค์กร ตลอดจนบุคลากรขององค์กรซึ่งได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายการพัฒนาให้ครอบคลุมพนักงานทุกระดับตั้งแต่ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารระดับกลาง ผู้บริหารระดับต้น พนักงานระดับปฏิบัติการ จนถึงพนักงานที่ได้รับการบรรจุใหม่ เพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถ ทักษะ และสมรรถนะในการปฏิบัติงาน การเสริมสร้างคุณธรรมจริยธรรม การเสริมสร้างสัมพันธภาพและการทำงานเป็นทีมระหว่างบุคลากร ตลอดจนการเสริมสร้างสุขภาพและพลานามัยทางร่างกายและจิตใจ เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตของบุคลากรให้สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพเท่าทันกับบริบทการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นและเป็นเงื่อนไขสำคัญต่อการสนับสนุนองค์กรให้มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Organization) ด้วยนวัตกรรมและมีธรรมาภิบาลที่ดี

• การกำหนดเป้าหมายและแผนการเรียนรู้และพัฒนาทรัพยากรบุคคลประจำปี

รฟม. มีแผนการเรียนรู้และพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ 2567 จำนวน 16 โครงการ 78 หลักสูตร โดยดำเนินการแล้วเสร็จตามแผนฯ จำนวน 16 โครงการ 70 หลักสูตร มีผลดำเนินการตามแผนการเรียนรู้และพัฒนา คิดเป็นร้อยละ 91.98 โดยไม่สามารถดำเนินการได้ จำนวน 8 หลักสูตร เนื่องจากเป็นหลักสูตรสำหรับพนักงานใหม่ จำนวน 3 หลักสูตร หลักสูตรของสังกัดที่เกี่ยวข้องประสานขอยกเลิกเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายสูงเกินไป จำนวน 1 หลักสูตร หลักสูตรที่กลุ่มเป้าหมายไม่มีความจำเป็นต้องต่อบรรณญาเข้าพื้นที่ในระบบรถไฟฟ้า จำนวน 1 หลักสูตร และหลักสูตรฝึกอบรมภายนอกที่หน่วยงานผู้จัดไม่เปิดรับสมัคร จำนวน 3 หลักสูตร

1) โปรแกรมการพัฒนาและยกระดับทักษะของบุคลากร รวม 16 โครงการ (GRI 404-2)

โครงการ	รูปแบบการพัฒนาและเรียนรู้
โครงการที่ 1 โครงการพัฒนาสมรรถนะทางการบริหาร (Managerial Competency Development)	- Classroom Training - Site Visit - Coaching
โครงการที่ 2 โครงการพัฒนาสมรรถนะหลักขององค์กร (Corporate Core Competency)	Classroom Training
โครงการที่ 3 โครงการพัฒนาสมรรถนะหลักของบุคลากร (Core Competency)	- Classroom Training - Site Visit
โครงการที่ 4 โครงการพัฒนาสมรรถนะประจำกลุ่มงาน และสมรรถนะประจำตำแหน่งงาน (Functional/Technical Competency)	Classroom Training
โครงการที่ 5 โครงการสถาบันการรักษามาตรฐานความปลอดภัยและดับเพลิง-กู้ภัย	Classroom Training
โครงการที่ 6 โครงการตามแผนดำเนินงานของศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรระบบราง	Classroom Training
โครงการที่ 7 โครงการสำนักงานความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน	Classroom Training
โครงการที่ 8 โครงการส่งพนักงานฝึกอบรมภายนอก (Public Training)	Classroom Training
โครงการที่ 9 โครงการเรียนรู้และพัฒนารายบุคคล (IDP)	- Classroom Training - Non Training
โครงการที่ 10 โครงการคนเก่งสู่การเป็นนวัตกรรม (Talent to Innovator)	- Classroom Training - Site Visit
โครงการที่ 11 โครงการพัฒนาบุคลากรให้สอดคล้องกับค่านิยม “RAPID” และสมรรถนะหลักขององค์กร “CONNECT ² ”	Classroom Training
โครงการที่ 12 โครงการแผนการปรับบทบาท HR ให้เป็นหุ้นส่วนธุรกิจ (Strategic Partner)	Classroom Training
โครงการที่ 13 โครงการปรับปรุงกระบวนการเพื่อเพิ่มมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติที่ดี ประจำปี 2567	-
โครงการที่ 14 โครงการส่งเสริมบุคลากรเกี่ยวกับระบบการจัดการความรู้และเครื่องมือการจัดการความรู้	Classroom Training
โครงการที่ 15 โครงการเสริมสร้างสมรรถนะบุคลากรด้านการจัดการความรู้ (KM Facilitator Boot Camp)	Classroom Training
โครงการที่ 16 โครงการทุนการศึกษา	-



2) โปรแกรมการพัฒนาและยกระดับทักษะของบุคลากร จำแนกตามหน่วยงาน (GRI 404-2)

การเรียนรู้และพัฒนาบุคคล (IDP) ตามสมรรถนะประจำกลุ่มงานและสมรรถนะประจำตำแหน่งงาน (Functional/Technical Competency) เฉพาะรูปแบบ Public Training

ฝ่าย/สำนัก	จำนวนพนักงานเข้ารับการพัฒนาระดับทักษะ (คน)	จำนวนหลักสูตร (หลักสูตร)
สำนักผู้ว่าการ (สผว.)	1	1
สำนักสื่อสารองค์กร (สสอ.)	2	1
สำนักกฎหมาย (สกม.)	1	1
สำนักนิติกรรม (สนก.)	-	-
สำนักตรวจสอบ (สตส.)	1	1
ฝ่ายนโยบายและยุทธศาสตร์ (ผนย.)	-	-
ฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า (ผพค.)	-	-
ฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศ (ผทท.)	12	4
ฝ่ายบัญชีและการเงิน (ผขง.)	1	2
ฝ่ายธุรกิจบัตรโดยสาร (ผอต.)	7	4
ฝ่ายวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม (ผวส.)	18	9
ฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 1 (ผบก.1)	-	-
ฝ่ายบริหารงานก่อสร้าง 2 (ผบก.2)	3	3
ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ (ผพร.)	-	-
ฝ่ายระบบรถไฟฟ้า (ผรฟ.)	3	1
ฝ่ายปฏิบัติการ (ผปก.)	6	1
ฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย (ผรภ.)	11	9
ฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดิน (ผกท.)	-	-
ฝ่ายจัดซื้อและบริการ (ผจบ.)	-	-
ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (ผทบ.)	7	3
สำนักงานความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (สปอ.)	-	-
สำนักงานพัฒนาระบบงาน (สพร.)	5	3





- การใช้งบประมาณส่งเสริมการเรียนรู้และการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ 2567

งบประมาณ	งบประมาณที่ได้รับ (บาท)	งบประมาณที่ใช้ (บาท)	งบประมาณคงเหลือ (บาท)
ค่าใช้จ่ายสำหรับ 16 โครงการ	35,000,000.00	20,484,049.83	14,515,950.17

- สรุปผลตามตัวชี้วัดการดำเนินการตามแผนการเรียนรู้และการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประจำปีงบประมาณ 2567

ตัวชี้วัดการดำเนินการ	ค่าเป้าหมาย	ผลลัพธ์
ตัวชี้วัดผลผลิต (Output KPI)		
ร้อยละความพึงพอใจของผู้เข้ารับการฝึกอบรมที่มีต่อหลักสูตร/โครงการฝึกอบรม	85	91.93
ร้อยละจำนวนชั่วโมงการพัฒนาในรูปแบบ Non - Training ลดลงจากปีงบประมาณ 2566	5 (Baseline : 14,783 ชม.)	-24.75 (11,124 ชม.)
ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Outcome KPI)		
ร้อยละบุคลากรที่มีสมรรถนะ (เฉพาะ CC) ตามระดับพฤติกรรมที่องค์กรกำหนด	93	94.81
ร้อยละความพึงพอใจผู้เข้าอบรมในการนำความรู้ไปใช้ปฏิบัติงาน	80	91.12
ตัวชี้วัดผลลัพธ์ (End Result KPI)		
ผลิตภาพองค์กรรวมขององค์กร (Productivity) (เท่า)	2.50	3.39

- ค่าเฉลี่ยชั่วโมงการพัฒนาบุคลากร

การอบรม	ปี 2565		ปี 2566		ปี 2567	
ข้อมูลด้านการฝึกอบรม						
จำนวนชั่วโมงของพนักงานที่ได้รับการพัฒนาทั้งหมด	44,560		71,026		58,357	
จำนวนชั่วโมงการพัฒนาโดยการฝึกอบรม (Training)	31,744		56,243		47,233	
จำนวนชั่วโมงการพัฒนาโดยวิธีการที่ไม่ใช่การฝึกอบรม (Non - Training)	12,816		14,783		11,124	
จำนวนชั่วโมงเฉลี่ยการพัฒนาทั้งหมดต่อคน	36.77		58.85		50.01	
แยกตามเพศ	ชาย (604 คน)	หญิง (608 คน)	ชาย (606 คน)	หญิง (601 คน)	ชาย (589 คน)	หญิง (578 คน)
จำนวนชั่วโมงเฉลี่ยการพัฒนาจำแนกตามเพศ (GRI 404-1)	22,209.08	22,356.16	35,663.10	35,368.85	29,455.89	28,905.78

หมายเหตุ: ไม่มีการเก็บข้อมูลชั่วโมงการอบรมแยกตามระดับตำแหน่งของพนักงาน

การจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

รฟม. มีระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (SSHE Model) โดยได้มีการดำเนินการตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อม พ.ศ. 2554 และกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านความปลอดภัย พ.ศ. 2565 ใช้เป็นแนวทางให้หน่วยงานนำไปปฏิบัติ แก้ไขปัญหาอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการทำงานอย่างเป็นระบบ มีการทบทวนนโยบาย มาตรฐาน มาตรการ กฎระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง หรือแผนงานที่เกี่ยวข้อง ที่เหมาะสมกับบริบทการทำงาน รวมทั้งมีการประเมินดัชนีต่าง ๆ และกลไกการติดตาม เพื่อหาช่องว่างในการปรับปรุงและพัฒนา (GRI 3-3, 403-1)

โดยได้กำหนดโครงสร้างการดำเนินงานด้านความปลอดภัยและหน่วยงานความปลอดภัย เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงาน รวมถึงแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน จำนวน 11 คน ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนทั้งฝ่ายนายจ้างและลูกจ้าง เพื่อทำหน้าที่ดูแลและจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานขององค์กร (GRI 403-4)

อีกทั้ง รฟม. ยังได้มีการจัดกิจกรรมที่สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความปลอดภัย และการสร้างสภาพแวดล้อมที่ดีในการทำงาน เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมและส่งเสริมให้พนักงานเห็นถึงความสำคัญและนำไปปรับใช้ในการปฏิบัติงานอย่างถูกต้อง

ด้านความปลอดภัย (Safety) รฟม. ได้จัดทำนโยบาย และแผนงานด้านความปลอดภัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทั้งระยะสั้น (1 ปี) และระยะยาว (5 ปี) มีการกำหนดบทบาทหน้าที่และผู้รับผิดชอบที่ชัดเจน มีการประเมินความเสี่ยง และแรงจูงใจ 5S ในองค์กร โดย รฟม. ได้ตระหนักถึงด้านความปลอดภัยของพนักงาน และผู้ที่ปฏิบัติงานให้ รฟม. ทุกพื้นที่ปฏิบัติงานตามเป้าหมาย “Zero Fatal Accident” ก่อนปฏิบัติงานต้องมีการตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Work Permit) ตลอดจนความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้า เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ต่อประชาชน ทรัพย์สินสาธารณะ และสิ่งแวดล้อม (GRI 403-2)



ด้านสวัสดิภาพ (Security) รฟม. มีระบบรักษาความปลอดภัยครอบคลุมทุกพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อป้องกันการเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ต่อพนักงาน และทรัพย์สินขององค์กร โดยได้มีการดำเนินการติดตั้งระบบเครื่องบันทึกภาพที่วิจจรูป (CCTV) ระบบควบคุมการเข้าออกพื้นที่ต่างๆ (Access Control System) การป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด บุหรี่ บุหรี่ไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์ยาสูบอื่นและเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ของพนักงาน รฟม. และผู้ที่ปฏิบัติงานให้ รฟม. และจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำจุดต่างๆ ในพื้นที่ปฏิบัติงานของ รฟม. ทั้งเวลากลางวันและกลางคืน

ด้านอาชีวอนามัย (Health) รฟม. ได้ให้ความสำคัญต่อสุขภาพอนามัยของพนักงาน รฟม. และผู้ที่ปฏิบัติงานให้ รฟม. ทั้งสุขภาพร่างกายและสุขภาพจิต โดยได้มีการดำเนินการจัดกิจกรรมส่งเสริมด้านสุขภาพแก่พนักงานอย่างสม่ำเสมอ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ความรู้เกี่ยวกับการยศาสตร์ เพื่อป้องกันและลดการบาดเจ็บจากโรคออฟฟิศซินโดรม โรคไม่ติดต่อเรื้อรัง (NCDs) โครงการนวดคลายเครียด โดยคนพิการตามกฎหมาย ประจำปีงบประมาณ 2567 โดยจ้างเหมาบริการคนพิการ จำนวน 2 คน ตามกระบวนการที่พระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2556 ดำเนินการให้บริการนวดคลายเครียด บริเวณ คอ บ่า ไหล่ ในลักษณะนั่งให้แก่พนักงาน เพื่อผ่อนคลายความตึงเครียดจากการปฏิบัติงาน และลดความเสี่ยงในการเกิดโรคออฟฟิศซินโดรมของพนักงาน และเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนรายได้แก่ผู้ด้อยโอกาสทางสังคม สร้างความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กรเพิ่มขึ้น รวมทั้งเกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างส่วนงาน และได้มีการดำเนินโครงการให้คำปรึกษาด้านสุขภาพจิต (Mental Health) แก่พนักงาน โดยผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพจิต จำนวน 1 คน เพื่อบริการให้คำปรึกษาด้านสุขภาพจิตแก่พนักงาน รฟม. เป็นประจำทุกเดือน เพื่อให้พนักงานได้รับการดูแล การให้คำปรึกษาด้านสุขภาพจิต ลดความเครียดจากการปฏิบัติงาน เพื่อให้มีช่องทางในการดูแลสุขภาพจิตให้แก่พนักงาน และเพื่อให้เกิดสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ดี ส่งเสริมบรรยากาศในการทำงานเกิดสมดุล (Work Life Balance) สอดคล้องกับนโยบายการสร้างสุขภาวะ การให้รางวัลและยกย่องบุคลากร ประจำปี 2565 - 2567 เกี่ยวกับความพึงพอใจและความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กรเพิ่มขึ้น และเกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างส่วนงาน การดำเนินงานลด ละ เลิกสุรา เพื่อลดภาวะความเครียดจากการทำงาน โดยผู้เชี่ยวชาญ

รวมถึงมีการดำเนินการเกี่ยวกับการป้องกัน/เฝ้าระวังการแพร่ระบาดของโรคระบาดอุบัติใหม่ การจัดเตรียมอุปกรณ์และแนวทางการดำเนินงานที่สอดคล้องตามที่กระทรวงสาธารณสุขหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดอย่างเป็นระบบ และติดตามสถานการณ์อย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันและลดความเสี่ยงในการแพร่ระบาดฯ ภายในองค์กร (GRI 403-3, 403-6)

ด้านสิ่งแวดล้อม (Environment) รพม. ได้มีการดำเนินการสำรวจตรวจสอบสภาพแวดล้อมในการทำงาน (แสงสว่าง ความร้อน และเสียง) อย่างสม่ำเสมอ รวมถึงระบบควบคุมการระบายอากาศภายในอาคารสำนักงาน มีการบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย การรณรงค์ไม่สูบบุหรี่และกำหนดพื้นที่เขตสูบบุหรี่อย่างชัดเจน มีการติดตามสถานการณ์ด้านมลพิษสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น มลพิษทางอากาศ PM 2.5 มลพิษจากขยะติดเชื้อ และประชาสัมพันธ์แนวทางการป้องกันให้พนักงาน รพม. และผู้ที่ปฏิบัติงานให้ รพม. ทราบทั่วทั้งองค์กร รวมถึงการจัดกิจกรรม การรณรงค์สำนักงานสีเขียว (Green Office) เพื่อให้พนักงานทุกคนได้มีส่วนร่วมในการลดและป้องกันปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม

การฝึกอบรมด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (GRI 403-5)

จัดให้มีการฝึกอบรมให้ความรู้กับพนักงานและผู้ปฏิบัติงานในด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย โดยในปีงบประมาณ 2567 มีหัวข้อการฝึกอบรมดังนี้

- 1) การฝึกอบรมหลักสูตร “การฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ ประจำปี 2567”
- 2) การฝึกอบรมหลักสูตร “ความปลอดภัยในงานก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน” เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2567
- 3) การฝึกอบรมหลักสูตร “5ส เพื่อความปลอดภัย และเพิ่มผลผลิต (5S for safety & Productivity Training)” เมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม 2567
- 4) การฝึกอบรมหลักสูตร “การแก้ไขและป้องกันปัญหาเสาเข็มดินของ รพม.” ประจำปีงบประมาณ 2567 เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2567
- 5) การฝึกอบรมหลักสูตร “Mental Health” ประจำปีงบประมาณ 2567 เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2567
- 6) การฝึกอบรมหลักสูตร “สัญญาณการถูกคุกคามในที่ทำงานและชีวิตประจำวัน” เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2567 รูปแบบออนไลน์ผ่านโปรแกรม Microsoft Teams
- 7) การฝึกอบรมหลักสูตร “Office Syndrome : การเฝ้าระวังและป้องกันโรคจากการทำงานด้วยตนเอง” ประจำปีงบประมาณ 2567 เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2567

ภาพตัวอย่างการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัย

หลักสูตร “การฝึกซ้อมดับเพลิงและอพยพหนีไฟ ประจำปี 2567”



หัวข้อ การป้องกันและระงับอัคคีภัยเบื้องต้นให้แก่ทีมดับเพลิงขั้นต้นและทีมดับเพลิงประจำอาคาร



หัวข้อ การปฐมพยาบาลให้แก่ทีมปฐมพยาบาล

การจัดกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยและอาชีวอนามัย

• โครงการ “ลดพุง ลดโรค ด้วยโภชนาการ”



โครงการ “ลดพุง ลดโรค ด้วยโภชนาการ” จัดขึ้นเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2566 - 26 มกราคม 2567 โดยพนักงานที่เข้าร่วมโครงการฯ ตอบแบบสอบถามจำนวน 33 คน จากทั้ง 36 คน คิดเป็นร้อยละ 91.66 ของผู้เข้าร่วมโครงการฯ ทั้งหมด พนักงานมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการบริโภคอาหารสมดุลเพื่อสุขภาพ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการบริโภคอาหารเพื่อสุขภาพอย่างต่อเนื่อง ตระหนักและเห็นความสำคัญของปัญหาสุขภาพและมีสุขภาพแข็งแรงยิ่งขึ้นอย่างยั่งยืน ร้อยละ 100 ของผู้ตอบแบบสอบถาม

• กิจกรรมวันอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Safety Day)



กิจกรรมวันอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Safety Day) ประจำปี 2567 จัดขึ้นเมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2567 เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ตลอดจนภาวะจิตใจของพนักงาน รฟม. และผู้ที่ปฏิบัติงานให้ รฟม. ผลการประเมินความพึงพอใจในการจัดกิจกรรมฯ พบว่าอยู่ในระดับพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 96.60

• การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ด้านสุขภาพ (GRI 403-3, 403-6)

ดำเนินการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ด้านสุขภาพ โดยพยาบาลวิชาชีพ ผ่านช่องทางออนไลน์เป็นประจำทุกเดือน โดยมีหัวข้อดังนี้

- ตุลาคม 2566 : โรคหัวใจวายเฉียบพลัน (Acute Heart Attacks)
- พฤศจิกายน 2566 : โรคพิษสุนัขบ้า (Rabies Virus)
- ธันวาคม 2566 : โรคเบาหวาน (Diabetes)
- มกราคม 2567 : โรคตับแข็ง (Cirrhosis)
- กุมภาพันธ์ 2567 : HPV (Human Papilloma Virus)
- มีนาคม 2567 : โรคลีเจียนเนลโลซิส (Legionellosis)
- เมษายน 2567 : โรคลมแดด (Heat Stroke)
- พฤษภาคม 2567 : โรคเยื่อโพรงมดลูกเจริญผิดที่ หรือ Chocolate Cyst
- มิถุนายน 2567 : โรคไข้หวัดใหญ่ (Influenza)
- กรกฎาคม 2567 : Acllinjury เอ็นไขว้หน้าเข้าขาด
- สิงหาคม 2567 : อันตรายจากแมลงก้นกระดกพิษร้ายในฤดูฝน (Rove Beetles)
- กันยายน 2567 : โรคน้ำกัดเท้า (Athlete's Foot)

รวมถึงการประชาสัมพันธ์ในสื่อสังคมออนไลน์ ให้พนักงานมีความรู้ด้านสุขภาพผ่านช่องทางออนไลน์อย่างต่อเนื่อง



• กิจกรรมความปลอดภัยในการเดินทาง

รฟม. ได้ดำเนินกิจกรรมเดินทางปลอดภัย “Road Safety” ช่วงวันหยุดต่อเนื่องเทศกาลสงกรานต์ ประจำปีงบประมาณ 2567 ในระหว่างวันที่ 1 - 5 เมษายน 2567 โดยดำเนินการจัดกิจกรรมรณรงค์สร้างความตระหนักในการเดินทางอย่างปลอดภัยและป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางของพนักงาน สรุปได้ ดังนี้

- 1) ดำเนินการเผยแพร่ชุดความรู้เรื่องความปลอดภัยในการเดินทาง
- 2) ดำเนินการจัดกิจกรรมประกอบด้วย กิจกรรมตอบคำถามความปลอดภัยในการเดินทาง กิจกรรมฝึกทักษะการคาดการณ์อุบัติเหตุ และกิจกรรมขับขี่ปลอดภัย ขับรถถูกกฎ ลดอุบัติเหตุ ซึ่งมีพนักงาน รฟม. เข้าร่วมกิจกรรมจำนวน 401 คน ความพึงพอใจต่อการจัดกิจกรรมเดินทางปลอดภัย “Road Safety” ช่วงวันหยุดต่อเนื่องเทศกาลสงกรานต์ ในภาพรวม อยู่ระดับพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 94.95



ผลการดำเนินงาน

ในปี 2567 รฟม. ได้ดำเนินงานตามแผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเป็นไปตามแผนที่กำหนดร้อยละ 100 โดยได้กำหนดเป้าหมายความพึงพอใจไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 หรือ ไม่ต่ำกว่าค่าระดับที่พึงพอใจมาก (ค่าเฉลี่ย 4.00 ขึ้นไป) และจากผลการประเมินความพึงพอใจในการดำเนินงานตามแผนงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของ รฟม. พบว่าอยู่ในระดับพึงพอใจมากที่สุด โดยผลการประเมินประจำปีงบประมาณ 2567 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.75 แสดงให้เห็นว่ามีแผนดำเนินงานด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของ รฟม. สามารถดำเนินการได้อยู่ในระดับดีมากที่สุด ทั้งนี้ รฟม. ได้มีการดำเนินการทบทวนแผนงานฯ อย่างต่อเนื่อง ตามสถานการณ์ปัจจุบันหรือการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เพื่อนำมาเป็นบทเรียนและนำมาปรับปรุงแผนงานฯ ต่อไป

สรุปตัวชี้วัดด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

รายการข้อมูล	หน่วย	ปี 2565		ปี 2566		ปี 2567	
		ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
จำนวนพนักงานที่ได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน (GRI 403-9)	คน	0	0	0	0	0	0
จำนวนผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้าง ซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. ที่ได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน (GRI 403-9)	คน	0	0	0	0	0	0
อัตราการบาดเจ็บของพนักงาน (IR) (GRI 403-9)	จำนวนคนต่อชั่วโมงการทำงาน 200,000 ชั่วโมง	0	0	0	0	0	0

รายการข้อมูล	หน่วย	ปี 2565		ปี 2566		ปี 2567	
		ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง
อัตราการบาดเจ็บของผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. (GRI 403-9)	จำนวนคนต่อชั่วโมงการทำงาน 200,000 ชั่วโมง	0	0	0	0	0	0
จำนวนพนักงานที่บาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน (GRI 403-9)	คน	0	0	0	0	0	0
อัตราการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงานของพนักงาน (LTIR) (GRI 403-9)	จำนวนคนต่อชั่วโมงการทำงาน 200,000 ชั่วโมง	0	0	0	0	0	0
อัตราความรุนแรงของการบาดเจ็บ (LDIR) (GRI 403-9)	จำนวนวันที่สูญเสียไปต่อชั่วโมงการทำงาน 200,000 ชั่วโมง	0	0	0	0	0	0
จำนวนพนักงานที่เจ็บป่วยจากการทำงาน (GRI 403-10)	คน	0	0	0	0	0	0
จำนวนผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. ที่เจ็บป่วยจากการทำงาน (GRI 403-10)	คน	0	0	0	0	0	0
อัตราการเจ็บป่วยจากการทำงาน (ODR) (GRI 403-10)	จำนวนคนต่อชั่วโมงการทำงาน 200,000 ชั่วโมง	0	0	0	0	0	0
จำนวนพนักงานที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากการทำงาน (GRI 403-9)	คน	0	0	0	0	0	0
จำนวนผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. ที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากการทำงาน (GRI 403-9)	คน	0	0	0	0	0	0
อัตราพนักงานเสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากการทำงาน (GRI 403-9)	(จำนวนคนที่ได้รับบาดเจ็บ ทุกประเภท x 200,000 ชั่วโมง การทำงาน)/จำนวนชั่วโมง การทำงานของพนักงานทั้งหมด	0	0	0	0	0	0
อัตราผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. ที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากการทำงาน (GRI 403-9)	(จำนวนคนที่ได้รับบาดเจ็บ ทุกประเภท x 200,000 ชั่วโมง การทำงาน)/จำนวนชั่วโมง การทำงานของผู้ปฏิบัติงานทั้งหมด	0	0	0	0	0	0
จำนวนพนักงานที่เสียชีวิตจากการเจ็บป่วยจากการทำงาน (GRI 403-10)	คน	0	0	0	0	0	0
จำนวนผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. ที่เสียชีวิตจากการเจ็บป่วยจากการทำงาน (GRI 403-10)	คน	0	0	0	0	0	0
จำนวนและร้อยละของพนักงาน และผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างที่ทำงานหรือสถานที่ทำงานอยู่ภายใต้การควบคุมขององค์กร ซึ่งอยู่ภายในระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (GRI 403-8)	ร้อยละ	100	100	100	100	100	100
จำนวนและร้อยละของพนักงาน และผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างที่ทำงานหรือสถานที่ทำงานอยู่ภายใต้การควบคุมขององค์กร ซึ่งอยู่ภายในระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ที่ได้รับการตรวจประเมินภายใน (GRI 403-8)	ร้อยละ	ไม่ได้ดำเนินการตรวจประเมินภายในระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย					
จำนวนและร้อยละของพนักงาน และผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างที่ทำงานหรือสถานที่ทำงานอยู่ภายใต้การควบคุมขององค์กร ซึ่งอยู่ภายในระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ที่ได้รับการตรวจประเมินจากผู้ตรวจประเมินภายนอก (GRI 403-8)	ร้อยละ	ไม่ได้ดำเนินการตรวจประเมินภายในระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยจากหน่วยงานภายนอก					

** ผู้ปฏิบัติงานให้ รฟม. หมายถึง Sub Contract, พนักงานขับรถ ช่างประจำอาคาร เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย พนักงานรักษาความสะอาด และพนักงานบำรุงสวนหย่อม

การมีส่วนร่วมและพัฒนาชุมชน (GRI 3-3, 413-1)

รฟม. เป็นองค์กรที่ขับเคลื่อนเศรษฐกิจและพัฒนาเมืองด้วยโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และคำนึงถึงรูปแบบการก่อสร้างที่ตอบสนองต่อคนทุกกลุ่ม (Universal Design: UD) อีกทั้งใส่ใจผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มที่อาจได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า จึงได้มีมาตรการป้องกันและประเมินความเสี่ยงเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่าง ๆ อยู่เสมอ (CSR In Process) นอกจากนี้ รฟม. มีการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาการดำเนินงานด้านความยั่งยืนขององค์กร และพัฒนาโครงการและกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม (Corporate Social Responsibility: CSR) เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม (CSR After Process) และมีช่องทางและกระบวนการรับเรื่องร้องเรียนที่ชุมชน รวมถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้ โดย รฟม. ให้ความสำคัญกับการแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นทุกประเภท ด้วยการชดเชยหรือรูปแบบอื่น ๆ ตามความเหมาะสม เพื่อเยียวยาและแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับช่องทางและกระบวนการรับเรื่องร้องเรียนปรากฏในประเด็นการปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน ความเสมอภาค และไม่เลือกปฏิบัติ

รฟม. ได้ดำเนินการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมภายใต้นโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เป็นไปตามมาตรฐานแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคม (ISO 26000) และสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ดังนี้ (GRI 2-23)

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

นอกจากนี้ รฟม. ได้จัดทำแผนแม่บทด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2566 - 2570 แผนปฏิบัติการประจำปี 2567 และแผนการดำเนินงานโครงการ/กิจกรรมของกองกิจกรรมองค์กร ประจำปีงบประมาณ 2567 ที่สอดคล้องตามนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เป็นไปตามมาตรฐานแนวทางความรับผิดชอบต่อสังคม (ISO 26000) และสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) และหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (State Enterprise Assessment Model: SE-AM) เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมและมีความสัมพันธ์อันดีกับชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของ รฟม. รวมถึงลดผลกระทบเชิงลบสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และนำไปสู่ความน่าเชื่อถือ รวมถึงการมีภาพลักษณ์ที่ดีของ รฟม.

ตัวอย่างกิจกรรมที่ได้ดำเนินการในปีงบประมาณ 2567

กิจกรรมการมีส่วนร่วมกับชุมชน

- กิจกรรมอบรมให้ความรู้การช่วยฟื้นคืนชีพเบื้องต้น (CPR) และการใช้เครื่องกระตุกหัวใจไฟฟ้าชนิดอัตโนมัติ (AED) เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 28 กรกฎาคม 2567



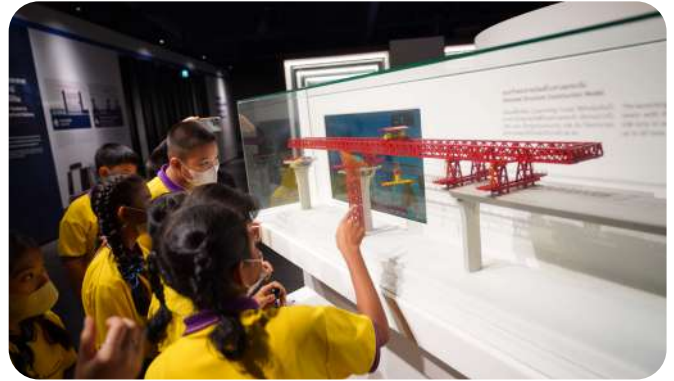
รฟม. จัดกิจกรรมอบรมให้ความรู้การช่วยฟื้นคืนชีพเบื้องต้น (CPR) และการใช้เครื่องกระตุกหัวใจไฟฟ้าชนิดอัตโนมัติ (AED) เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 6 รอบ 28 กรกฎาคม 2567 ให้แก่โรงเรียนตามแนวสายทางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล และแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) เพื่อให้นักเรียนสามารถนำความรู้ไปใช้ปฏิบัติจริงในสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างถูกต้อง ซึ่งจัดกิจกรรมในเดือนกรกฎาคม 2567 จำนวน 4 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาพัฒนาการ รัชดา โรงเรียนเตรียมอุดมศึกษาน้อมเกล้าฯ กунนที โรงเรียนวัดบวรนิเวศ และโรงเรียนสุรธรรมารามวิทยาคม ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรมดังกล่าวให้แก่ชุมชนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าของ รฟม. ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557 จนถึงปัจจุบัน

- กิจกรรมมอบทุนการศึกษา รฟม. เพื่อเยาวชน ประจำปี 2567



รฟม. จัดกิจกรรมมอบทุนการศึกษา “รฟม. เพื่อเยาวชน” ประจำปี 2567 เพื่อเป็นการสนับสนุนทุนการศึกษาให้แก่บุตร - ธิดาของพนักงาน รฟม. และนักเรียนในโรงเรียนตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าที่มีผลการเรียนดี มีความประพฤติเรียบร้อย เนื่องจากโอกาสวันคล้ายวันก่อตั้ง รฟม. ครบรอบ 32 ปี ในวันที่ 21 สิงหาคม 2567 ซึ่ง รฟม. ได้มอบทุนการศึกษาให้แก่นักเรียนจากโรงเรียนที่ตั้งอยู่ตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง จำนวน 2 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนบ้านบางกะปิและโรงเรียนวัดต้นลำโรง โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง - หลักสอง จำนวน 1 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนวัดโพธิ์เรียง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) จำนวน 2 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนที่ปิงกรวิทยาพัฒนา (วัดโบสถ์) ในพระราชูปถัมภ์ฯ และโรงเรียนวัดแคนอก โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู จำนวน 1 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนชลประทานสงเคราะห์ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มินบุรี (สุวินทวงศ์) จำนวน 2 โรงเรียน ได้แก่ โรงเรียนสุเหร่าคลองจั่นและโรงเรียนวัดบำเพ็ญเหนือ ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรมดังกล่าวต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี

• กิจกรรมต้อนรับคณะเยี่ยมชมศึกษาดูงานและโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร



รฟม. ให้การต้อนรับคณะครูและนักเรียนจากโรงเรียนพระราม ๙ กาญจนาภิเษก เข้าเยี่ยมชมศูนย์การเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA Learning Center) และชมการแสดงหุ่นขี้ผึ้งตัวจริงของพระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว (K-9) จากฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย รฟม. เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2567 โดยศูนย์การเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นแหล่งรวบรวมองค์ความรู้ด้านต่างๆ เกี่ยวกับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน เช่น ประวัติความเป็นมา ขั้นตอนและกระบวนการดำเนินงาน เทคนิคการออกแบบและก่อสร้าง เทคโนโลยีการเดินรถและซ่อมบำรุง เป็นต้น รวมถึงเป็นศูนย์กลางในการจัดแสดงเผยแพร่ และประชาสัมพันธ์เทคโนโลยีด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนของประเทศให้แก่ผู้สนใจต่อไป

กิจกรรมเพื่อสังคม

• กิจกรรมวันเด็กแห่งชาติ



รฟม. จัดกิจกรรมวันเด็กแห่งชาติของ รฟม. ประจำปี 2567 เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2567 ณ สถานีพหลโยธิน (บริเวณอาคารเชื่อมต่อ ชั้น 2 ทางออกที่ 4 รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (MRT สายสีน้ำเงิน)) ภายในงานมีการแสดงหุ่นขี้ผึ้งตัวจริงของพระบาทสมเด็จพระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว (K-9) จากฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย รฟม. กิจกรรมโบว์ลิ่ง บิดลูกโป่ง เพ้นท์หน้าแฟนซี ชุมนก และการเล่นของรางวัลมากมาย ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรมงานวันเด็กแห่งชาติของ รฟม. เป็นประจำทุกปี บริเวณตามแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้า ของ รฟม. เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับเยาวชนและประชาชน

• กิจกรรม MRTA Volunteer



รฟม. จัดกิจกรรม MRTA Volunteer ประจำปี 2567 เมื่อวันที่ 28 - 29 มีนาคม 2567 โดยนำพนักงาน จำนวน 106 คน ร่วมปรับปรุงสนามเด็กเล่น แปลงผักสวนครัว ทาสีโต๊ะนักเรียน และสนับสนุนอุปกรณ์ทางการศึกษาให้แก่โรงเรียนบ้านคลองเตือ อำเภอบางช่อง จังหวัดนครราชสีมา และเรียนรู้เกี่ยวกับการอนุรักษ์ช้าง และเพาะพันธุ์ต้นมะค่าโมง ผลิตภัณฑ์จากมูลช้าง เพื่อนำไปแจกจ่ายให้แก่ชุมชนโดยรอบ ณ ศูนย์อนุรักษ์ช้างไทยเขาใหญ่ อำเภอบางช่อง จังหวัดนครราชสีมา ทั้งนี้ รฟม. ได้จัดกิจกรรม MRTA Volunteer อย่างต่อเนื่อง เป็นปีที่ 5 เพื่อส่งเสริมจิตสำนึกด้านจิตอาสา และความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมให้แก่พนักงาน รฟม.

• กิจกรรม “ท่องเที่ยวสุขใจไปกับ รฟม.”



รฟม. จัดกิจกรรม “ท่องเที่ยวสุขใจไปกับ รฟม.” ประจำปี 2567 เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2567 นำผู้ให้บริการรถไฟฟ้ามหานครและผู้ให้บริการอาคารจอดแล้วจรชมวัดพระเชตุพนวิมลมังคลาราม (วัดโพธิ์) พิพิธภัณฑชาติดิน ๓ สถานีรถไฟฟ้าสนามไชยและนิทรรศการถาวรชุดใหม่ในชื่อ “ถอตรหัสไทย” ณ มิวเซียมสยาม และทำกิจกรรม Workshop จัดดอกไม้จากชุมชนปากคลองตลาด กิจกรรมนี้จัดขึ้นเพื่อส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวของชุมชนตามแนวสายทางรถไฟฟ้า และสร้างความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างชุมชนและองค์กร

ผลการดำเนินงาน

รฟม. ได้มีการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และมีการกำหนดตัวชี้วัด เพื่อสามารถวัดผลการดำเนินงาน ในรายการโครงการ/กิจกรรมและถูกนำมาสรุปเป็นภาพรวม เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมในปีงบประมาณถัดไป ทั้งนี้ มีรายละเอียดจำนวนโครงการ/กิจกรรม และการวัดผลความสำเร็จ ดังนี้

ปีงบประมาณ	จำนวนโครงการ/กิจกรรม	การวัดผลความสำเร็จ
2565	30	เป็นไปตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินงานฯ ทั้งหมด ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100
2566	29	เป็นไปตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินงานฯ ทั้งหมด ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100
2567	31	เป็นไปตามตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินงานฯ ทั้งหมด ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 100

หมายเหตุ : อ้างอิงตามการสรุปผลการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2565 - 2567



ในปีงบประมาณ 2567 รฟม. ได้ดำเนินการจัดกิจกรรมตามแผนการดำเนินงานโครงการ/กิจกรรม ของกองกิจกรรมองค์กร ประจำปีงบประมาณ 2567 เรียบร้อยแล้ว โดยได้ใช้งบประมาณสำหรับดำเนินโครงการ/กิจกรรมดังกล่าว จำนวน 11,896,942.05 บาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 74.19 จากที่ตั้งไว้จำนวน 16,036,000 บาท

ปีงบประมาณ	งบประมาณที่ตั้งไว้ (บาท)	งบประมาณที่ใช้ (บาท)
2565	16,078,350.00	10,904,724.77
2566	9,664,629.51	8,994,750.71
2567	16,036,000.00	11,896,942.05

หมายเหตุ : อ้างอิงตามการสรุปผลการดำเนินงานตามแผนการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ประจำปีงบประมาณ 2565 - 2567

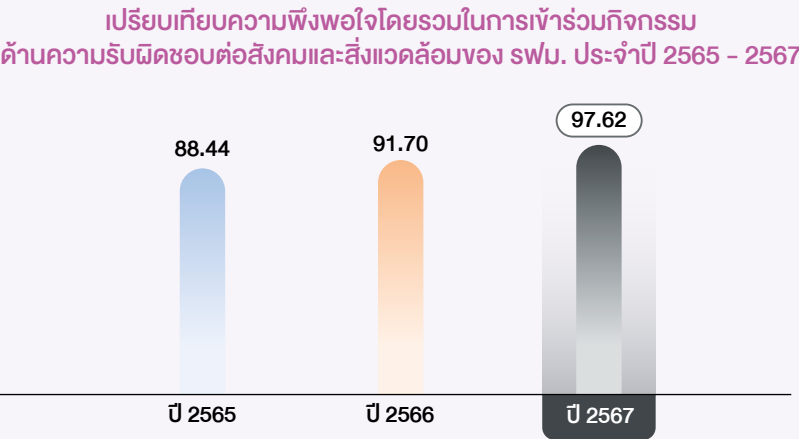
ผลสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ รฟม.

จากการสำรวจความพึงพอใจต่อการดำเนินงานด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ รฟม. พบว่าผู้เข้าร่วมโครงการ/กิจกรรมมีความพึงพอใจโดยรวมต่อผลการดำเนินงานดังกล่าวค่อนข้างสูง และมีสัดส่วนของผู้ที่พึงพอใจมากที่สุดและพึงพอใจมาก คิดเป็นร้อยละ 97.62

เมื่อพิจารณาความพึงพอใจแต่ละกิจกรรม พบว่า กิจกรรมที่ได้รับความพึงพอใจมากที่สุด ได้แก่ “วันเด็กแห่งชาติของ รฟม. ประจำปี 2567” โดยมีสัดส่วนของผู้ที่พึงพอใจมากที่สุดและพึงพอใจมาก คิดเป็นร้อยละ 100 กิจกรรมที่ได้รับความพึงพอใจเป็นอันดับ 2 ได้แก่ “กิจกรรม MRTA Volunteer” โดยมีสัดส่วนของผู้ที่พึงพอใจมากที่สุดและพึงพอใจมาก คิดเป็นร้อยละ 98.19 และกิจกรรมที่ได้รับความพึงพอใจเป็นอันดับ 3 ได้แก่ “กิจกรรมท่องเที่ยวสุขใจไปกับ รฟม.” โดยมีสัดส่วนของผู้ที่พึงพอใจมากที่สุดและพึงพอใจมาก คิดเป็นร้อยละ 97.87

ความพึงพอใจโดยรวมในการเข้าร่วมกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ รฟม. ประจำปี 2567

เมื่อเปรียบเทียบสัดส่วนของผู้ที่พึงพอใจมากที่สุดและพึงพอใจมากต่อผลการดำเนินกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ รฟม. (ความพึงพอใจต่อผลการดำเนินงาน) ในภาพรวมระหว่างปี 2565 - 2567 พบว่า สัดส่วนของผู้ที่พึงพอใจมากที่สุดและพึงพอใจมาก ในภาพรวมต่อผลการดำเนินกิจกรรมในปี 2567 คิดเป็นร้อยละ 97.62 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.92 เมื่อเทียบกับปี 2566 และเป็นการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2565



การออกแบบเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมในการเข้าถึงการให้บริการ

รฟม. ได้อยู่เคียงข้างผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ด้วยการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลอย่างต่อเนื่อง และคำนึงถึงหลักการก่อสร้างที่ตอบสนองต่อผู้ใช้บริการทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมและเสมอภาค ตั้งแต่ขั้นตอนการก่อสร้าง (CSR In Process) รวมถึงขั้นตอนการส่งมอบการบริการ เพื่อให้ตลอดการเดินทางของผู้โดยสารทุกกลุ่มได้รับการบริการที่มีประสิทธิภาพสูงสุด

แนวทางการดำเนินงาน (GRI 3-3)

การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวก (Universal Design) ที่ทุกคนสามารถใช้งานได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม ไม่ว่าจะเป็นผู้ใช้บริการทั่วไป บุคคลที่มีความต้องการพิเศษในสังคมที่ต้องการความช่วยเหลือ อาทิ เด็ก ผู้สูงอายุ และคนพิการทุกประเภท ถือเป็นหลักการที่สำคัญของการให้บริการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ รฟม. โดย รฟม. ได้ออกแบบด้านสถาปัตยกรรม อาคาร สถานที่ และบริการสาธารณะ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ห้องน้ำคนพิการ ราวจับ ทางลาด บันได บันไดเลื่อน ลิฟต์โดยสารที่มีอักษรเบรลล์โดยปุ่มกดอยู่ในตำแหน่งที่ต่ำเพื่อให้รถเข็นเข้าถึงได้ ประตูพิเศษ แก้วที่หักค้อย ป้ายบอกทางที่ชัดเจน ที่จอดรถสำหรับคนพิการ โทรศัพท์สำหรับคนพิการ จุดยึดรถเข็น และจุดจอดรถเข็นคนพิการ ซึ่งทำให้ผู้ใช้บริการทุกกลุ่มเกิดความมั่นใจและรู้สึกปลอดภัยกับการเดินทาง

ผลการดำเนินงาน

รฟม. จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกภายในระบบรถไฟฟ้า ที่ได้รับการออกแบบตามแนวคิดการออกแบบเพื่อทุกคน (Universal Design) ซึ่งเป็นแนวทางที่คำนึงถึงการเข้าถึงและการใช้งานของประชาชนทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นผู้สูงอายุ คนพิการ เด็ก หรือผู้ที่มีข้อจำกัดในการเคลื่อนไหว โดยมีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

- 1) ห้องน้ำสำหรับผู้ใช้วีลแชร์ ได้รับการออกแบบให้มีพื้นที่เพียงพอสำหรับการเคลื่อนไหวของรถเข็น มีราวจับและอุปกรณ์ช่วยเหลือครบถ้วน เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถใช้ได้อย่างปลอดภัยและสะดวกสบาย
- 2) ราวจับ บริเวณบันได ทางลาด และภายในขบวนรถไฟฟ้า มีความมั่นคงและติดตั้งในระดับที่เหมาะสม เพื่อช่วยในการทรงตัวและเคลื่อนไหวอย่างปลอดภัย
- 3) บันได บันไดเลื่อน และลิฟต์ ได้รับการออกแบบให้มีความปลอดภัย และรองรับผู้โดยสารที่มีข้อจำกัดด้านร่างกาย โดยลิฟต์ทุกจุดมีป้ายแสดงข้อมูลที่ชัดเจน ทั้งภาษาไทย อังกฤษ และอักษรเบรลล์
- 4) อักษรเบรลล์ บนปุ่มลิฟต์ และป้ายสื่อสารภายในสถานี รวมถึงมีพื้นผิวต่างสัมผัสสำหรับคนพิการทางการมองเห็น ช่วยให้คนพิการทางการมองเห็นสามารถเข้าถึงข้อมูลและเดินทางได้อย่างเป็นอิสระ
- 5) แอปพลิเคชันสำหรับการเดินทางและแอปพลิเคชันจอดรถ ได้รับการออกแบบเพื่อให้ข้อมูลข่าวสารสำหรับผู้เดินทาง และเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำรถยนต์เข้าจอดอาคารจอดรถแล้วจอด และลานจอดรถ
- 6) ช่องออกบัตรโดยสารสำหรับคนพิการที่มีความสูงเท่ากับรถเข็นวีลแชร์ และประตูพิเศษสำหรับคนพิการมีช่องขนาดใหญ่สำหรับผู้โดยสารที่ใช้รถเข็นสามารถผ่านได้สะดวก

นอกจากนี้ รฟม. ยังยึดมั่นดำเนินการตามนโยบายที่เกี่ยวข้องกับความเท่าเทียมและความเสมอภาค และได้รับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกในการให้บริการขนส่งด้วยระบบรถไฟฟ้าจากผู้แทนภาคีเครือข่ายสูงวัยและคนพิการ เพื่อปรับปรุงสถานีรถไฟฟ้าและโครงการก่อสร้างสถานีในอนาคตต่อไป

ตัวอย่างการออกแบบเพื่อผู้ใช้บริการทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ (Universal Design)



จุดจอดรถสำหรับคนพิการ



ทางลาด



ลิฟต์โดยสาร



ห้องน้ำคนพิการ



ป้ายบอกทาง



อักษรเบรลล์ที่ปุ่มกดลิฟต์โดยสารสำหรับผู้พิการทางการมองเห็น



ช่องออกบัตรโดยสารสำหรับคนพิการและประตูพิเศษสำหรับคนพิการ



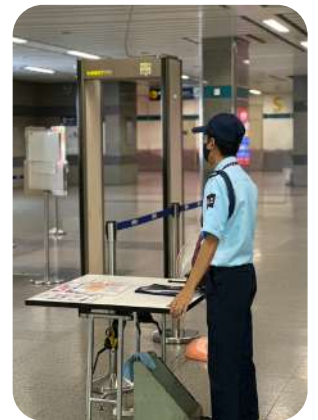
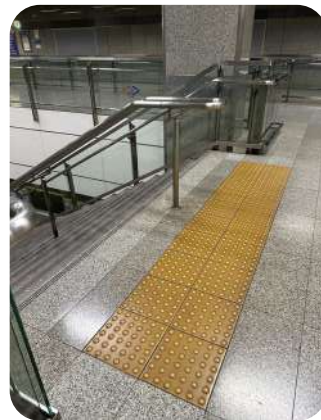
จุดให้บริการรถเข็นและจุดจอดรถเข็นคนพิการ



จอแสดงข้อมูลข่าวสาร



พื้นผิวต่างสัมผัสบนพื้นสถานี



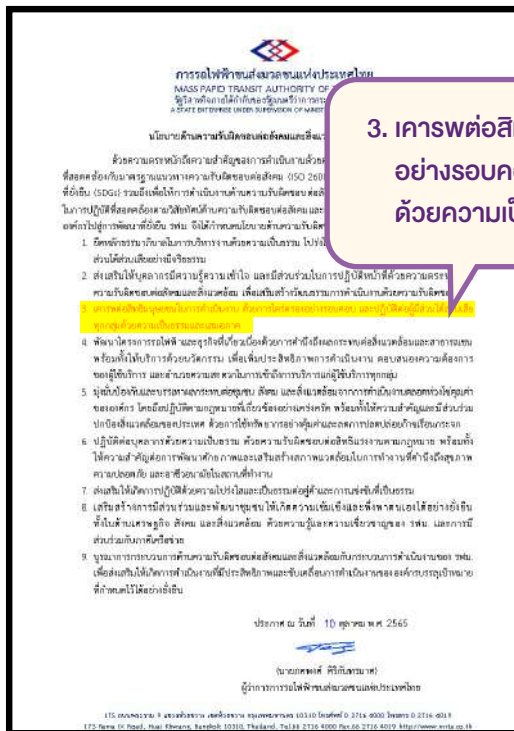
เจ้าหน้าที่ประจำจุดให้บริการแก่คนพิการ



ภาพประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับสัญลักษณ์การอำนวยความสะดวกด้วยแนวคิด Universal Design

การปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน ความเสมอภาค และไม่เลือกปฏิบัติ

รฟม. ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชน ความเสมอภาค และไม่เลือกปฏิบัติ โดยดำเนินงานสนับสนุนและปฏิบัติตามปฏิญญาสากลว่าด้วยสิทธิมนุษยชน (Universal Declaration of Human Rights: UDHR) หลักการชี้แนะของสหประชาชาติว่าด้วยการดำเนินธุรกิจและสิทธิมนุษยชน (UN Guiding Principles on Business and Human Rights) รวมทั้งมาตรฐานด้านความรับผิดชอบต่อสังคม (ISO 26000) และได้กำหนดถึงความมุ่งมั่นในการเคารพต่อสิทธิมนุษยชนในการดำเนินงานด้วยนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมของ รฟม.



3. การเคารพต่อสิทธิมนุษยชนในการดำเนินงาน ด้วยการไตร่ตรองอย่างรอบคอบ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค

แนวทางการดำเนินงาน (GRI 3-3)

รฟม. เคารพต่อสิทธิมนุษยชนโดยให้ความสำคัญต่อความเสี่ยงและการป้องกันการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชน รวมทั้งปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบข้อบังคับตามหลักสากลในด้านสิทธิมนุษยชน โดยการนำหลักการด้านสิทธิมนุษยชนมาประยุกต์ใช้ในการกำหนดระเบียบข้อบังคับและมาตรฐานการปฏิบัติงาน พิจารณาความเสี่ยงในการดำเนินงานและกิจกรรมที่อาจส่งผลกระทบต่อสิทธิมนุษยชน ส่งเสริมการเคารพต่อสิทธิมนุษยชนและการปฏิบัติตามกฎหมายด้านแรงงานในห่วงโซ่อุปทาน รวมถึงไม่เข้าไปมีส่วนร่วมทั้งแบบทางตรงและไม่เป็นทางการกับองค์กรใด ๆ ที่มีการละเมิดสิทธิมนุษยชนทั้งในบริบทของคู่ค้าธุรกิจ หรือการจ้างเหมางาน ปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มด้วยความเสมอภาค คำนึงถึงสิทธิคนพิการ และผู้ด้อยโอกาสในการเข้าถึงการบริการ เสริมสร้างความรู้ความเข้าใจด้านสิทธิมนุษยชนแก่ผู้บริหารและบุคลากร เปิดโอกาสให้บุคลากรเข้าถึงข้อมูลข่าวสารและมีอิสระในการแสดงความคิดเห็นและเสรีภาพในการจัดตั้งและเข้าร่วมกลุ่มสมาคม สนับสนุนการเคารพต่อสิทธิมนุษยชนกับทั้งองค์กรภาครัฐ เอกชน และภาคีเครือข่ายด้านสิทธิมนุษยชนทั้งในประเทศและในระดับสากล กำหนดช่องทางและกระบวนการแก้ไขความขัดแย้งด้านสิทธิมนุษยชน รวมถึงมาตรการในการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบ ติดตาม และทบทวนการดำเนินงานในประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนพร้อมทั้งหาแนวทางในการพัฒนา เพื่อยกระดับการดำเนินงานด้านสิทธิมนุษยชนขององค์กรอย่างยั่งยืน

โดยในปี 2567 รฟม. ได้ดำเนินการจัดอบรมหลักสูตร “บทบาทผู้บริหารกับงานสิทธิมนุษยชน” เพื่อพัฒนาทักษะและความเชี่ยวชาญให้แก่บุคลากรในด้านสิทธิมนุษยชน ด้วยการให้ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องด้านสิทธิมนุษยชนตามแนวทางของ HRDD เพื่อให้เกิดการตระหนักถึงการดำเนินงานที่เคารพสิทธิมนุษยชน อันนำไปสู่การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม

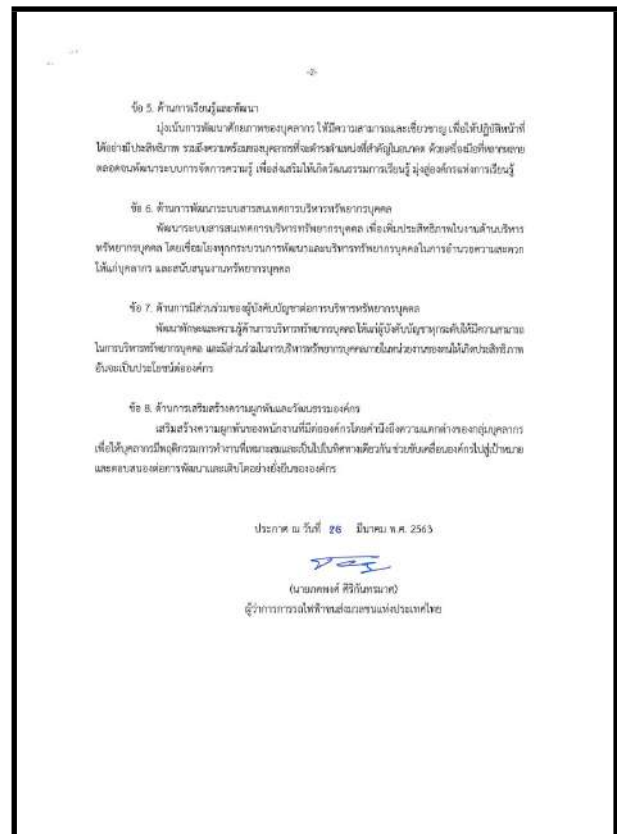
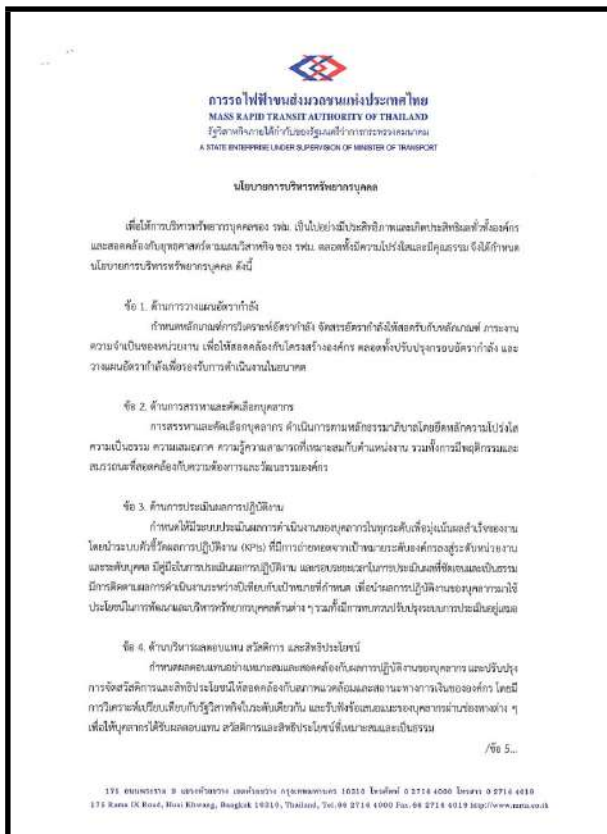


การอบรมหลักสูตร “บทบาทผู้บริหารกับงานสิทธิมนุษยชน” โดย ผศ. ดร.กิตติ ขยางคกุล วิทยากรจากคณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

แนวปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน

ด้านบริหารทรัพยากรบุคคล (GRI 3-3, GRI 401-1)

รฟม. กำหนดนโยบายการบริหารทรัพยากรบุคคลในการเสริมสร้างความผูกพันและวัฒนธรรมองค์กรโดยคำนึงถึงความแตกต่างของกลุ่มบุคลากร เพื่อให้บุคลากรมีพฤติกรรมการทำงานที่เหมาะสมและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ช่วยขับเคลื่อนองค์กรไปสู่เป้าหมายและตอบสนองต่อการพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กร



รฟม. ได้มีการสรรหาคัดเลือกบุคลากรเข้ามาปฏิบัติงานใน รฟม. โดยดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล โดยยึดหลักความโปร่งใส ความเป็นธรรม ความเสมอภาค ความรู้ความสามารถที่เหมาะสมกับตำแหน่งงาน รวมทั้งการมีพฤติกรรมและสมรรถนะที่สอดคล้องกับความต้องการและวัฒนธรรมองค์กร ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายการบริหารทรัพยากรบุคคลของ รฟม. โดยคำนึงถึงความเสมอภาคและไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อบุคคล และมีวิธีการประเมินผล การปฏิบัติงานที่เป็นธรรม

แนวทางการสรรหาและคัดเลือกที่คำนึงถึงหลักสิทธิมนุษยชน

- ไม่จำกัดเพศในการเข้าทำงาน
- ไม่กำหนดผลคะแนนเฉลี่ยสะสม (GPA)
- ไม่มีการตรวจเชื้อ HIV ในการตรวจสุขภาพ เพื่อพิจารณาเข้าทำงาน
- แสดงวิธีการคัดเลือกที่ชัดเจน โดยมีการสอบข้อเขียนและการสอบสัมภาษณ์
- แสดงหลักเกณฑ์การตัดสินใจเป็นธรรมผ่านรูปแบบคณะกรรมการสอบคัดเลือก
- การกำหนดให้ในระดับตำแหน่งงานเดียวกันมีการจ่ายค่าตอบแทนเท่ากัน

รฟม. กำหนดสวัสดิการและสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ของพนักงานไม่ต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยถือปฏิบัติตามประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่องมาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ รวมทั้งให้เสรีภาพในการรวมกลุ่ม โดยปฏิบัติตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ พ.ศ. 2543 หมวด 4 ว่าด้วยสภาพแรงงานซึ่งกำหนดให้ลูกจ้างสามารถรวมกลุ่มจัดตั้งสหภาพแรงงานขึ้นภายในหน่วยงานได้ ซึ่งสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ รวมถึงมีการทบทวนสวัสดิการและสิทธิประโยชน์เป็นประจำทุกปี เพื่อส่งเสริมความผูกพันของพนักงานต่อองค์กรและส่งเสริมให้เกิดความพึงพอใจต่อสวัสดิการและสิทธิประโยชน์มากขึ้น (GRI 407-1)

นอกจากนี้ รฟม. ยังสนับสนุนการดำเนินงานของชมรมต่าง ๆ ที่จัดตั้งขึ้นภายใน รฟม. ได้แก่ 1) ชมรมบาสเกตบอล 2) ชมรมฟุตบอล 3) ชมรมฟุตซอล 4) ชมรมกอล์ฟ 5) ชมรมจักรยาน 6) ชมรมวิ่ง 7) ชมรมแบดมินตัน 8) ชมรมยิมนาสติก 9) ชมรมเทนนิส 10) ชมรมอนุรักษ์ธรรมชาติ 11) ชมรมดนตรี และ 12) ชมรมเทเบิลเทนนิส

รฟม. ให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน โดยได้จัดทำประกาศ รฟม. เรื่องเจตนาธรรมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงาน และแนวปฏิบัติเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศในการทำงานของ รฟม. ซึ่งเป็นเจตนาธรรมร่วมกันของพนักงาน ลูกจ้าง และผู้ปฏิบัติงานใน รฟม. ทุกคน ที่จะส่งเสริมความเท่าเทียมกันระหว่างบุคคล และเป็นองค์กรที่ปราศจากการเลือกปฏิบัติโดยไม่เป็นธรรมระหว่างเพศ อันหมายถึงการไม่กระทำการใด อันเป็นการแบ่งแยก กีดกัน หรือจำกัดสิทธิประโยชน์ใด ๆ ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม โดยปราศจากความชอบธรรมและไม่กระทำการใดที่เป็นการล่วงละเมิดหรือคุกคามทางเพศต่อผู้อื่น โดยปี 2567 ไม่พบเหตุการณ์ล่วงละเมิด/คุกคามพนักงาน และเหตุการณ์การเลือกปฏิบัติของบุคลากร (GRI 406-1)

เหตุการณ์	จำนวน (ครั้ง)
เหตุการณ์การล่วงละเมิด/คุกคามพนักงาน	0
เหตุการณ์การเลือกปฏิบัติของบุคลากร	0

ด้านการปฏิบัติต่อแรงงาน

รฟม. คำนึงถึงหลักสิทธิมนุษยชนในการปฏิบัติต่อแรงงาน ดังปรากฏในนโยบายด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมตามมาตรฐาน ISO 26000 ของ รฟม. ที่แสดงถึงความมุ่งมั่น “ปฏิบัติต่อบุคลากรด้วยความเป็นธรรม ด้วยความรับผิดชอบต่อสิทธิแรงงานตามกฎหมาย พร้อมทั้งให้ความสำคัญต่อการพัฒนาศักยภาพและเสริมสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานที่คำนึงถึงสุขภาพ ความปลอดภัย และอาชีวอนามัยในสถานที่ทำงาน” โดยได้ดำเนินการตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับแรงงานอย่างเคร่งครัด ทั้งต่อบุคลากรขององค์กรและแรงงานของผู้รับจ้าง

นอกจากนี้ รฟม. ยังมีแนวทางการบริหารงานก่อสร้างโดยคำนึงถึงหลักสิทธิมนุษยชนในเรื่อง ความเสมอภาคเท่าเทียมต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติต่อแรงงานตามกฎหมาย ทั้งต่อที่ปรึกษา ผู้รับจ้าง แรงงานที่ช่วยขับเคลื่อนความสำเร็จของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าภายใต้สัญญา โดยได้มีการกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างโครงการดำเนินการตามกฎหมายแรงงานและได้ระบุไว้ในสัญญาก่อสร้าง ทั้งนี้ ในช่วงการก่อสร้างได้มีการกำกับที่ปรึกษาและผู้รับจ้างให้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับด้านแรงงานในส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ อีกทั้งให้ปฏิบัติต่อแรงงานทั้งคนไทยและต่างด้าว

อย่างเสมอภาค และเป็นไปตามหลักสิทธิมนุษยชน ครอบคลุมด้านสวัสดิการ ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเพื่อป้องกันมิให้เกิดความสูญเสีย เนื่องจากการบาดเจ็บ การเจ็บป่วยหรือเสียชีวิตจากการทำงาน รวมทั้งปัญหาด้านสุขภาพอนามัยต่าง ๆ โดยให้ความสำคัญในการกำกับดูแลการจัดการความเสี่ยง โอกาส และระบบควบคุมของบุคลากรในองค์กร ผู้รับจ้าง ผู้รับสัมปทาน และผู้ที่เกี่ยวข้องให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงานที่มีความปลอดภัยและมีสุขภาพอนามัยที่ดี รวมถึงได้กำหนดมาตรการควบคุมดูแลป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติเหตุจากการทำงานของผู้รับจ้าง ในการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน โดยคณะกรรมการกำกับดูแล ติดตาม ตรวจสอบมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (Safety Board) และมีการกำกับดูแลการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ให้ผู้รับจ้างดำเนินการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนด้วยความปลอดภัย สอดคล้องตาม “ปฏิญญาว่าด้วยความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (MRTA Safety Declaration : Zero Fatal Accident)”

ด้านการจัดการข้อร้องเรียน (GRI 2-25)

รฟม. ให้ความสำคัญในเรื่องสิทธิมนุษยชน ด้วยการรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มผ่านช่องทางและกระบวนการรับเรื่องร้องเรียนที่ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้ รวมทั้ง ดำเนินการตามนโยบายคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลเพื่อคุ้มครองผู้แจ้งเบาะแส และผู้ถูกร้องเรียน ตลอดจนการเก็บข้อมูลการร้องเรียนเป็นความลับ โดย รฟม. ให้ความสำคัญกับการดำเนินการแก้ไขทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการชดเชยและรูปแบบอื่น ๆ ของการเยียวยาที่จะแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นตามความเหมาะสม เช่น การขอโทษ การคืนสภาพ การฟื้นฟู การชดเชย ทางการเงินหรือไม่ใช่ทางการเงิน รวมถึงการป้องกันความเสียหาย เพื่อให้มั่นใจว่า รฟม. สามารถแก้ไขหรือบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของหน่วยงานที่ส่งผลกระทบต่อสิทธิมนุษยชน ทั้งนี้ รฟม. ร่วมกับบริษัทที่ปรึกษาโครงการ ผู้รับจ้างโครงการจะมีการลงพื้นที่เข้าพบผู้ร้องเรียนเพื่อรับฟังปัญหาผลกระทบที่เกิดขึ้นและร่วมกันหาแนวทางการลดผลกระทบแก่ผู้ร้องเรียนจนเป็นที่พึงพอใจ และในการติดตามแก้ไขปัญหามุ่งมั่นจะให้ผู้ร้องเรียนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรายงานผลการดำเนินการให้ทราบ เพื่อจะได้แจ้งให้ผู้ร้องเรียนทราบต่อไป รวมทั้ง จะรวบรวมและรายงานสรุปการจัดการข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ ให้ผู้บริหารทราบทุกเดือน และสรุปข้อร้องเรียนหลังจากสิ้นปีงบประมาณ เพื่อนำมาวิเคราะห์การจัดการข้อร้องเรียน/ร้องทุกข์ในภาพรวมของหน่วยงาน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ไข ปรับปรุง พัฒนาองค์กรต่อไป

BREAKING NEWS

สะดวก ทันสมัย เข้าถึงง่าย

9 ช่องทางของ รฟม.

ติดต่อเจ้าหน้าที่
ศูนย์ราชการสะดวก ชั้น 1
อาคาร 1 รฟม.
วันและเวลาราชการ

Facebook
การรถไฟฟ้าขนส่ง
มวลชนแห่งประเทศไทย
วันและเวลาราชการ

Line Official Account
: @mrtat
ทุกวันตั้งแต่
เวลา 8.00-20.00 น

ส่งทางไปรษณีย์
รฟม. อาคาร 1
เลขที่ 175 ถ.พระราม 9
เขต/แขวง ห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

Call Center
0 2716 4044
วันและเวลาราชการ

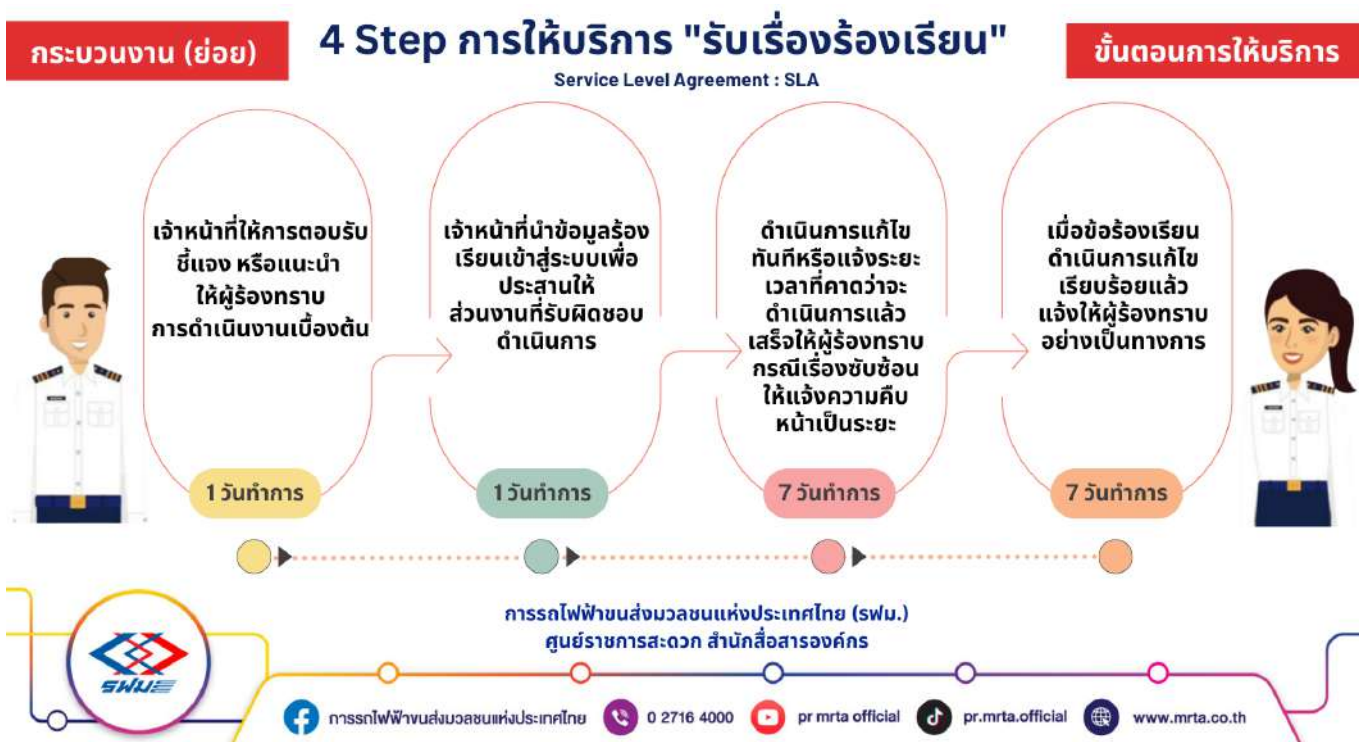
MRTA e-Services
(ระบบบริการออนไลน์ ๑๐๐ รฟม.)
www.mrta.co.th
วันและเวลาราชการ

ส่งทางไปรษณีย์
อิเล็กทรอนิกส์
saraban@mrta.co.th
วันและเวลาราชการ

Live Chat เว็บไซต์
www.mrta.co.th
วันและเวลาราชการ

โทรสาร
0 2716 4019
วันและเวลาราชการ

ช่องทาง



อีกทั้ง รฟม. ยังมีการจัดรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ รฟม. สอดคล้องตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน พ.ศ. 2548 ในช่วงก่อนดำเนินการโครงการ ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจำนวน 7 กลุ่ม ได้แก่ 1) กลุ่มผู้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ 2) ผู้รับผิดชอบจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 3) หน่วยงานที่ทำหน้าที่พิจารณารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 4) หน่วยงานราชการระดับต่าง ๆ 5) องค์กรเอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม องค์กรพัฒนาเอกชน สถาบันการศึกษา และนักวิชาการอิสระ 6) สื่อมวลชน และ 7) ประชาชนทั่วไป และในช่วงระหว่างการก่อสร้าง รฟม. มีการลงพื้นที่เพื่อชี้แจงข้อมูลโครงการและมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมกับประชาชนตามแนวสายทาง รวมทั้ง หลังการดำเนินการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะผ่านช่องทางออนไลน์ของ รฟม. เพื่อให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปได้

สรุปผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืน

มิติเศรษฐกิจ

หัวข้อการเปิดเผยข้อมูล	รายการ	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
GRI 201-1 การกระจายมูลค่าทางเศรษฐกิจทางตรง	1. มูลค่าทางเศรษฐกิจทางตรง (Direct Economic Value Generated)				
	รายได้จากการดำเนินงานและรายได้อื่น	ล้านบาท	15,638.79	17,335.06	20,441.85
	2. มูลค่าทางเศรษฐกิจที่จำหน่ายออก (Economic Value Distributed)				
	ต้นทุนการดำเนินงาน	ล้านบาท	2,764.63	3,245.86	3,256.31
	ค่าจ้างและสวัสดิการของบุคลากร	ล้านบาท	930.28	955.67	1,068.77
	เงินที่ชำระแก่เจ้าของเงินทุน				
	- เงินนำส่งคลัง	ล้านบาท	311.53	414.80	652.66
	- ต้นทุนทางการเงิน	ล้านบาท	3,178.98	3,661.89	4,152.88
	ค่าธรรมเนียมและภาษี	ล้านบาท	324.32	296.95	286.49
	เงินสนับสนุนการพัฒนาชุมชนสังคมและสาธารณประโยชน์	ล้านบาท	6.33	6.79	9.37
	3. มูลค่าทางเศรษฐกิจคงเหลือ (Economic Value Retained) (1-2)	ล้านบาท	8,122.72	8,753.10	11,015.37
GRI 201-4 เงินอุดหนุนจากรัฐบาล	จำนวนเงินอุดหนุนจากรัฐบาลที่องค์กรได้รับ	ล้านบาท	9,555.26	10,456.15	11,701.43
GRI 205-2 การสื่อสารและฝึกอบรมด้านการต่อต้านการทุจริต	จำนวนและร้อยละของคณะกรรมการที่ได้รับการสื่อสารนโยบายและแนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตขององค์กร	คน	ไม่มีข้อมูล	15 (ร้อยละ 100)	15 (ร้อยละ 100)
	จำนวนพนักงานที่ได้รับการสื่อสารนโยบายและแนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตขององค์กร	คน	ไม่มีข้อมูล	893 (ร้อยละ 73.99)	1,166 (ร้อยละ 100)
	• ผู้บริหารระดับสูง	คน	ไม่มีข้อมูล	21 (ร้อยละ 75)	28 (ร้อยละ 100)
	• ผู้บริหารระดับกลาง	คน	ไม่มีข้อมูล	58 (ร้อยละ 81.69)	74 (ร้อยละ 100)
	• ผู้บริหารระดับต้น	คน	ไม่มีข้อมูล	181 (ร้อยละ 72.40)	252 (ร้อยละ 100)
	• พนักงานปฏิบัติการ	คน	ไม่มีข้อมูล	633 (ร้อยละ 73.77)	812 (ร้อยละ 100)
	พันธมิตรทางธุรกิจที่ได้รับการสื่อสารนโยบายและแนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตขององค์กร	คน	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล
	คณะกรรมการที่ได้รับการอบรมนโยบายและแนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตขององค์กร	คน	ไม่มีข้อมูล	ไม่มีข้อมูล	3 (ร้อยละ 20)
	จำนวนพนักงานที่ได้รับการอบรมนโยบายและแนวปฏิบัติการต่อต้านการทุจริตขององค์กร	คน	ไม่มีข้อมูล	78 (ร้อยละ 6.46)	142 (ร้อยละ 12.17)



หัวข้อการเปิดเผยข้อมูล	รายการ	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
GRI 205-3 เรื่องร้องเรียนการทุจริต และประพฤติมิชอบ	จำนวนเหตุการณ์ทุจริตที่เกิดขึ้น	เรื่อง	0	0	0
	จำนวนเหตุการณ์ทุจริตทั้งหมดที่เกิดขึ้น ซึ่งพนักงาน ถูกเลิกจ้างหรือถูกลงโทษทางวินัย	เรื่อง	0	0	0
	จำนวนเหตุการณ์ที่มีการยกเลิกหรือไม่ต่อสัญญา กับพันธมิตรทางธุรกิจ เนื่องจากการละเมิดที่เกี่ยวข้องกับ การทุจริต	เรื่อง	0	0	0
	คดีทางกฎหมายเกี่ยวกับการทุจริตที่นำมาฟ้องร้อง องค์กรหรือพนักงานขององค์กรในระหว่างรอบระยะเวลา รายงาน	เรื่อง	0	0	0
GRI 418-1 เรื่องข้อมูลส่วนบุคคล ของลูกค้า	จำนวนข้อร้องเรียนการละเมิดข้อมูลส่วนบุคคลทั้งหมดที่ได้รับการยืนยันแล้ว				
	• ข้อร้องเรียนจากบุคคลภายนอก	เรื่อง	0	0	0
	• ข้อร้องเรียนจากหน่วยงานกำกับ	เรื่อง	0	0	0
	จำนวนข้อมูลของลูกค้าทั้งหมดที่มีการรั่วไหล ถูกโจรกรรม หรือสูญหาย	เรื่อง	0	0	0

บิตสิ่งแวดล้อม

หัวข้อการเปิดเผยข้อมูล	รายการ	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
GRI 302-1 เชื้อเพลิงที่ใช้ภายในองค์กร หมายเหตุ: เฉพาะในส่วนของอาคารสำนักงาน	เชื้อเพลิงที่ใช้แล้วหมดไป (non-renewable resources)				
	• น้ำมันดีเซล	ลิตร	6,686.93	7,024.67	6,362.65
	• ไฟฟ้า	กิโลวัตต์-ชั่วโมง	2,265,653.20	2,199,269.78	2,850,012.90
	เชื้อเพลิงที่หมุนเวียน (renewable resources)				
	• ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์	กิโลวัตต์-ชั่วโมง	-	101,425.38	603,243.00
GRI 302-3 ความเข้มของการใช้ พลังงาน (คำนวณจากปริมาณไฟฟ้าสำหรับการ ให้บริการรถไฟฟ้า)	ปริมาณการใช้ไฟฟ้าต่อการเดินทาง-กิโลเมตร	กิโลวัตต์-ชั่วโมง ต่อ ระยะทาง 1 กิโลเมตร ของตู้โดยสาร (Car-Km)	สายสีน้ำเงิน = 2.13 สายสีม่วง = 2.65	สายสีน้ำเงิน = 2.77 สายสีม่วง = 2.37 สายสีเหลือง = 1.99	สายสีน้ำเงิน = 2.81 สายสีม่วง = 2.42 สายสีเหลือง = 2.01 สายสีชมพู = 1.89
GRI 303-3 น้ำที่นำมาใช้จากแหล่งต่าง ๆ หมายเหตุ: เฉพาะในส่วนของอาคารสำนักงาน	ปริมาณน้ำที่นำมาใช้จากแหล่งต่าง ๆ (น้ำประปา)	ลูกบาศก์เมตร	21,813.00	22,643.00	17,933.00
GRI 303-4 น้ำทิ้ง หมายเหตุ: เฉพาะในส่วนของอาคารสำนักงาน	ปริมาณน้ำที่ปล่อยลงสู่แหล่งน้ำจืด	ลูกบาศก์เมตร	ไม่มีข้อมูล	8,000.85	4,224.10
GRI 303-5 น้ำใช้ หมายเหตุ: เฉพาะในส่วนของอาคารสำนักงาน	ปริมาณการใช้น้ำทั้งหมด	ลูกบาศก์เมตร	21,813.00	22,643.00	17,933.00



หัวข้อการเปิดเผยข้อมูล	รายการ	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
GRI 305-1 การปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขตที่ 1	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขตที่ 1	ตัน คาร์บอนไดออกไซด์ เทียบเท่า	436.56 (ร้อยละ 0.42)	308.91 (ร้อยละ 0.28)	อยู่ระหว่าง การเก็บข้อมูล
GRI 305-2 การปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขตที่ 2	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขตที่ 2	ตัน คาร์บอนไดออกไซด์ เทียบเท่า	2,467.41 (ร้อยละ 2.40)	2,412.01 (ร้อยละ 2.16)	อยู่ระหว่าง การเก็บข้อมูล
GRI 305-3 การปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขตที่ 3	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขตที่ 3	ตัน คาร์บอนไดออกไซด์ เทียบเท่า	99,936.43 (ร้อยละ 97.18)	108,820.46 (ร้อยละ 97.56)	อยู่ระหว่าง การเก็บข้อมูล
GRI 305-4 ค่าความเข้มข้นคาร์บอน	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่อจำนวนผู้ใช้ บริการรถไฟฟ้า	กิโลกรัม คาร์บอนไดออกไซด์ เทียบเท่าต่อคน	1.06	0.71	อยู่ระหว่าง การเก็บข้อมูล
GRI 305-6 การปล่อยสารทำลาย ชั้นโอโซน	ปริมาณการปล่อยสารทำลายชั้นโอโซน • สารทำความเย็น R-22	กิโลกรัม	128.38	58.40	อยู่ระหว่าง การเก็บข้อมูล
GRI 306-3 ของเสียที่เกิดขึ้น หมายเหตุ: เฉพาะในส่วนของอาคารสำนักงาน	ปริมาณของเสียที่เกิดขึ้น	ตัน	57.71	56.01	43.80
GRI 306-4 ของเสียที่นำกลับมาใช้ใหม่ หมายเหตุ: เฉพาะในส่วนของอาคารสำนักงาน	ปริมาณขยะรีไซเคิล	ตัน	2.68	2.93	2.73
GRI 306-5 ของเสียที่นำไปกำจัด หมายเหตุ: เฉพาะในส่วนของอาคารสำนักงาน	ปริมาณของเสียที่ถูกนำไปกำจัด	ตัน	30.44	29.20	23.63

บิตสังคม

หัวข้อการเปิดเผยข้อมูล	รายการ	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
GRI 401-1 การจ้างพนักงานใหม่ และการลาออก ของพนักงาน หมายเหตุ: 1.ปฏิบัติงาน ณ สำนักงานใหญ่ และอาคารหลัก 2. การลาออก นับรวม การลาออก คนเกษียณ เกษียณก่อนกำหนด ถึงแก่กรรม สิ้นสุดสัญญาจ้าง เลิกจ้างทุกกรณี	จำนวนพนักงานใหม่ จำแนกตามเพศ • ชาย	คน	7 (ร้อยละ 0.58)	23 (ร้อยละ 1.91)	1 (ร้อยละ 0.09)
	• หญิง	คน	9 (ร้อยละ 0.74)	21 (ร้อยละ 1.74)	0
	จำนวนพนักงานใหม่ จำแนกตามช่วงอายุ • ต่ำกว่า 30 ปี	คน	13 (ร้อยละ 1.07)	41 (ร้อยละ 3.40)	0
	• 30 - 50 ปี	คน	3 (ร้อยละ 0.25)	3 (ร้อยละ 0.25)	1 (ร้อยละ 0.09)
	• มากกว่า 50 ปี	คน	0	0	0
	จำนวนพนักงานใหม่ จำแนกตามระดับตำแหน่ง • กลุ่มผู้บริหารระดับสูง	คน	0	0	0
	• กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง	คน	0	0	0
	• กลุ่มผู้บริหารระดับต้น	คน	0	0	0
	• กลุ่มพนักงานระดับปฏิบัติการ	คน	16 (ร้อยละ 1.32)	44 (ร้อยละ 3.65)	1 (ร้อยละ 0.09)



หัวข้อการเปิดเผยข้อมูล	รายการ	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
GRI 401-3 การลาเพื่อเลี้ยงดูบุตร	จำนวนพนักงานลาออก จำแนกตามเพศ				
	• ชาย	คน	19 (ร้อยละ 1.57)	21 (ร้อยละ 1.74)	18 (ร้อยละ 1.54)
	• หญิง	คน	24 (ร้อยละ 1.98)	28 (ร้อยละ 2.32)	24 (ร้อยละ 2.06)
	จำนวนพนักงานลาออก จำแนกตามช่วงอายุ				
	• ต่ำกว่า 30 ปี	คน	15 (ร้อยละ 1.24)	22 (ร้อยละ 1.82)	15 (ร้อยละ 1.29)
	• 30 - 50 ปี	คน	24 (ร้อยละ 1.98)	18 (ร้อยละ 1.49)	19 (ร้อยละ 1.63)
	• มากกว่า 50 ปี	คน	4 (ร้อยละ 0.33)	9 (ร้อยละ 0.75)	8 (ร้อยละ 0.69)
	จำนวนพนักงานลาออก จำแนกตามระดับตำแหน่ง				
	• กลุ่มผู้บริหารระดับสูง	คน	1 (ร้อยละ 0.08)	4 (ร้อยละ 0.33)	0
	• กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง	คน	2 (ร้อยละ 0.17)	3 (ร้อยละ 0.25)	2 (ร้อยละ 0.17)
	• กลุ่มผู้บริหารระดับต้น	คน	1 (ร้อยละ 0.08)	4 (ร้อยละ 0.33)	3 (ร้อยละ 0.26)
	• กลุ่มพนักงานระดับปฏิบัติการ	คน	39 (ร้อยละ 3.22)	38 (ร้อยละ 3.15)	37 (ร้อยละ 3.17)
	จำนวนพนักงานที่มีสิทธิลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร				
	• ชาย	คน	10	15	12
	• หญิง	คน	13	11	14
	จำนวนพนักงานที่ใช้สิทธิลางานเพื่อเลี้ยงดูบุตร				
	• ชาย	คน	10	15	12
	• หญิง	คน	4	3	4
	จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงานหลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร				
	• ชาย	คน	10	15	12
	• หญิง	คน	4	3	4
	จำนวนพนักงานที่กลับมาทำงานภายหลังการลาเพื่อเลี้ยงดูบุตรสิ้นสุดลง และยังคงทำงานอยู่ 12 เดือนหลังจากกลับมาทำงาน				
	• ชาย	คน	9	14	12
	• หญิง	คน	4	3	4
	อัตราการกลับมาทำงานของพนักงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร				
	• ชาย	ร้อยละ	100	100	100
	• หญิง	ร้อยละ	100	100	100
	อัตราการคงอยู่ของพนักงานที่กลับมาทำงาน หลังจากสิ้นสุดระยะการลาหยุดเพื่อเลี้ยงดูบุตร				
	• ชาย	ร้อยละ	90	93.33	100
	• หญิง	ร้อยละ	100	100	100

หัวข้อการเปิดเผยข้อมูล	รายการ	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
GRI 403-8 ผู้ปฏิบัติงานที่ได้รับ ความคุ้มครองจาก ระบบการจัดการ ด้านอาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย หมายเหตุ: ผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้าง ซึ่งอยู่ ในการควบคุมของ รฟม. หมายถึง ถึง Sub Contract พนักงานขับรถ ช่างประจำอาคาร เจ้าหน้าที่รักษา ความปลอดภัย พนักงานรักษา ความสะอาด และพนักงานบำรุง สวนหย่อม	ร้อยละของพนักงานและผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างที่ทำงานหรือสถานที่ทำงานอยู่ภายใต้การควบคุมขององค์กร ซึ่งอยู่ภายในระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	ร้อยละ	100	100	100
	ร้อยละของพนักงาน และผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างที่ทำงานหรือสถานที่ทำงานอยู่ภายใต้การควบคุมขององค์กร ซึ่งอยู่ภายในระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่ได้รับการตรวจประเมินภายใน	ร้อยละ	ไม่ได้ดำเนินการตรวจประเมินภายในระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย		
	ร้อยละของพนักงาน และผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างที่ทำงานหรือสถานที่ทำงานอยู่ภายใต้การควบคุมขององค์กร ซึ่งอยู่ภายในระบบการจัดการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยที่ได้รับการตรวจประเมินจากผู้ตรวจประเมินภายนอก	ร้อยละ	ไม่ได้ดำเนินการตรวจประเมินภายในระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยจากหน่วยงานภายนอก		
GRI 403-9 การบาดเจ็บจากการทำงาน หมายเหตุ: ผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้าง ซึ่งอยู่ ในการควบคุมของ รฟม. หมายถึง ถึง Sub Contract พนักงานขับรถ, ช่างประจำอาคาร เจ้าหน้าที่รักษา ความปลอดภัย พนักงานรักษา ความสะอาด และพนักงานบำรุง สวนหย่อม	จำนวนพนักงานที่ได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน	คน	0	0	0
	จำนวนผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้าง ซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. ที่ได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน	คน	0	0	0
	อัตราการบาดเจ็บของพนักงาน (IR)	จำนวนคนต่อชั่วโมงการทำงาน 200,000 ชั่วโมง	0	0	0
	อัตราการบาดเจ็บของผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้างซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม.	จำนวนคนต่อชั่วโมงการทำงาน 200,000 ชั่วโมง	0	0	0
	จำนวนพนักงานที่บาดเจ็บจากการทำงานถึงขั้นหยุดงาน	คน	0	0	0
	อัตราการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงานของพนักงาน (LTIR)	จำนวนคนต่อชั่วโมงการทำงาน 200,000 ชั่วโมง	0	0	0
	อัตราความรุนแรงของการบาดเจ็บ (LDIR)	จำนวนวันที่สูญเสียไปต่อชั่วโมงการทำงาน 200,000 ชั่วโมง	0	0	0
	จำนวนพนักงานที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากการทำงาน	คน	0	0	0
	จำนวนผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้าง ซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. ที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากการทำงาน	คน	0	0	0

หัวข้อการเปิดเผยข้อมูล	รายการ	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
	อัตราพนักงานเสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากการทำงาน	(จำนวนคนที่ได้รับบาดเจ็บทุกประเภท × 200,000 ชั่วโมงการทำงาน) / จำนวนชั่วโมงการทำงานของพนักงานทั้งหมด	0	0	0
	อัตราผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้าง ซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. ที่เสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากการทำงาน	(จำนวนคนที่ได้รับบาดเจ็บทุกประเภท × 200,000 ชั่วโมงการทำงาน) / จำนวนชั่วโมงการทำงานของผู้ปฏิบัติงานทั้งหมด	0	0	0
GRI 403-10 การเจ็บป่วยจากการทำงาน หมายเหตุ: ผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้าง ซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. หมายถึง Sub Contract พนักงานขับรถ, ช่างประจำอาคาร เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย พนักงานรักษาความสะอาด และพนักงานบำรุงสวนหย่อม	จำนวนพนักงานที่เจ็บป่วยจากการทำงาน	คน	0	0	0
	จำนวนผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้าง ซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. ที่ไม่ใช่ลูกจ้าง ที่เจ็บป่วยจากการทำงาน	คน	0	0	0
	อัตราการเจ็บป่วยจากการทำงาน (ODR)	จำนวนคนต่อชั่วโมงการทำงาน 200,000 ชั่วโมง	0	0	0
	จำนวนพนักงานที่เสียชีวิตจากการเจ็บป่วยจากการทำงาน	คน	0	0	0
	จำนวนผู้ปฏิบัติงานที่ไม่ใช่ลูกจ้าง ซึ่งอยู่ในการควบคุมของ รฟม. ที่เสียชีวิตจากการเจ็บป่วยจากการทำงาน	คน	0	0	0
GRI 404-1 ชั่วโมงการฝึกอบรมเฉลี่ยต่อปีต่อพนักงาน	จำนวนชั่วโมงเฉลี่ยการพัฒนา จำแนกตามเพศ				
	• ชาย	ชั่วโมง	22,209.08	35,663.10	29,455.89
	• หญิง	ชั่วโมง	22,356.16	35,368.85	28,905.78
GRI 404-3 ร้อยละของพนักงานที่ได้รับการทบทวนผลการปฏิบัติงานและการพัฒนาอาชีพอย่างสม่ำเสมอ	ร้อยละของพนักงานที่ได้รับการทบทวนผลการปฏิบัติงานและการพัฒนาอาชีพอย่างสม่ำเสมอ				
	• กลุ่มผู้บริหารระดับสูง	ร้อยละ	ไม่มีการประเมินสมรรถนะของระดับ 12 ขึ้นไป		
	• กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง	ร้อยละ	88.41	94.29	89.47
	• กลุ่มผู้บริหารระดับต้น	ร้อยละ	97.54	94.77	95.03
	• กลุ่มพนักงานระดับปฏิบัติการ	ร้อยละ	97.47	94.67	95.26
GRI 405-1 ความหลากหลายของหน่วยงานกำกับดูแลและพนักงาน	ร้อยละของบุคคลในคณะกรรมการ จำแนกตามเพศ				
	• ชาย	ร้อยละ	93.33	93.33	100
	• หญิง	ร้อยละ	6.67	6.67	0

หัวข้อการเปิดเผยข้อมูล	รายการ	หน่วย	ปี 2565	ปี 2566	ปี 2567
	ร้อยละของบุคคลในคณะกรรมการ จำแนกตามอายุ				
	• น้อยกว่า 30 ปี	ร้อยละ	0	0	0
	• 30-50 ปี	ร้อยละ	13.33	13.33	0
	• มากกว่า 50 ปีขึ้นไป	ร้อยละ	86.67	86.67	100
	ร้อยละของพนักงาน จำแนกตามเพศ				
	• ชาย	ร้อยละ	49.83	50.21	50.51
	• หญิง	ร้อยละ	50.17	49.79	49.49
	ร้อยละของพนักงาน จำแนกตามอายุ				
	• น้อยกว่า 30 ปี	ร้อยละ	17.49	13.92	8.49
	• 30-50 ปี	ร้อยละ	73.51	75.14	76.93
	• มากกว่า 50 ปีขึ้นไป	ร้อยละ	8.99	10.94	14.58
	ร้อยละของพนักงาน จำแนกตามเชื้อชาติ				
	• ชาวไทย	ร้อยละ	100	100	100
	• ชาวต่างชาติ	ร้อยละ	0	0	0
	ร้อยละของพนักงานที่เป็นผู้พิการ	ร้อยละ	0	0	0
GRI 405-2 สัดส่วนเงินเดือน ขั้นพื้นฐานและค่าตอบแทน ของพนักงานหญิงต่อ พนักงานชาย	อัตราส่วนเงินเดือนและค่าตอบแทนระหว่างพนักงานหญิงต่อพนักงานชาย แยกตามสถานที่				
	สำนักงานใหญ่				
	• กลุ่มผู้บริหารระดับสูง		1:3.49	1:3.51	1:2.72
	• กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง		1:1.02	1:0.98	1:0.87
	• กลุ่มผู้บริหารระดับต้น		1:0.91	1:1.55	1:0.90
	• กลุ่มพนักงานระดับปฏิบัติการ		1:0.62	1:0.93	1:0.91
	นอกสำนักงานใหญ่				
	• กลุ่มผู้บริหารระดับสูง		ไม่มีพนักงานนอกสำนักงานใหญ่ในกลุ่มนี้		
	• กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง		ไม่มีพนักงานนอกสำนักงานใหญ่ในกลุ่มนี้		
	• กลุ่มผู้บริหารระดับต้น		ไม่มีพนักงานหญิง		
	• กลุ่มพนักงานระดับปฏิบัติการ		1:0.77	1:0.79	1:0.76
GRI 406-1 เหตุการณ์การเลือกปฏิบัติ และการดำเนินการแก้ไข	จำนวนเหตุการณ์การเลือกปฏิบัติระหว่างรอบการรายงาน	เหตุการณ์	ไม่มีข้อมูล	0	0

GRI content index

Statement of Use	Mass Rapid Transit Authority of Thailand has reported in accordance with the GRI Standards for the period 1 October 2023 - 30 September 2024
GRI 1 Used	GRI 1 : Foundation 2021
Applicable GRI Sector Standard(s)	-

GRI STANDARDS/ OTHER SOURCE	DISCLOSURE	LOCATION	OMISSION			GRI SECTOR STANDARDS REF. NO.
			REQUIREMENT(S) OMITTED	REASON	EXPLANATION	
General Disclosures						
GRI 2 : General Disclosures 2021	2-1 Organizational Details	13-19	A grey cell indicates that reasons for omission are not permitted for the disclosure or that a GRI Sector Standard reference number is not available.			
	2-2 Entities included in the organization’s sustainability reporting	12				
	2-3 Reporting period, frequency and contact point	12				
	2-4 Restatements of information	64, 108				
	2-5 External assurance	No external assurance				
	2-6 Activities, value chain and other business relationships	24				-
	2-7 Employees	20				-
	2-8 workers who are not Employees	20				-
	2-9 Governance structure and composition	26, 29				-
	2-10 Nomination and selection of the highest governance body	28				-
	2-11 Chair of the highest governance body	29				-
	2-12 Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	27, 29				-
	2-13 Delegation of responsibility for managing impacts	27, 42				-
	2-14 Role of the highest governance body in sustainability reporting	27				-
	2-15 Conflicts of interest	31				-
	2-16 Communication of critical concerns	94-95				-
	2-17 Collective knowledge of the highest governance body	29-30				-

GRI STANDARDS/ OTHER SOURCE	DISCLOSURE	LOCATION	OMISSION			GRI SECTOR STANDARDS REF. NO.
			REQUIREMENT(S) OMITTED	REASON	EXPLANATION	
	2-18 Evaluation of the performance of the highest governance body	30				-
	2-19 Remuneration policies	31				-
	2-20 Process to determine remuneration	31				-
	2-21 Annual total compensation ratio	136				-
	2-22 Statement on sustainable development strategy	4-5				-
	2-23 Policy commitments	43, 88, 148				-
	2-24 Embedding policy commitments	42-44				-
	2-25 Processes to remediate negative impacts	94-95, 159-160				-
	2-26 Mechanisms for seeking advice and raising concerns	94-95				-
	2-27 Compliance with laws and regulations	98				-
	2-28 Membership associations	21				-
	2-29 Approach to stakeholder engagement	32-40				-
	2-30 Collective bargaining agreements	20-21				-
Material Topics						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-1 Process to determine material topics	45-46				-
	3-2 List of material topics	46-47				-
Construction and Route Network Expansion						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	49				-
GRI 203: Indirect Economic Impacts 2016	203-1 Infrastructure investments and services supported	49				-
	203-2 Significant indirect economic impacts	49				-
Generating Income from New and Related Businesses						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	62				-

GRI STANDARDS/ OTHER SOURCE	DISCLOSURE	LOCATION	OMISSION			GRI SECTOR STANDARDS REF. NO.
			REQUIREMENT(S) OMITTED	REASON	EXPLANATION	
GRI 201: Economic Performance 2016	201-1 Direct economic value generated and distributed	64,161				-
	201-2 Financial implications and other risks and opportunities due to climate change	-	All requirements	Information unavailable/incomplete	No data analysis of the risk and opportunity from climate change.	-
	201-3 Defined benefit plan obligations and other retirement plans	137				-
	201-4 Financial assistance received from government	161				-
Operational Efficiency of the Mass Transit System						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	65-70				-
Convenience, Speed and Punctuality						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	72-73				-
Customer Health and Safety						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	75-79				-
GRI 416: Customer Health and Safety 2016	416-1 Assessment of the health and safety impacts of product and service categories	-	All requirements	Information unavailable/incomplete	Unavailable data in health and safety impacts assessment of service	-
	416-2 Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services	80				-
Facilitation to Access Mass Transit Services						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	81-83				-
Enhancement of the Service Standards						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	84-87				-
GRI 418: Customer Privacy 2016	418-1 Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	88, 162				-
Governance and Transparency						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	88-92				-

GRI STANDARDS/ OTHER SOURCE	DISCLOSURE	LOCATION	OMISSION			GRI SECTOR STANDARDS REF. NO.
			REQUIREMENT(S) OMITTED	REASON	EXPLANATION	
GRI 205: Anti-corruption 2016	205-1 Operations assessed for risks related to corruption	89-91				-
	205-2 Communication and training about anti-corruption policies and procedures	93-94, 161				-
	205-3 Confirmed incidents of corruption and actions taken	97, 162				-
Development of Organizational Excellence						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	100-102				-
Climate Change and Energy Conservation						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	108-111, 115-121, 123-124				-
GRI 302: Energy 2016	302-1 Energy consumption within the organization	122, 162				-
	302-2 Energy consumption outside of the organization	-	All requirements	Information unavailable/incomplete	Data collection is not completed in 2024 due to many sources of data and data collection system is on process.	-
	302-3 Energy intensity	109, 162				-
	302-4 Reduction of energy consumption	112-114, 116				-
	302-5 Reductions in energy requirements of products and services	-	All requirements	Information unavailable/incomplete	No requirements of energy reduction in MRT's Services	-
	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	111, 163				-
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	111, 163				-
GRI 305: Emissions 2016	305-3 Other indirect (Scope 3) GHG emissions	111, 163				-
	305-4 GHG emissions intensity	111, 163				-
	305-5 Reduction of GHG emissions	115				-
	305-6 Emissions of ozone-depleting substances (ODS)	111, 163				-
	305-7 Nitrogen oxides (NOx), sulfur oxides (SOx), and other significant air emissions	-	All requirement	Not Applicable	MRT is low emission transportation mode.	-

GRI STANDARDS/ OTHER SOURCE	DISCLOSURE	LOCATION	OMISSION			GRI SECTOR STANDARDS REF. NO.
			REQUIREMENT(S) OMITTED	REASON	EXPLANATION	
Environmental care						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	124-127				-
GRI 301: Materials 2016	301-1 Materials used by weight or volume	-	All requirement	Not Applicable	MRTA's core business is public transportation service which main resource used is electricity.	-
	301-2 Recycled input materials used	-	All requirement	Not Applicable	MRTA's core business is public transportation service which main resource used is electricity.	
	301-3 Reclaimed products and their packaging materials	-	All requirement	Not Applicable	MRTA's core business is public transportation service which main resource used is electricity.	
GRI 303: Water and Effluents 2018	303-1 Interactions with water as a shared resource	-	All requirements	Information unavailable/ incomplete	Information related interaction with water as a share resource through value chain is incomplete.	-
	303-2 Management of water discharge-related impacts	125				-
	303-3 Water withdrawal	129, 162				-
	303-4 Water discharge	129, 162				-
	303-5 Water consumption	129, 162				-
GRI 306: Waste 2020	306-1 Waste generation and significant waste-related impacts	-	All requirements	Information unavailable/ incomplete	Incomplete information related significant waste-related impacts in activities and value chain	-
	306-2 Management of significant waste-related impacts	128				-
	306-3 Waste generated	129, 163				
	306-4 Waste diverted from disposal	129, 163				
	306-5 Waste directed to disposal	129, 163				
Community and Eco-Friendly Design						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	130				-

GRI STANDARDS/ OTHER SOURCE	DISCLOSURE	LOCATION	OMISSION			GRI SECTOR STANDARDS REF. NO.
			REQUIREMENT(S) OMITTED	REASON	EXPLANATION	
Employee Engagement and Employment						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	132-133, 136-139, 142				
GRI 401 : Employment 2016	401-1 New employee hires and employee turnover	134-135, 157, 163-164				
	401-2 Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	136-138				
	401-3 Parental leave	138, 164				
GRI 402 : Labor/Management Relations 2016	402-1 Minimum notice periods regarding operational changes	138				
GRI 403 : Occupational Health and Safety 2018	403-1 Occupation health and safety management system	143				
	403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	143				
	403-3 Occupational health services	144-146				
	403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupation health and safety	143				
	403-5 Worker training on occupational health and safety	144				
	403-6 Promotion of worker health	143-146				
	403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	69				
	403-8 Workers covered by an occupational health and safety management system	147, 165				
	403-9 Work-related injuries	146-147, 165-166				
	403-10 Work related ill health	147, 166				

GRI STANDARDS/ OTHER SOURCE	DISCLOSURE	LOCATION	OMISSION			GRI SECTOR STANDARDS REF. NO.
			REQUIREMENT(S) OMITTED	REASON	EXPLANATION	
GRI 404 : Training and Education 2016	404-1 Average hours of training per year per employee	141, 166				
	404-2 Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	139-142				
	404-3 Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	142, 166				
GRI 405 : Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1 Diversity of governance bodies and employees	29, 133, 166-167				
	405-2 Ratio of basic salary and remuneration of women to men	136, 167				
GRI 406 : Non-discrimination 2016	406-1 Incidents of discrimination and corrective actions taken	158, 167				
GRI 407 : Freedom of Association and Collective Bargaining 2016	407-1 Operations and suppliers in which the right to freedom of association and collective bargaining may be at risk	158				
Participation and Community Development						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	148				
GRI 413 : Local Communities 2016	413-1 Operations with local community engagement, impact assessments, and development programs	148				
	413-2 Operations with significant actual and potential negative impacts on local communities	124				
Universal Design for Equal Access to Services						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	153				
Respect for Human Rights Principles, Equality, and Non-Discrimination						
GRI 3 : Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	156-158				

แบบสำรวจความคิดเห็นของผู้อ่านสำหรับรายงานความยั่งยืน ประจำปี 2567

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

ข้อมูลพื้นฐาน

- เพศ**
- ☐ ชาย ☐ อายุ
- ☐ หญิง ☐ ต่ำกว่า 25 ปี
- ☐ ไม่ระบุเพศ ☐ 25 - 40 ปี
- ☐ มากกว่า 60 ปี

ความสัมพันธ์กับ รฟม.

- ☐ กลุ่มคณะกรรมการ รฟม. ☐ กลุ่มบุคลากร รฟม.
- ☐ กลุ่มหน่วยงานกำกับดูแลและภาครัฐ ☐ กลุ่มการเงิน
- ☐ กลุ่มพันธมิตร คู่ค้า ผู้ส่งมอบ ☐ กลุ่มลูกค้า
- ☐ กลุ่มชุมชน ประชาสังคม ☐ กลุ่มสื่อมวลชน
- ☐ กลุ่มคู่แข่งคู่เทียบ

ท่านได้รับทราบข้อมูลรายงานความยั่งยืน ประจำปี 2567 จากช่องทางใด

- ☐ เว็บไซต์ รฟม. ☐ Line Official MRTA ☐ Facebook การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ☐ พนักงานของ รฟม. ☐ รฟม. จัดส่งให้ ☐ อื่น ๆ

วัตถุประสงค์ของการอ่านรายงานความยั่งยืน ประจำปี 2567

- ☐ เพื่อทำความรู้จัก รฟม. ☐ เพื่อศึกษาโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
- ☐ เพื่อการวิจัยและศึกษาการดำเนินงานด้านการพัฒนาความยั่งยืน ☐ ประกอบการตัดสินใจลงทุนและการพัฒนาธุรกิจและผลิตภัณฑ์
- ☐ ประกอบการปฏิบัติงานภายใน รฟม. ☐ อื่น ๆ

ระดับการรับรู้เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านความยั่งยืนของ รฟม.

	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ภาพรวม	☐	☐	☐	☐	☐
มิติเศรษฐกิจ	☐	☐	☐	☐	☐
มิติสิ่งแวดล้อม	☐	☐	☐	☐	☐
มิติสังคม	☐	☐	☐	☐	☐

ระดับความพึงพอใจที่มีต่อรายงานความยั่งยืน ประจำปี 2567

	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
ความสมบูรณ์ของเนื้อหารายงาน	☐	☐	☐	☐	☐
การออกแบบรูปเล่ม	☐	☐	☐	☐	☐
ความน่าสนใจของเนื้อหา	☐	☐	☐	☐	☐
ความเข้าใจง่ายของเนื้อหา	☐	☐	☐	☐	☐
การนำเสนอประเด็นสำคัญในการรายงาน (Material Topics)	☐	☐	☐	☐	☐
ความโปร่งใสในการเปิดเผยข้อมูล	☐	☐	☐	☐	☐
ความสะดวกในการเข้าถึงเล่มรายงานความยั่งยืน	☐	☐	☐	☐	☐
ความพึงพอใจโดยภาพรวม	☐	☐	☐	☐	☐

ข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุงเพิ่มเติม

ท่านมีข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือข้อควรปรับปรุงเพิ่มเติมต่อรายงานความยั่งยืนของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) หรือไม่

- ☐ มี (โปรดระบุ).....
- ☐ ไม่มี



ขอขอบพระคุณสำหรับความร่วมมือในการแสดงความคิดเห็นของท่าน ข้อคิดเห็นของท่านจักเป็นประโยชน์ยิ่งต่อการพัฒนารายงานความยั่งยืนของ รฟม. ต่อไป

<http://forms.office.com/r/BctRPaa6zh>



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

Mass Rapid Transit Authority of Thailand

175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

Tel. 0 2716 4000 Call Center: 0 2716 4044 Fax: 0 2716 4019

Email: csr@mrta.co.th

Website: www.mrta.co.th

