

ร่าง

บันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ
ประจำปีงบประมาณ 2567

ของ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

(คณะกรรมการ รฟม. เห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2566)

ร่างบันทึกข้อตกลงประเมินผลการดำเนินงานของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ประจำปีบัญชี 2567

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงานในอดีต				ค่าเกณฑ์วัดปีบัญชี 2567				
			2563	2564	2565	2566 (ณ เม.ย. 66)	1	2	3	4	5
1. การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์		15									
1.1 การดำเนินงานศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ และโครงการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองหลักอื่นๆ	ระดับ	5	5	5	4	N/A	1	2	3	4	5
1.2 ความสามารถในการบริหารแผนลงทุน		5									
1.2.1 ร้อยละของภาพรวมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริงในช่วงปี	ร้อยละ	2.5	99.99	99.99	100	N/A	80	85	90	95	100
1.2.2 ร้อยละความสามารถในการเบิกจ่ายตามแผน	ร้อยละ	2.5	99.38	89.78	72.25	N/A	80	85	90	95	100
1.3 ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานเพื่อสร้างประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ หรือ Eco-efficiency	ระดับ	5	-	-	5	N/A	1	2	3	4	5
2. ผลการดำเนินงานของรัฐบาลกิจ		45									
ตัวชี้วัดทางการเงิน											
2.1 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์		8									
2.1.1 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	ล้านบาท	4	76.63	110.55	104.90	128.92	ค่าลดลงเท่ากับ ระยะห่าง ค่า 3 และ ค่า 5	ค่ากึ่งกลาง ระหว่างค่า 1 และ ค่า 3	ผลปี 2566	ค่ากึ่งกลาง ระหว่างค่า 3 และค่า 5	ค่าเป้าหมาย แผนวิฯ
2.1.2 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	ล้านบาท	4	15.83	22.88	24.53	31.40	ค่าลดลงเท่ากับ ระยะห่าง ค่า 3 และ ค่า 5	ค่ากึ่งกลาง ระหว่างค่า 1 และ ค่า 3	ผลปี 2566	ค่ากึ่งกลาง ระหว่างค่า 3 และค่า 5	ค่าเป้าหมาย แผนวิฯ

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงานในอดีต				ค่าเกณฑ์วัดปีบัญชี 2567				
			2563	2564	2565	2566 (ณ เม.ย. 66)	1	2	3	4	5
ตัวชี้วัดที่ไม่ใช่ทางการเงิน											
2.2 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้า		10									
2.2.1 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	แสนคน-เที่ยว/วัน	5	3.59	1.76	2.27	3.59	ค่าลดลงเท่ากับ ระยะห่าง ค่า 3 และ ค่า 5	ค่ากึ่งกลาง ระหว่างค่า 1 และ ค่า 3	ผลปี 2566	ค่ากึ่งกลาง ระหว่างค่า 3 และค่า 5	ค่าเป้าหมาย แผนวิฯ
2.2.2 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	คน-เที่ยว/วัน	5	53,751	32,752	38,802	53,835	ค่าลดลงเท่ากับ ระยะห่าง ค่า 3 และ ค่า 5	ค่ากึ่งกลาง ระหว่างค่า 1 และ ค่า 3	ผลปี 2566	ค่ากึ่งกลาง ระหว่างค่า 3 และค่า 5	ค่าเป้าหมาย แผนวิฯ
2.3 การรักษาความปลอดภัยและการกักย		5									
2.3.1 จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	2.5	24	17	16	9	0.0169 (22 ครั้ง)	0.0161 (21 ครั้ง)	0.0153 (20 ครั้ง)	0.0146 (19 ครั้ง)	0.0138 (18 ครั้ง)
2.3.2 จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	2.5	8	7	6	2	0.0472 (10 ครั้ง)	0.0425 (9 ครั้ง)	0.0377 (8 ครั้ง)	0.0330 (7 ครั้ง)	0.0283 (6 ครั้ง)
2.4 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่		14									
2.4.1 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	ระดับ	4	4.7500	2.9907	3.0000	N/A	1	2	3	4	5
2.4.2 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กิจกรรมที่ 8.2 ออกแบบ ผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า	ระดับ	5	5.0000	2.9907	3.0000	N/A	1	2	3	4	5
2.4.3 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	ระดับ	5	-	-	-	N/A	1	-	3	-	5

เกณฑ์วัดการดำเนินงาน	หน่วยวัด	น้ำหนัก (ร้อยละ)	ผลการดำเนินงานในอดีต				ค่าเกณฑ์วัดปีบัญชี 2567				
			2563	2564	2565	2566 (ณ เม.ย. 66)	1	2	3	4	5
2.5 ความพึงพอใจต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจราจรจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าประจำปีบัญชี 2567	ร้อยละ	3	86.90	87.80	88.72	N/A	80.00	82.50	85.00	87.50	90.00
2.6 ความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานี		5									
2.6.1 ความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	ระดับ	2.5	-	-	-	-	1	-	3	-	5
2.6.2 ความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	ระดับ	2.5	-	-	-	-	1	-	3	-	5
3. Core Business Enablers		40	4.2235	3.9947	3.6585	N/A	ปัจจุบัน สคร. อยู่ระหว่างกำหนดวิธีการวัดและค่าเกณฑ์วัด				
3.1 การกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร											
3.2 การวางแผนเชิงกลยุทธ์											
3.3 การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน											
3.4 การมุ่งเน้นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและลูกค้า											
3.5 การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล											
3.6 การบริหารทุนมนุษย์											
3.7 การจัดการความรู้และนวัตกรรม											
3.8 การตรวจสอบภายใน											

หมายเหตุ :N/A อยู่ระหว่างประเมินผลการดำเนินงาน

คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
1. การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์													
1.1 การดำเนินงานศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ และโครงการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองหลักอื่นๆ	- ประเมินจากผลลัพธ์การดำเนินงานศึกษาโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนตามที่ได้รับนโยบายจากคณะรัฐมนตรีและ/หรือตามที่ได้รับคำสั่งอย่างเป็นทางการจากกระทรวงเจ้าสังกัดและ/หรือกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ประจำปีบัญชี 2567 ซึ่งประกอบด้วย - การดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีทีบี) - ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์-แยกราชประสงค์ - ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน-สถานีคูเมืองและพัฒนาศูนย์บ้านนาสี - ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก-ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก - ประเมินผลจากความสำเร็จในการดำเนินงานตามที่กำหนด ดังนี้ <table border="1" data-bbox="804 761 1927 1057"> <thead> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการไม่เป็นไปตามที่กำหนด</td><td>เทียบเท่าระดับ 1</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 โครงการ</td><td>เทียบเท่าระดับ 2</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 โครงการ</td><td>เทียบเท่าระดับ 3</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 3 โครงการ</td><td>เทียบเท่าระดับ 4</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 4 โครงการ</td><td>เทียบเท่าระดับ 5</td></tr> </tbody> </table> - โดยที่ผลลัพธ์ของแต่ละโครงการ ประกอบด้วย - โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาสี (บีทีบี) - นำเสนอกระทรวงคมนาคม (คค.) / สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) / คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (คกท.นโยบาย PPP) / คณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบรูปแบบการลงทุนแล้วเสร็จภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2567 - โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกราชประสงค์ - เสนอ ครร. เพื่อรับทราบรูปแบบโครงการที่เหมาะสมแล้วเสร็จร้อยละ 100 ภายในเดือนมกราคม 2567 - จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสม/ ปรับปรุงแบบ/ จัดทำรายงาน PPP (รูปแบบโครงการตามผลการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) แล้วเสร็จร้อยละ 100 ภายในเดือนเมษายน 2567	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	ผลลัพธ์ของโครงการไม่เป็นไปตามที่กำหนด	เทียบเท่าระดับ 1	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 โครงการ	เทียบเท่าระดับ 2	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 โครงการ	เทียบเท่าระดับ 3	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 3 โครงการ	เทียบเท่าระดับ 4	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 4 โครงการ	เทียบเท่าระดับ 5
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
ผลลัพธ์ของโครงการไม่เป็นไปตามที่กำหนด	เทียบเท่าระดับ 1												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 โครงการ	เทียบเท่าระดับ 2												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 โครงการ	เทียบเท่าระดับ 3												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 3 โครงการ	เทียบเท่าระดับ 4												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 4 โครงการ	เทียบเท่าระดับ 5												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
	2.3 ศึกษาทบทวนความเหมาะสม/ ปรับปรุงแบบ/ จัดทำรายงาน PPP (รูปแบบโครงการตามผลการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) แล้วเสร็จร้อยละ 50 ภายในเดือนกันยายน 2567 3. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานีคู่มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสัย 3.1 เสนอ ครร. เพื่อรับทราบรูปแบบโครงการที่เหมาะสมแล้วเสร็จร้อยละ 100 ภายในเดือนมกราคม 2567 3.2 จัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสม/ ปรับปรุงแบบ/ จัดทำรายงาน PPP (รูปแบบโครงการตามผลการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) แล้วเสร็จร้อยละ 100 ภายในเดือนเมษายน 2567 3.3 ศึกษาทบทวนความเหมาะสม/ ปรับปรุงแบบ/ จัดทำรายงาน PPP (รูปแบบโครงการตามผลการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง) แล้วเสร็จร้อยละ 50 ภายในเดือนกันยายน 2567 4. โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก-ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก 4.1 ทบทวน TOR และราคากลาง/ ผวก. เห็นชอบ TOR และราคากลาง (ฉบับปรับปรุง)/ ผวก.เห็นชอบรายงานขอจ้าง แล้วเสร็จร้อยละ 100 ในเดือนมกราคม 2567 4.2 จัดจ้างที่ปรึกษา/ ลงนามสัญญาแล้วเสร็จร้อยละ 100 ในเดือนสิงหาคม 2567 4.3 ที่ปรึกษาฯ ดำเนินงานช่วงที่ 1 ศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมของโครงการ (เปรียบเทียบทางเลือกระบบรถไฟฟ้า) แล้วเสร็จร้อยละ 25 ในเดือนกันยายน 2567 เงื่อนไข รฟม. ต้องรายงานผลการดำเนินงานศึกษาโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ และโครงการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเมืองหลักอื่นๆ ตามกิจกรรมที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2567 (แผนปฏิบัติการฉบับปรับปรุงล่าสุดที่คณะกรรมการรฟม. ได้มีมติเห็นชอบ)
1.2 ความสามารถในการบริหารแผนลงทุน 1.2.1 ร้อยละของภาพรวมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริง 1.2.2 ร้อยละความสามารถในการเบิกจ่ายตามแผน	● ความสามารถในการบริหารแผนลงทุนประจำปี 2567 เป็นการดำเนินการเบิกจ่ายเงินตามงบลงทุนของ รฟม. ทั้งในส่วนของงบลงทุนเพื่อการดำเนินงานปกติและงบลงทุนตามโครงการพัฒนาต่างๆ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ คำนวณจากร้อยละของยอดสะสมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริงในช่วงปีบัญชี 2567 เทียบกับวงเงินตามงบลงทุน โดยในปี 2567 ได้แบ่งการวัดแยกเป็น 2 มุมมอง ได้แก่

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
	1. ร้อยละของภาพรวมการเบิกจ่ายที่เกิดขึ้นจริง (น้ำหนักร้อยละ 50 ของน้ำหนักตัวชี้วัด) คำนวณจาก $\frac{\text{ยอดเงินสะสมของการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้นจริงในช่วงปีบัญชี 2567} \times 100}{\text{ยอดเงินตามงบลงทุนที่อนุมัติให้เบิกจ่ายได้ของปีบัญชี 2567}}$ 2. คำนวณจากค่าเฉลี่ยของร้อยละการเบิกจ่ายงบลงทุนที่ทำได้ในแต่ละไตรมาส (น้ำหนักร้อยละ 50 ของน้ำหนักตัวชี้วัด) เท่ากับ $\frac{\frac{X_1}{Y_1} \times 100 + \frac{X_2}{Y_2} \times 100 + \frac{X_3}{Y_3} \times 100 + \frac{X_4}{Y_4} \times 100}{4}$ โดยที่กำหนดให้ X_1, X_2, X_3, X_4 = ยอดเงินสะสมของการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้นจริง ในไตรมาส 1 2 3 และ 4 ตามลำดับ Y_1, Y_2, Y_3, Y_4 = วงเงินงบลงทุนตามแผนการใช้จ่ายเงินในปีบัญชี ในไตรมาส 1 2 3 และ 4 ตามลำดับ ● ทั้งนี้ ให้ใช้ตัวเลขการเบิกจ่ายงบลงทุนที่เกิดขึ้นจริงรายไตรมาสที่รัฐวิสาหกิจจัดส่งให้ สคร. ● ส่วนยอดสรุปตัวเลขงบลงทุนที่อนุมัติให้เบิกจ่ายได้ในแต่ละไตรมาส ให้ใช้ยอดสรุปรายไตรมาสจากรัฐวิสาหกิจที่เห็นชอบ โดยคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ โดยจัดส่งให้ สคร. และบริษัทที่ปรึกษาด้านการประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (ที่ปรึกษาฯ) เป็นประจำภายในวันที่ 15 ของเดือนแรกของทุกไตรมาส ● ในกรณีที่รัฐวิสาหกิจไม่สามารถจัดส่งตัวเลขงบลงทุนที่อนุมัติให้เบิกจ่ายได้ในแต่ละไตรมาสได้ทันเวลาที่กำหนด หรือจัดส่ง โดยไม่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ ให้ใช้ข้อมูลตัวเลขงบลงทุนที่อนุมัติให้เบิกจ่ายที่ได้รับการอนุมัติ จากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจที่เป็นข้อมูลล่าสุดในการพิจารณา ● การปรับตัวเลขตามรายละเอียดต่างๆ ที่รัฐวิสาหกิจแสดงตัวเลขในรายงานสรุปการเบิกจ่ายงบลงทุนและความก้าวหน้าของ โครงการลงทุน และให้เป็นไปตามการพิจารณาของคณะกรรมการฯ ● กรณีมีการปรับเปลี่ยนงบลงทุนจากการขออนุมัติผ่านสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติระหว่างปีบัญชี ให้ปรับ ยอดอนุมัติที่เบิกจ่ายได้เฉพาะของไตรมาสที่ปรับเปลี่ยนและไตรมาสที่เหลือของปีบัญชีเท่านั้น ● เงื่อนไข ในกรณีที่รัฐวิสาหกิจปรับลดกรอบการลงทุนเกินกว่าร้อยละ 5 ของกรอบการลงทุนสูงสุดที่ได้รับอนุมัติในปีนั้น จะถูกปรับลดคะแนน 0.1250 คะแนน ของคะแนนประเมินภาพรวม

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
1.3 ระดับความสำเร็จในการดำเนินงานเพื่อสร้างประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ หรือ Eco-efficiency	ประเมินผลตามเกณฑ์การประเมินการดำเนินการด้านประเมินประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ สำหรับรัฐวิสาหกิจไทย ดังนี้ <u>เกณฑ์การประเมินผลระยะที่ 3</u> <table border="1"> <thead> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. ค่า Factor น้อยกว่าหรือเท่ากับปีที่ผ่านมา และ 2. มีการทบทวนและจัดทำแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย ให้แล้วเสร็จภายในไตรมาส 2 ของปี</td><td>เทียบเท่าระดับ 1</td></tr> <tr> <td>1. ค่า Factor ดีกว่าปีที่ผ่านมา แต่ต่ำกว่าแผนการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจ และ 2. มีการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนดได้ครบถ้วน (Pro-Rata ตามร้อยละความสำเร็จในการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กร)</td><td>เทียบเท่าระดับ 2</td></tr> <tr> <td>1. ค่า Factor เป็นไปตามแผนการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจ และ 2. สามารถคำนวณค่า Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงาน และตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนดได้</td><td>เทียบเท่าระดับ 3</td></tr> <tr> <td>1. ค่า Factor ดีกว่าแผนการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจ และ 2. นำผลค่า Eco-efficiency ตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนดมากำหนดแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency โดยแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ดังกล่าว จะต้องมียุทธศาสตร์กิจกรรมในการดำเนินงานที่ชัดเจน มีเป้าหมายการปรับปรุงค่า Factor (ค่า Eco-efficiency เทียบกับปีฐาน) ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และมีการนำเสนอค่า Factor เป้าหมายสำหรับปีถัดไป</td><td>เทียบเท่าระดับ 4</td></tr> <tr> <td>1. ค่า Factor ดีกว่าแผนตามแนวทางในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจมาก และ 2. นำแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงาน และตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนด ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย แล้วรายงานให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจทราบ</td><td>เทียบเท่าระดับ 5</td></tr> </tbody> </table>	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	1. ค่า Factor น้อยกว่าหรือเท่ากับปีที่ผ่านมา และ 2. มีการทบทวนและจัดทำแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย ให้แล้วเสร็จภายในไตรมาส 2 ของปี	เทียบเท่าระดับ 1	1. ค่า Factor ดีกว่าปีที่ผ่านมา แต่ต่ำกว่าแผนการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจ และ 2. มีการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนดได้ครบถ้วน (Pro-Rata ตามร้อยละความสำเร็จในการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กร)	เทียบเท่าระดับ 2	1. ค่า Factor เป็นไปตามแผนการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจ และ 2. สามารถคำนวณค่า Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงาน และตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนดได้	เทียบเท่าระดับ 3	1. ค่า Factor ดีกว่าแผนการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจ และ 2. นำผลค่า Eco-efficiency ตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนดมากำหนดแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency โดยแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ดังกล่าว จะต้องมียุทธศาสตร์กิจกรรมในการดำเนินงานที่ชัดเจน มีเป้าหมายการปรับปรุงค่า Factor (ค่า Eco-efficiency เทียบกับปีฐาน) ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และมีการนำเสนอค่า Factor เป้าหมายสำหรับปีถัดไป	เทียบเท่าระดับ 4	1. ค่า Factor ดีกว่าแผนตามแนวทางในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจมาก และ 2. นำแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงาน และตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนด ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย แล้วรายงานให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจทราบ	เทียบเท่าระดับ 5
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
1. ค่า Factor น้อยกว่าหรือเท่ากับปีที่ผ่านมา และ 2. มีการทบทวนและจัดทำแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนด โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย ให้แล้วเสร็จภายในไตรมาส 2 ของปี	เทียบเท่าระดับ 1												
1. ค่า Factor ดีกว่าปีที่ผ่านมา แต่ต่ำกว่าแผนการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจ และ 2. มีการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนดได้ครบถ้วน (Pro-Rata ตามร้อยละความสำเร็จในการเก็บข้อมูลตามแผนงานในการวัดและประเมิน Eco-efficiency ขององค์กร)	เทียบเท่าระดับ 2												
1. ค่า Factor เป็นไปตามแผนการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจ และ 2. สามารถคำนวณค่า Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงาน และตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนดได้	เทียบเท่าระดับ 3												
1. ค่า Factor ดีกว่าแผนการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจ และ 2. นำผลค่า Eco-efficiency ตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงานและตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนดมากำหนดแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency โดยแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ดังกล่าว จะต้องมียุทธศาสตร์กิจกรรมในการดำเนินงานที่ชัดเจน มีเป้าหมายการปรับปรุงค่า Factor (ค่า Eco-efficiency เทียบกับปีฐาน) ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว และมีการนำเสนอค่า Factor เป้าหมายสำหรับปีถัดไป	เทียบเท่าระดับ 4												
1. ค่า Factor ดีกว่าแผนตามแนวทางในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ของรัฐวิสาหกิจมาก และ 2. นำแผนงานในการปรับปรุงผล Eco-efficiency ขององค์กรตามหลักเกณฑ์การคำนวณค่าตัวชี้วัดด้านคุณค่าจากการดำเนินงาน และตัวชี้วัดด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ สคร. กำหนด ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมอบหมาย แล้วรายงานให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจทราบ	เทียบเท่าระดับ 5												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
2. ผลการดำเนินงานที่สำคัญ	
ตัวชี้วัดทางการเงิน 2.1 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์ 2.1.1 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล 2.1.2 รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	• รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ปีงบประมาณ 2567 คิดจากแหล่งรายได้ ของอาคาร / ลานจอดรถ แผงค้าสถานีกำแพงเพชร การอนุญาตให้ใช้สิ่งหาริมทรัพย์ประเภทอาคารอเนกประสงค์ / อาคารเชื่อมต่อ / อาคารสำนักงาน การอนุญาตให้ใช้สิ่งหาริมทรัพย์ประเภทอาคารและลานจอดรถ การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง การอนุญาตให้ใช้พื้นที่แนวสายทางเข้าออกศูนย์ซ่อมบำรุงห้วยขวาง (ช่วงศูนย์ซ่อมฯ -สถานี) การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน / ปรับภูมิทัศน์ / เปิดทางเข้า-ออก และการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว • รายได้เชื่อมต่อสายทางพิเศษเฉพาะประเภท Commercial ไม่รวมรายได้เชื่อมต่อสายทางจากที่พักอาศัยหรือ Resident • รายได้จากการพัฒนาธุรกิจและบริหารสินทรัพย์ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ปีงบประมาณ 2567 คิดจากแหล่งรายได้ ของอาคาร / ลานจอดรถ แผงค้า การอนุญาตให้ใช้สิ่งหาริมทรัพย์ประเภทอาคารอเนกประสงค์ / อาคารเชื่อมต่อ / อาคารสำนักงาน การอนุญาตให้ใช้สิ่งหาริมทรัพย์ประเภทอาคารและลานจอดรถ การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ตามแนวสายทาง การอนุญาตให้ใช้พื้นที่ แนวสายทางเข้าออกศูนย์ซ่อมบำรุง การอนุญาตให้เชื่อมต่อสถานีและทางเดิน / ปรับภูมิทัศน์ / เปิดทางเข้า-ออก และการอนุญาตให้ใช้พื้นที่ชั่วคราว • รายได้เชื่อมต่อสายทางพิเศษเฉพาะประเภท Commercial ไม่รวมรายได้เชื่อมต่อสายทางจากที่พักอาศัยหรือ Resident

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
ตัวชี้วัดที่ไม่ใช่การเงิน 2.2 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้า 2.2.1 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล 2.2.2 จำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	• คำนวณจาก : <u>ผลรวมของจำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลในปีบัญชี 2567</u> จำนวนวันที่ให้บริการในปีบัญชี 2567 • เงื่อนไข 1. รฟม. ต้องกำกับความตรงต่อเวลาของขบวนรถ (Punctuality) ให้อยู่ในระดับที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 99.00 (+/-5 นาที) หากค่าความตรงต่อเวลาของขบวนรถต่ำกว่าที่กำหนด ให้คะแนนประเมินผลสูงสุดไม่เกิน 3.0000 2. ในการคำนวณจะไม่นับรวมวันที่เกิดอุบัติเหตุการก่อการร้ายหรือเหตุการณ์อื่นใดที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ รฟม. • คำนวณจาก : <u>ผลรวมของจำนวนการใช้บริการรถไฟฟ้าฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรมในปีบัญชี 2567</u> จำนวนวันที่ให้บริการในปีบัญชี 2567 • เงื่อนไข 1. รฟม. ต้องกำกับความตรงต่อเวลาของขบวนรถ (Punctuality) ให้อยู่ในระดับที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 99.00 (+/-5 นาที) หากค่าความตรงต่อเวลาของขบวนรถต่ำกว่าที่กำหนด ให้คะแนนประเมินผลสูงสุดไม่เกิน 3.0000 2. ในการคำนวณจะไม่นับรวมวันที่เกิดอุบัติเหตุการก่อการร้ายหรือเหตุการณ์อื่นใดที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ รฟม.

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
2.3 การรักษาความปลอดภัยและการกู้ภัย 2.3.1 จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล	- วัดจากจำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมที่กำหนดต่อจำนวนผู้โดยสารในปีงบประมาณ 2567 - จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมในเขตระบบรถไฟฟ้า ต่อจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (ครั้ง/แสนคน-เที่ยว) - วัดจากอาชญากรรมต่อผู้โดยสาร บริเวณพื้นที่รับผิดชอบ พื้นที่ที่ผู้ใช้บริการชำระค่าบริการแล้ว (Paid Area) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ประเมินผลเป็นระดับ โดยพิจารณาจากประเภทของการเกิดอาชญากรรม ได้แก่ - ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญา - ความผิดเกี่ยวกับชีวิตร่างกายตามประมวลกฎหมายอาญา - การทะเลาะวิวาทในเขตระบบรถไฟฟ้า - ทรัพย์สินที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของ รฟม. เสียหาย - การกระทำความผิด - การนับเหตุอาชญากรรมตามตัวชี้วัดต้องเป็นเหตุอาชญากรรมที่มีการแจ้งความร้องทุกข์ต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ (พนักงานสอบสวน) - โดยกำหนดการประเมินผล ดังนี้ สูตรการคำนวณ $\frac{\text{จำนวนครั้งที่เกิดเหตุอาชญากรรม สายเฉลิมรัชมงคล} \times 100,000}{\text{จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของโครงการรถไฟฟ้า สายเฉลิมรัชมงคล ที่เกิดขึ้นในปีบัญชี 2567}}$ <table border="1"> <thead> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.0169 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว</td><td>เทียบเท่าระดับ 1</td></tr> <tr> <td>0.0161 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว</td><td>เทียบเท่าระดับ 2</td></tr> <tr> <td>0.0153 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว</td><td>เทียบเท่าระดับ 3</td></tr> <tr> <td>0.0146 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว</td><td>เทียบเท่าระดับ 4</td></tr> <tr> <td>0.0138 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว</td><td>เทียบเท่าระดับ 5</td></tr> </tbody> </table>	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	0.0169 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 1	0.0161 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 2	0.0153 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 3	0.0146 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 4	0.0138 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 5
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
0.0169 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 1												
0.0161 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 2												
0.0153 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 3												
0.0146 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 4												
0.0138 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 5												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
2.3.2 จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมต่อผู้โดยสารรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	- วัดจากจำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมที่กำหนดต่อจำนวนผู้โดยสารในปีงบประมาณ 2567 - จำนวนครั้งที่เกิดอาชญากรรมในเขตระบบรถไฟฟ้า ต่อจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (ครั้ง/แสนคน-เที่ยว) - วัดจากอาชญากรรมต่อผู้โดยสาร บริเวณพื้นที่รับผิดชอบ พื้นที่ที่ผู้ให้บริการชำระค่าบริการแล้ว (Paid Area) โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ประเมินผลเป็นระดับ โดยพิจารณาจากประเภทของการเกิดอาชญากรรม ได้แก่ - ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายอาญา - ความผิดเกี่ยวกับชีวิตร่างกายตามประมวลกฎหมายอาญา - การทะเลาะวิวาทในเขตระบบรถไฟฟ้า - ทรัพย์สินที่อยู่ในพื้นที่ความรับผิดชอบของ รฟม. เสียหาย - การกระทำอนาจาร - การนับเหตุอาชญากรรมตามตัวชี้วัดต้องเป็นเหตุอาชญากรรมที่มีการแจ้งความร้องทุกข์ต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ (พนักงานสอบสวน) โดยกำหนดการประเมินผล ดังนี้ สูตรการคำนวณ $\frac{\text{จำนวนครั้งที่เกิดเหตุอาชญากรรม สายฉลองรัชธรรม} \times 100,000}{\text{จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดของโครงการรถไฟฟ้า สายฉลองรัชธรรม ที่เกิดขึ้นในปีบัญชี 2567}}$ <table border="1" data-bbox="741 971 1957 1260"> <thead> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.0472 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว</td><td>เทียบเท่าระดับ 1</td></tr> <tr> <td>0.0425 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว</td><td>เทียบเท่าระดับ 2</td></tr> <tr> <td>0.0377 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว</td><td>เทียบเท่าระดับ 3</td></tr> <tr> <td>0.0330 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว</td><td>เทียบเท่าระดับ 4</td></tr> <tr> <td>0.0283 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว</td><td>เทียบเท่าระดับ 5</td></tr> </tbody> </table>	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	0.0472 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 1	0.0425 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 2	0.0377 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 3	0.0330 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 4	0.0283 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 5
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
0.0472 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 1												
0.0425 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 2												
0.0377 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 3												
0.0330 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 4												
0.0283 ครั้ง/แสนคน-เที่ยว	เทียบเท่าระดับ 5												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
2.4 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ 2.4.1 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี	- การดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนตามที่ได้รับนโยบายจากคณะรัฐมนตรีและ/หรือตามที่ได้รับคำสั่งอย่างเป็นทางการจากกระทรวงเจ้าสังกัดและ/หรือกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ประจำปีบัญชี 2567 - ประเมินผลจากความสำเร็จในการดำเนินงานตามที่กำหนด ดังนี้ <table border="1" data-bbox="741 467 1957 732"> <thead> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ดำเนินการได้ร้อยละ 80</td><td>เทียบเท่าระดับ 1</td></tr> <tr> <td>ดำเนินการได้ร้อยละ 90</td><td>เทียบเท่าระดับ 2</td></tr> <tr> <td>ดำเนินการได้ร้อยละ 100</td><td>เทียบเท่าระดับ 3</td></tr> <tr> <td>ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 60</td><td>เทียบเท่าระดับ 4</td></tr> <tr> <td>ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 100</td><td>เทียบเท่าระดับ 5</td></tr> </tbody> </table> - โดยที่ผลลัพธ์ของโครงการ ประกอบด้วย ดำเนินการก่อสร้างงานโยธา และงานระบบรถไฟฟ้า แล้วเสร็จร้อยละ 100 ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนด (แผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2567 ฉบับล่าสุด) - เงื่อนไข - การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ทุกโครงการจะมีการจัดทำแผนการกำกับและตรวจสอบมาตรฐาน ความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Safety Audit Plan) และความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าทุก 8,000,000 ชั่วโมง การทำงาน (Man Hours) แต่ละโครงการจะต้องไม่เกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หากโครงการใดเกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง กิจกรรมของโครงการนั้นจะถูกปรับลดคะแนนการดำเนินงานจากจำนวนครั้งที่เกิด ครั้งละ 0.2500 คะแนน โดยปรับลดสูงสุดไม่เกิน 1.0000 คะแนน ทั้งนี้ อุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หมายถึง อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรงของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า - รฟม. ต้องรายงานผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ตามกิจกรรมที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2567 (ฉบับปรับปรุงล่าสุดที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบ) หาก รฟม. ไม่สามารถดำเนินงานได้ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2567 จะพิจารณาปรับลดคะแนนเท่ากับร้อยละของการดำเนินงานไม่สำเร็จตามแผน สูงสุดไม่เกิน 0.5000 คะแนน - การประเมินจะไม่พิจารณากิจกรรมการดำเนินงานโครงการที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่ไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของ รฟม. หรือเป็นเหตุสุดวิสัยที่ไม่สามารถคาดการณ์และควบคุมได้ หรือเป็นเหตุจากการพิจารณาของหน่วยงานภายนอกซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของ รฟม.	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	ดำเนินการได้ร้อยละ 80	เทียบเท่าระดับ 1	ดำเนินการได้ร้อยละ 90	เทียบเท่าระดับ 2	ดำเนินการได้ร้อยละ 100	เทียบเท่าระดับ 3	ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 60	เทียบเท่าระดับ 4	ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 100	เทียบเท่าระดับ 5
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
ดำเนินการได้ร้อยละ 80	เทียบเท่าระดับ 1												
ดำเนินการได้ร้อยละ 90	เทียบเท่าระดับ 2												
ดำเนินการได้ร้อยละ 100	เทียบเท่าระดับ 3												
ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 60	เทียบเท่าระดับ 4												
ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 100	เทียบเท่าระดับ 5												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
2.4.2 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี กิจกรรมที่ 8.2 ออกแบบ ผลิตและติดตั้ง งานระบบรถไฟฟ้า	- ประเมินผลจากความสำเร็จในการดำเนินงานตามที่กำหนด ดังนี้ <table border="1" data-bbox="741 305 1957 599"> <thead> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ดำเนินการได้ร้อยละ 80</td><td>เทียบเท่าระดับ 1</td></tr> <tr> <td>ดำเนินการได้ร้อยละ 90</td><td>เทียบเท่าระดับ 2</td></tr> <tr> <td>ดำเนินการได้ร้อยละ 100</td><td>เทียบเท่าระดับ 3</td></tr> <tr> <td>ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 60</td><td>เทียบเท่าระดับ 4</td></tr> <tr> <td>ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 100</td><td>เทียบเท่าระดับ 5</td></tr> </tbody> </table> - เงื่อนไข - การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ทุกโครงการจะมีการจัดทำแผนการกำกับและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Safety Audit Plan) และความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าทุก 8,000,000 ชั่วโมงการทำงาน (Man Hours) แต่ละโครงการจะต้องไม่เกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หากโครงการใดเกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง กิจกรรมของโครงการนั้นจะถูกปรับลดคะแนนการดำเนินงานจากจำนวนครั้งที่เกิดครั้งละ 0.2500 คะแนน โดยปรับลดสูงสุดไม่เกิน 1.0000 คะแนน ทั้งนี้ อุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หมายถึง อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรงของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า - รฟม. ต้องรายงานผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ตามกิจกรรมที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2567 (ฉบับปรับปรุงล่าสุดที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติรับทราบ) หาก รฟม. ไม่สามารถดำเนินงานได้ ตามแผนปฏิบัติการประจำปีงบประมาณ 2567 จะพิจารณาปรับลดคะแนนเท่ากับร้อยละของการดำเนินงานไม่สำเร็จตามแผนสูงสุดไม่เกิน 0.5000 คะแนน - การประเมินจะไม่พิจารณากิจกรรมการดำเนินงานโครงการที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่ไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของ รฟม. หรือเป็นเหตุสุดวิสัยที่ไม่สามารถคาดการณ์และควบคุมได้ หรือเป็นเหตุจากการพิจารณาของหน่วยงานภายนอกซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของ รฟม.	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	ดำเนินการได้ร้อยละ 80	เทียบเท่าระดับ 1	ดำเนินการได้ร้อยละ 90	เทียบเท่าระดับ 2	ดำเนินการได้ร้อยละ 100	เทียบเท่าระดับ 3	ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 60	เทียบเท่าระดับ 4	ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 100	เทียบเท่าระดับ 5
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
ดำเนินการได้ร้อยละ 80	เทียบเท่าระดับ 1												
ดำเนินการได้ร้อยละ 90	เทียบเท่าระดับ 2												
ดำเนินการได้ร้อยละ 100	เทียบเท่าระดับ 3												
ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 60	เทียบเท่าระดับ 4												
ดำเนินการได้ร้อยละ 100 และผลลัพธ์ทุกกิจกรรมเป็นไปตามที่กำหนดไว้ร้อยละ 100	เทียบเท่าระดับ 5												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ												
2.4.3 การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	- ประเมินผลจากความสำเร็จในการดำเนินงานตามที่กำหนด ดังนี้ <table border="1" data-bbox="741 305 1957 599"> <thead> <tr> <th>ค่าเกณฑ์วัด</th><th>ระดับคะแนน</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ 1</td></tr> <tr> <td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ 3</td></tr> <tr> <td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 3 กิจกรรม</td><td>เทียบเท่าระดับ 5</td></tr> </tbody> </table> - โดยผลลัพธ์ของโครงการ ประกอบด้วย - งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ดำเนินงานได้ตามแผนปฏิบัติการปีงบประมาณ 2567 - งานที่ปรึกษาบริหารและควบคุมโครงการ : การดำเนินงานของที่ปรึกษาแล้วเสร็จร้อยละ 36.89 ในเดือนกันยายน 2567 - งานก่อสร้างงานโยธา : การดำเนินงานก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จร้อยละ 29.64 ในเดือนกันยายน 2567 - เงื่อนไข - การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ทุกโครงการจะมีการจัดทำแผนการกำกับและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการก่อสร้าง (Safety Audit Plan) และความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า ทุก 8,000,000 ชั่วโมงการทำงาน (Man hours) แต่ละโครงการจะต้องไม่เกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หากโครงการใดเกิดอุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง กิจกรรมของโครงการนั้นจะถูกปรับลดคะแนนการดำเนินงานจากจำนวนครั้งที่เกิด ครั้งละ 0.2500 คะแนน โดยปรับลดสูงสุดไม่เกิน 1.0000 คะแนน ทั้งนี้ อุบัติเหตุจนเป็นสาเหตุให้ต้องหยุดการก่อสร้าง หมายถึง อุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรงของบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า - รฟม. ต้องรายงานผลการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายและสายใหม่ ตามกิจกรรมที่ระบุไว้ในแผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2567 (แผนปฏิบัติการฉบับปรับปรุงล่าสุดที่คณะกรรมการ รฟม. ได้มีมติเห็นชอบ) ทั้งนี้ หาก รฟม. มีการปรับปรุงแผนปฏิบัติการ สามารถเสนอการปรับปรุง/เปลี่ยนแปลงรายละเอียดตัวชี้วัดได้ตามกรอบการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ประจำปี 2567 - การประเมินจะไม่พิจารณากิจกรรมการดำเนินงานโครงการที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่ไม่อยู่ภายใต้การควบคุมของ รฟม. หรือเป็นเหตุสุดวิสัยที่ไม่สามารถคาดการณ์และควบคุมได้ หรือเป็นเหตุจากการพิจารณาของหน่วยงานภายนอกซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของ รฟม.	ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ 1	-	-	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ 3	-	-	ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 3 กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ 5
ค่าเกณฑ์วัด	ระดับคะแนน												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 1 กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ 1												
-	-												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 2 กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ 3												
-	-												
ผลลัพธ์ของโครงการเป็นไปตามที่กำหนด 3 กิจกรรม	เทียบเท่าระดับ 5												

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
2.5 ความพึงพอใจต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจราจรจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าประจำปีบัญชี 2567	- ร้อยละของความพึงพอใจต่อมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจราจรจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าประจำปีบัญชี 2567 ดังนี้ - โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี (น้ำหนักร้อยละ 30) - โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (น้ำหนักร้อยละ 70) โดยวัดจากร้อยละของจำนวนผู้ตอบพอใจมากที่สุด (คะแนน 5) และพอใจมาก (คะแนน 4) และนำระดับคะแนน ของทั้ง 2 โครงการ มาหาค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักตามที่ได้ระบุไว้ $\frac{(\text{จำนวนผู้ตอบพอใจมากที่สุด} + \text{จำนวนผู้ตอบพอใจมาก}) \times 100}{\text{จำนวนผู้ตอบทั้งหมด}}$ ผลรวมค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก = (จำนวนประชาชนจากสายสีชมพูที่ตอบพอใจมากและพอใจมากที่สุด $\times 0.30$) + (จำนวนประชาชนจากสายสีม่วงที่ตอบพอใจมากและพอใจมากที่สุด $\times 0.70$) - เงื่อนไข - ในการเก็บข้อมูลจะใช้แบบสอบถามหรือแบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างคือ ประชาชนที่ทราบ มาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและจราจรจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี และ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โดยกำหนดให้หน่วยงานภายนอกเป็นผู้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจ - แนวทางการสำรวจ แบบสอบถาม และรูปแบบการประมวลผลต้องได้รับการหารือและพิจารณาร่วมกับบริษัทที่ปรึกษา ก่อนดำเนินการสำรวจ
2.6 ความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานี 2.6.1 ความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายใน สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล 2.6.2 ความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายใน สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม	- ค่าเฉลี่ยผลการดำเนินงานความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล โดยประเมินผลดังนี้ ระดับ 1 ค่าเฉลี่ยความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 97.00 – 97.99 ระดับ 3 ค่าเฉลี่ยความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 98.00 – 98.99 ระดับ 5 ค่าเฉลี่ยความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 99.00 – 100.00 - อุปกรณ์งานระบบ หมายถึง ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ประตูกันขานขาลา ลิฟต์และบันไดเลื่อน - ค่าเฉลี่ยผลการดำเนินงานความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม โดยประเมินผลดังนี้ ระดับ 1 ค่าเฉลี่ยความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 97.00 – 97.99 ระดับ 3 ค่าเฉลี่ยความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 98.00 – 98.99 ระดับ 5 ค่าเฉลี่ยความพร้อมของอุปกรณ์งานระบบภายในสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 99.00 – 100.00 - อุปกรณ์งานระบบ หมายถึง ระบบจัดเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ ประตูกันขานขาลา ลิฟต์และบันไดเลื่อน

ตัวชี้วัด	คำจำกัดความหรือสูตรการคำนวณ
3. Core Business Enablers	• Core Business Enablers ประกอบด้วย การประเมินผล 8 ด้าน ได้แก่ 1. การกำกับดูแลที่ดีและการนำองค์กร 2. การวางแผนเชิงกลยุทธ์ 3. การบริหารความเสี่ยงและการควบคุมภายใน 4. การมุ่งเน้นลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 5. การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล 6. การบริหารทุนมนุษย์ 7. การจัดการความรู้และนวัตกรรม 8. การตรวจสอบภายใน

๖. ข้อกำหนดอื่นๆ

- ๖.๑ การประเมินผลการดำเนินงานจะดำเนินการเมื่อสิ้นปีบัญชีของรัฐบาลหลังจากที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินหรือผู้สอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นชอบได้ตรวจสอบและเสนอความเห็นประกอบรายงานการเงินประจำปี และการประเมินผลการดำเนินงานจะดำเนินการโดยคณะกรรมการประเมินผลการดำเนินงานรัฐบาล ซึ่งจะคำนึงถึงเหตุสุดวิสัย มติคณะรัฐมนตรี และ/หรือนโยบายของรัฐที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของรัฐบาล
- ๖.๒ ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยควรทำข้อตกลงการประเมินผลการดำเนินงานกับหัวหน้าส่วนงานต่างๆ ภายในหน่วยงาน
- ๖.๓ ระบบแรงจูงใจและค่าตอบแทน (Incentive System) ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีตามหนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๑๗๓๗๑ ลงวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๕๖ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

ข้อตกลงนี้จัดทำขึ้น ๓ ฉบับ มีข้อความถูกต้องตรงกัน แต่ละฝ่ายได้อ่านและเข้าใจข้อความโดยละเอียดตลอดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญ ซึ่งแต่ละฝ่ายต่างยึดถือไว้ฝ่ายละหนึ่งฉบับ

.....
(นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม
หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

.....
(นายสรารัฐ ทรงศิริไธ)

ประธานกรรมการการรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ในนามคณะกรรมการการรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

.....
(นางปานทิพย์ ศรีพิมล)

ผู้อำนวยการ
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐบาล

.....
(นายภคพงศ์ ศิริกันทรมาศ)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ในนามการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(จะ upload บันทึกข้อตกลงฯ ประจำปีงบประมาณ 2567
หลังจากที่ลงนามครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว (ไตรมาสที่ 3))