



รายงานประจำปี 2007
ANNUAL REPORT

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
BANGKOK MASS TRANSIT AUTHORITY

สารบัญ CONTENTS

001	วิสัยทัศน์ และพันธกิจ ของบมจ BMTA's Vision and Mission
002	ยุทธศาสตร์ และวัตถุประสงค์หลัก BMTA's Strategies and Objectives
003-006	คณะกรรมการบริหารกิจการ องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2550 Board of Director Bangkok Mass Transit Authority 2007
007-011	คณะผู้บริหารองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2550 Management Team Bangkok Mass Transit Authority 2007
012-013	โครงสร้างองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ Organization Structure Of Bangkok Mass Transit Authority
014	การบริหารและดูแลการบริหารกิจการ Good Governance
015	บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการ Roles of BMTA's Affairs Management Board
016	นโยบายกำหนดค่าตอบแทนและรายละเอียดค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการ BMTA's Board of Affairs Management Remuneration
017-021	รายงานคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ Report of the State Enterprise Audit Committee
022-025	รายงานคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง Report of the Risk Management Sub Committee
026	ข้อมูลจำนวนพนักงาน ของบมจ สำหรับวันที่ 30 กันยายน 2550 Numbers to Staffs of Bangkok Mass Transit Authority Date 30 September 2007
027-029	ผลการดำเนินงานปี 2550 Results of the Operation for Fiscal Year 2007
030	โครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่าย Structure of Revenues and Expenses
031	ผลการดำเนินงานต่อไป (คาด測) ปีงบฯ 2550 เปรียบเทียบกับงบประมาณ ปีงบฯ 2549 และปีงบฯ 2548 Profit (Loss) in Fiscal Year 2007 Coperation with Budget Fiscal Year 2006 and 2005
032-036	ความสำเร็จต่อภารกิจหลักของหน่วยงาน The Success in Achieving for the Mission
037-039	การวัดผลการดำเนินงานที่สำคัญ The Evaluation of Important Operation
040-042	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อธุรกิจของบมจ Environment Impact and Important in the Business of BMTA
043-046	นโยบาย แผนงาน และโครงการสำคัญใน ปี 2551 Policy Plan and Important Projects Year 2008
047-051	ข้อมูลด้านการเดินรถ Bus Service Information
052-082	งบการเงิน Financial Statements
083	บทวิเคราะห์ทางการเงิน Finance Analysis

วิสัยทัศน์ และพันธกิจ บสก

BMTA'S VISION AND MISSION

วิสัยทัศน์

"มุ่งมั่นพัฒนา ประชาสัมพันธ์ เดินทางรวดเร็ว สะดวกสบาย โครงข่ายครอบคลุม บุน茗องกว้างไกล ประยัดปลอดภัย โปร่งใสเป็นธรรม นำด้านบริการ"



VISION

Aim for progress Care for passengers Speedy transportation Convenience Far-reaching Network Far-fetched Perspective Money-saving with safety Good corporate governance Prominent service

Mission

The service provider of public bus transportation in Bangkok and boundary areas to generate Integrity of route and service networks, to develop route management to coincide with other modes of transports with the passengers benefits as first priority, as well as to enhance and support the use of clean energy to reduce environmental pollutions as the participating contributor to alleviate traffic congestion.

พันธกิจ

เป็นผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะโดยรถโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้เกิดการบูรณาการทาง ด้านบินทางท่าอากาศยานและทางการให้บริการ พัฒนาระบบทิวทารัตการเดินทางให้ประสานสอดคล้องกับการขนส่งมวลชนระบบถีน โดย ค่าน้ำดื่มประਯานของประเทศไทย ให้มีบริการเป็นหลัก ด้วย เศริญและ สมบัติ สนับสนุนภาคผนวกงานระบบทะ變化ให้ท่องเที่ยวและภาคอุตสาหกรรม แล้วเสริมสร้างในภาคภูมิภาค ให้เป็นมาตรฐานระดับนานาชาติ

ยุทธศาสตร์ และวัตถุประสงค์หลัก บสมก.

BMTA'S STRATEGIES AND OBJECTIVES

Strategies

1. Reduce costs, increase revenues and improve bus operations.
This strategy includes the procedures of reducing major costs and increasing revenues by maximizing benefits from fixed costs/sunk costs, connecting BMTA bus networks with other modes of public transports, generating additional incomes from current assets, improving and developing bus routes to coincide with other modes of public transports in the integrative manner, and providing innovative forms of services as an option for the passengers.
2. Apply IT in the management process via implementing E-Ticketing, Tracking and Tracing technology, and establishing the operation center for management in information technology.
3. Restructure the organization and develop human resources by reorganizing and downsizing BMTA on the short-term basis, personnel training and developing, improving the process of personnel management, modifying organizational structure, roles and responsibility to coincide with the long-term reform of transportation organizational structure.
4. Improve and develop financial management by efficiently managing revenues, assets and debts, improving and developing the accounting system to support the changes of organizational structure in the future, and the procurement of other sources of capital



ยุทธศาสตร์

1. ลดต้นทุน เพิ่มรายได้ ปรับปรุง และพัฒนาการปฏิบัติการเดินรถโดยสารลดต้นทุนหลักในการประจำภารกิจ เพิ่มรายได้จากการให้บริการให้ประชาชน จากต้นทุนที่/ต้นทุนคง (Fixed Costs/ Sunk Costs) ต่างๆ การประจำภารกิจช่วยเหลือผู้โดยสารในการเดินทางอื่น หารายได้เสริมจากทรัพย์สินที่มีอยู่ ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางโดยสารประจำทางให้สอดคล้องและเข้ากันที่กับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เช่นรถไฟฟ้า ที่พัฒนาอย่างต่อเนื่อง ให้เป็นทางเลือกในการเดินทางให้แก่ประชาชน
2. การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการ โดยการนำบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticketing) มาประยุกต์ให้ การนำระบบตราชกิจและติดตามการเดินทาง (Tracking and Tracing Technology) มาประยุกต์ใช้ ภาคผนวกศูนย์ปฏิบัติการเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อการบริหารจัดการ (Management In Formation Technology)
3. การปรับโครงสร้างองค์กรและพัฒนาทรัพยากรบุคคล ให้กับปรับโครงสร้าง และขยายขององค์กรให้เหมาะสมในระยะสั้น การฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากร ทำรับผิดชอบในการบริหารจัดการบุคลากร ทราบเรื่องราวขององค์กรและบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ให้สอดคล้องกับการปฏิรูปภาครถโดยสารประจำทางที่ด้านการเปลี่ยนแปลงในระยะยาว
4. การปรับปรุงและพัฒนาการบริหารจัดการด้านการเงิน โดยการบริหารจัดการรายได้ทั้งพื้นที่และหนี้สินให้มีประสิทธิภาพ การปรับปรุงและพัฒนาระบบบัญชีให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างองค์กร ในอนาคต การจัดทำแหล่งเงินทุน



Objectives

1. To improve potentials of BMTA so as to perform efficiently in accordance with the main missions, with self-sustained achievement in the long run
2. To increase efficiency in organizational management and development in all aspects on the basis of good corporate governance
3. To increase personnel knowledge and ability so as to perform more effectively and to apply management information technology (MIT) to increase their work efficiency
4. To make the fare collecting system efficient, up-to-date, and able to coincide with other modes of public transports

วัตถุประสงค์หลัก

1. ปรับปรุงศักยภาพขององค์กรให้สามารถดำเนินการตามภารกิจหลัก ให้ถูกต้อง มีประสิทธิภาพและสามารถเดียงดัวเองได้ในอนาคต
2. เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและพัฒนาองค์กรในทุกด้าน โดยยึดหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองและสังคมที่ดี (Good Governance)
3. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานได้ดีขึ้น รวมทั้งนำเทคโนโลยีด้านการบริหารจัดการมาประยุกต์ใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ
4. พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าโดยสารให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย และสามารถเข้ากับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ

คณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2550

Board of Director Bangkok Mass Transit Authority 2007



พลเอก อธิกม ตันเลิศ
General Athikom Tanleit

ประธานกรรมการ
Chairperson

อายุ 60 ปี

Age 60 Years old

ศุนย์อุดมการศึกษา/ประวัติการอบรม

Education Qualification

- ร.ภ.นานาชาติพระบรมราชูปโภคกล้า
- ร.ภ.เสนาธิการทหารบก ประจำชั้นที่ 58
- หลักสูตรทางทหาร ระยะห้องเรียนที่ร่างเข้าสู่ พล.ร.คณที่ร่างเข้าสู่ พลบ. รุ่นที่ 6 ปี 2542

- Chulachomklao Royal Military Academy (Army)
- Command and General Staff College, Course 58
- Executive Relationship Development Course (ERDC 6) 1999

ประสบการณ์การทำงาน

Working Experience/ Current position

- ที่ปรึกษากระทรวงกลาโหม
- มีจุบันดำรงตำแหน่ง
- หัวหน้าคณะทูตทหารผ่านเส้นริบบิ้น
- ประจำผู้บังคับบัญชา

- Advisor, Ministry of Defense

- Chief of Staff Officer Attached to Commander



นายคำรับลักษ สรสวัตติ
Mr. Kurnopluk Suraswadi

กรรมการ
Director

อายุ 61 ปี

Age 61 Years old

ศุนย์อุดมการศึกษา/ประวัติการอบรม

Education Qualification

- สถาบัตยกรรมศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (เกียรตินิยม)
- Master of Architecture University of Idaho U.S.A. M. Urban Planning
- Ph.D Regional Planning

- Bachelor of Architectures, Chulalongkorn University
- Master of Architecture University of Idaho U.S.A.
- Ph.D Regional Planning

ประสบการณ์การทำงาน

Working Experience/ Current position

- ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผน (สนง.) กระทรวงคมนาคม
- มีจุบันดำรงตำแหน่ง
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ผู้ดูแลกฎหมาย)
- ภารกิจด้านภาคเหนือ

- Director, Office of Policy and Plan for Transport and Traffic
- Deputy Permanent Secretary for Ministry of Transport

คณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2550

Board of Director Bangkok Mass Transit Authority 2007



นายปรีดี จุลเจน
Mr. Preedee Juljerm

กรรมการ
Director

อายุ 63 ปี

Age 63 Years old

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

Education Qualification

- บัตริตาศาสตร์บัณฑิต
- เมดิบันช์เชิต

- Bachelor of Laws, Barrister-at-Law

ประสบการณ์การทำงาน

Work experience/ Current position

- รองอธิบดีคณะกรรมการฝ่ายคดีแพ่งที่ราชเทวี

- Attorney General of South Bangkok Civil Court Case Division, Office of Supreme

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

Attorney General

- อัยการอาญาฝ่ายคดีอาญาคดีอาชญากรรมพิเศษ



นายไมตรี ศรีนาราવุฒิ
Mr. Mitree Srinarawat

กรรมการ
Director

อายุ 58 ปี

Age 58 Years old

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

Education Qualification

- ปริญญาเอก Ph.D.(Transportation) University of Texas at Austin, Texas, U.S.A.

- Ph.D. (Transportation), U. of Texas at Austin, Texas, U.S.A.

ประสบการณ์การทำงาน

Work experience/ Current position

- รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท

- Deputy General, Department of Rural Roads

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

Director, Office of Transport and Traffic Policy and Planning

- ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการทางสีเขียว



นายมานะ หลักษณ์
Mr. Mana Lakkhong

กรรมการ
Director

อายุ 60 ปี

Age 60 Years old

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

Education Qualification

- นิติศาสตร์บัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- เอกอัณฑิต

- LL.M. Chulalongkorn U.

- หลักสูตร Executive Development Program ณ Kellogg School of Management Northwestern University U.S.A.

- Executive Development Program, Kellogg School of Management, Northwestern U., U.S.A.

ประสบการณ์การทำงาน

Work experience/ Current position

- ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย (นิติบัตร ๑)

- Director, Law Office (Legal officer level 9)

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

Legal Counselor, Ministry of Finance

- ที่ปรึกษากฎหมาย กระทรวง การคลัง

คณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2550

Board of Director Bangkok Mass Transit Authority 2007



นายอุทิศ ขาวเชียร์

Mr. Utis Kaothien

กรรมการ

Director

อายุ 57 ปี

Age 57 Years old

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

Education Qualification

- ปริญญาตรี สถาบันเทคโนโลยีมหาสารคาม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า
- ปริญญาเอก Land Economy University of Cambridge : BK

- B. Arch. King Mongkut Institute of Technology
- Ph.D. (Land Economy), U. of Cambridge, UK.

ประสบการณ์การทำงาน

Work experience/ Current position

พิธีกรผู้ดูแลงานนโยบายและแผนงาน

- Senior Advisor

มีชุบันดำรงตำแหน่ง

- Deputy Secretary General, Office of the

รองเลขานุการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนา
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

National Economic and Social Development
Board (NESDB)



น.ส.tipพิญสุดา จาระเวชสาร

Ms. Tipsuda Jaravetchasarn

กรรมการ

Director

อายุ 64 ปี

Age 64 Years old

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

Education Qualification

- ปริญญาโทห้องเรียนบริหารธุรกิจ จาก Fort Hays State University U.S.A.

- Master of Science In Business, Fort Hays Kansas State University U.S.A.

ประสบการณ์การทำงาน

Work experience/ Current position

มีชุบันดำรงตำแหน่ง

- Consultant on Water Transport Economics,

พิธีกรผู้ดูแลเศรษฐกิจการงานล่าสุดนี้
กระทรวงคมนาคม

Ministry of Transport



นายโอภาส เพชรมนี

Mr. Opart Petchmuinee

กรรมการ

Director

อายุ 50 ปี

Age 50 Years old

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม

Education Qualification

- ปริญญาตรี ฝึกหัดพาณิชย์เรือ客
- การบริหารจัดการท่าเรือและการบริหาร
จัดการเรือ Ro-Ro ประจำเกาหลีใต้

- Bachelor's degree, Merchant Marine Training Center
- Port Management and Ro-Ro Management,
South Korea

ประสบการณ์การทำงาน

Work experience/ Current position

มีชุบันดำรงตำแหน่ง

- Director, Thoresen Thai Agencies Public

Company Limited
และการค้า

Company Limited

คณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2550
Board of Director Bangkok Mass Transit Authority 2007

คณ
Ma



นายสุครี คุ้มพันธุ์
Mr. Sukree Kumpand

กรรมการ
Director

อายุ 65 ปี

Age 65 Years old

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม
- ปริญญาโทสาขาบริหารธุรกิจ ชุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโทสาขาเศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาเงิน

Education Qualification
- B.Acct., Chulalongkorn U.
- MBA (Finance)

ประสบการณ์การทำงาน

Work experience/ Current position

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ผู้อำนวยการการเดินทางแขวงฯ

- Governor, National Housing
Authority



น.ส.ปณิยา อังสุวน
Ms. Panyia Angsuwon

กรรมการ
Director

อายุ 59 ปี

Age 59 Years old

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม
- บัณฑิตศึกษา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Education Qualification
- B.Acct., Chulalongkorn U.

ประสบการณ์การทำงาน

Work experience/ Current position

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก

- Deputy Director General, Department of
Land Transport



นายพินะคร พัวพัฒนกุล
Mr. Pinate Puapatankul

กรรมการและเลขานุการ
Director and Secretary

อายุ 55 ปี

Age 55 Years old

คุณวุฒิการศึกษา/ประวัติการอบรม
- ปริญญาโท สาขาธุรกิจศาสตร์
ชุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Education Qualification

- M.A. (Public Administration), Chulalongkorn U.

ประสบการณ์การทำงาน

Work experience/ Current position

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง
- ผู้อำนวยการกองที่ดินและภาระเบ็ดเตล็ด

- Director, BMIA

0 คน:ผู้บริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2550 Management Team Bangkok Mass Transit Authority 2007



นายพินาศร์ พัวพัฒนกุล
Mr. Phinat Puapatanakul

ผู้อำนวยการ
Director



นายวิรัตน์ ใจดีติวัฒน์
Mr. Virat Chakkawat

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์กร
Assistant Director of Bus Operation



นายธวัชชัย ทศนทด
Mr. Tawatchai Tasanatian

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์กร
Assistant Director of Bus Operation



นายนราด บุญเปี่ยม
Mr. Narade Boonpiam

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
Assistant Director of Administration

คณะผู้บริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2550

Management Team Bangkok Mass Transit Authority 2007



นายพีระพงษ์ โค้วสุวรรณ
Mr. Peerapong Kowsuwan

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการรถโดยสารร่วมบริการ
Director of Private Joint Bus Operation



นายอนุวัฒน์ รามศิริ
Mr. Anuwat Ramsirikorn

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 1
Director of Bus Operation Zone1



นายนิพนธ์ เทียนพาณิช
Mr. Nipon Theopanich

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 2
Director of Bus Operation Zone2



นายสิติทัย วิสาขศักดิ์
Mr. Saitit Visakosat

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 3
Director of Bus Operation Zone3

คณะผู้บริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2550 Management Team Bangkok Mass Transit Authority 2007



นายสมบูรณ์ เจนวารินทร์
Mr. Sombornt Janvarint

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 4
Director of Bus Operation Zone4



นายประภาด วงศ์เจริญ
Mr. Prakad Wongchareon

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 5
Director of Bus Operation Zone5



นายอีระพงษ์ เกษกานดา
Mr. Terapong Keskanda

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 6
Director of Bus Operation Zone6



นายศุริยะ สาเย่ยม
Mr. Surinya Salem

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 7
Director of Bus Operation Zone7

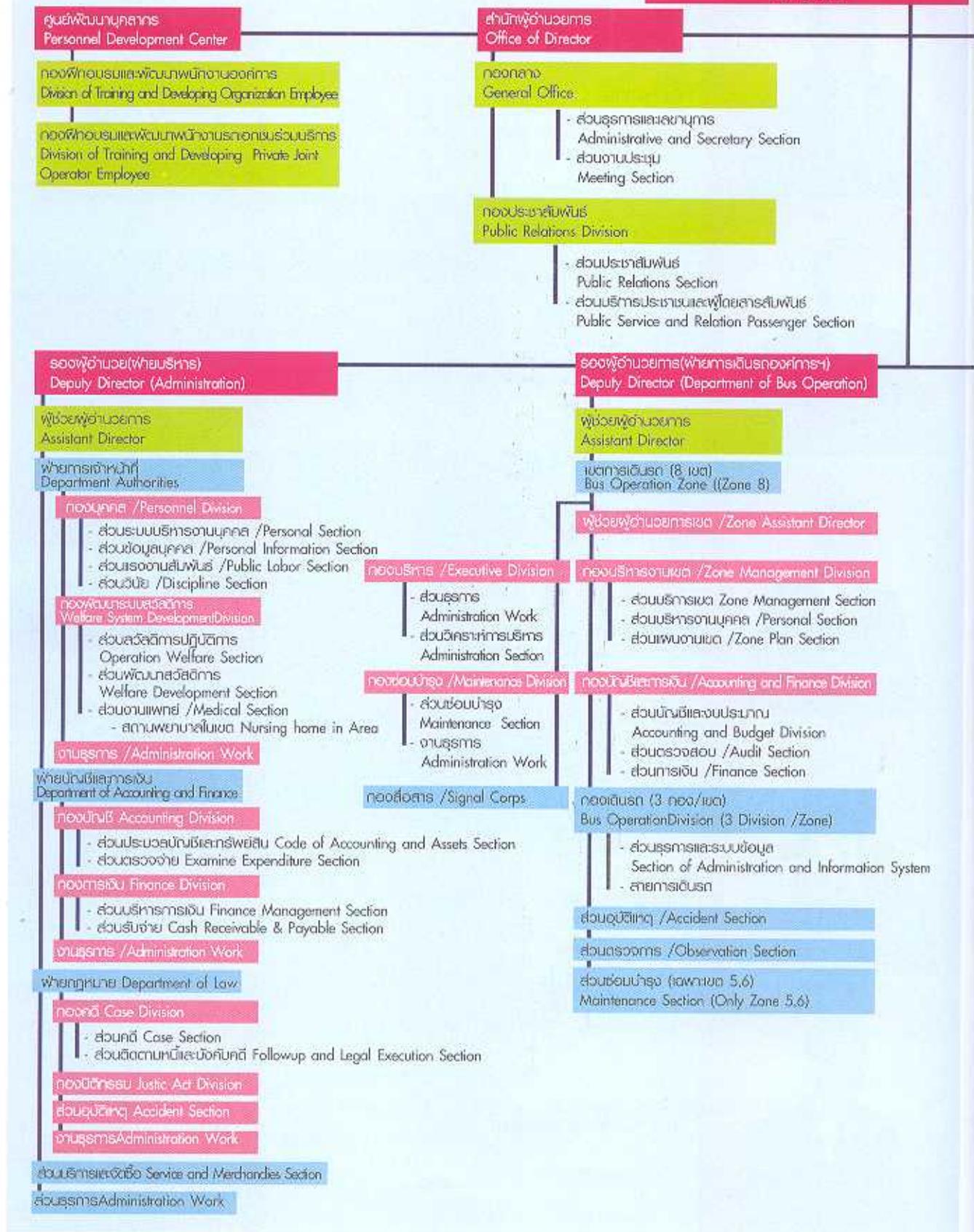


นายสมชาย พองศ์ธรฤทธิ์
Mr. Somchal Pongsorarith

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 8
Director of Bus Operation Zone8

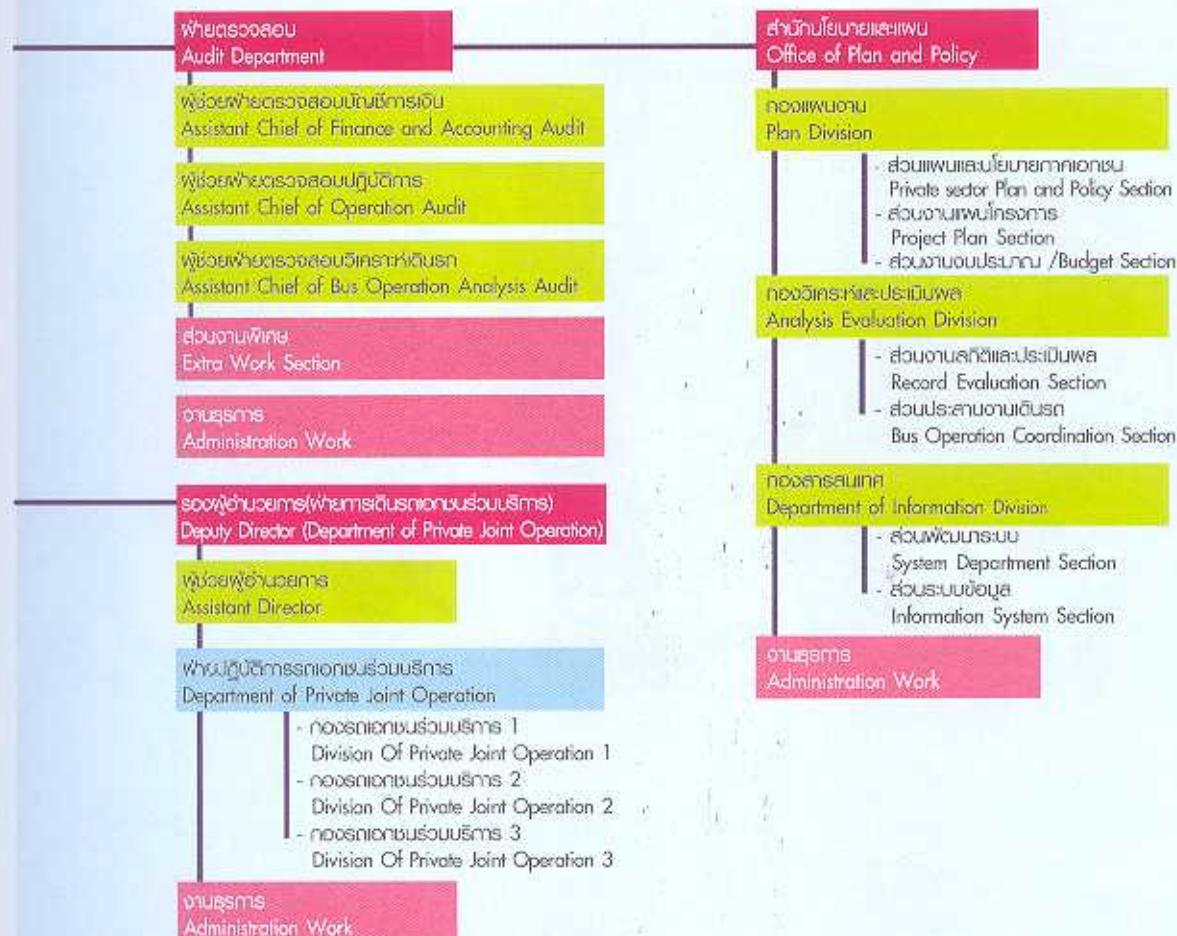
โครงสร้างองค์การขับส่งมวลชนกรุงเทพ
ข้อบังคับองค์การขับส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 117 124 และ 127

ผู้อำนวยการ
Director



Organization Structure of Bangkok Mass Transit Authority

Bangkok Mass Transit Authority Regulation Volume 117, 124 and 127



การกำกับดูแลกิจการที่ดี

Good Governance



Good Governance

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) is conscious of the importance of complying with the reforms of the government system which requires effective implementation of the principles of good governance, with special consideration made to the responsibilities of the operators, public participation, disclosure of information, follow up and audit process, as well as the evaluation of performance. BMTA, therefore, complies with the Royal Decree related to the 2003 criteria of good governance to manage its business so that the following objectives are achieved:

1. Maximum benefit to the public
2. Accomplishment of BMTA's mission
3. Efficiency and worthiness in line with BMTA's mission
4. Reduction of work procedures
5. Improvement and update of BMTA's mission in line with the latest developments
6. Convenience and needs of the public are fulfilled
7. Evaluation of performance is conducted on a regular basis

การกำกับดูแลกิจการที่ดี

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ศรัทธาและมุ่งความสำคัญของการปฏิรูปตัวเองให้สอดคล้องกับการปฏิรูประบบราชการ ที่ต้องให้เกิดการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้ดำเนินถึงความเป็นผู้นำของผู้ปฏิบัติ การมีส่วนร่วมของประชาชน การเปิดเผยข้อมูล การพัฒนาตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติงาน องค์การจะได้ปฏิรูปตัวตามพระราชบัญญัติฯ ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ.2546 เพื่อการบริหารกิจการองค์การให้บรรลุเป้าหมาย 7 ประการ ประกอบด้วย

1. เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน
2. เกิดผลลัพธ์ที่ต่อสาธารณะขององค์การ
3. มีประสิทธิภาพและเกิดความคุ้มค่าในเชิงการบริหารขององค์การ
4. ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
5. มีการปรับปรุงการบริหารขององค์การให้ทันต่อเหตุการณ์
6. ประชาชนได้รับความสะดวกและได้รับการตอบสนองความต้องการ
7. มีการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ

บทบาทคณ:กรรมการบริหารกิจการ

Roles of BMTA's Affairs Management Board



Roles of BMTA's Affairs Management Board

The Board of the Affairs Management of Bangkok Mass Transit Authority has been appointed by the cabinet, selected from the qualified persons from both government and private sectors, consist of the President and other Board Members not less than five persons but not exceeding nine persons. The BMTA's Director is acting as the Board Secretary by its capacity. The Board is acting its duty in accordance with the responsibility to the state enterprise as provided in the 1976 Bangkok Mass Transit Authority Establishment Royal Decree. The President gives the assurance that all Board Members must participate in the overall responsibilities on the independence, control and supervision of the organization for the effectiveness, efficiency and transparency at all levels, including the equal responsibilities on behalf of the Board.

บทบาทคณ:กรรมการบริหารกิจการ

คณะกรรมการบริหารกิจการของคุณงานส่งมวลชนกรุงเทพได้รับการแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรีจากผู้ทรงคุณวุฒิจากวาระและเอกสารในประชุมตัวยประจำการและกรรมการอื่นเช่นกันไม่น้อยกว่าห้าคน ได้มีภารกิจด้านความมั่นคงและการเมืองเลขานุการคณะกรรมการโดยที่พำนัม ขอบเขตภารกิจมีรายละเอียดที่เข้มข้นรับมือศรัทธาจากท่านที่ได้แต่งตั้งให้ไว้ในพระบรมราชโองการจัดตั้งองค์คุณงานส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.2519 โดยประชุมกรรมการให้ความมั่นใจว่า กรรมการทุกคน ต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบโดยรวม ปฏิบัติตามด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ยุติธรรม เป็นอิสระ และครบถ้วนทั้งบุญญาคุณค่าเป็นงานที่ใช้ประดิษฐ์ภาพประทีกิจผลและควรนำไปร่วมใช้ในทุกระดับ ตลอดจนมีความรับผิดชอบในฐานะกรรมการเท่าที่ยอมรับ

นโยบายกำหนดค่าตอบแทนและรายละเอียดค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

BMTA's Board of Affairs Management Remuneration

The BMTA's Board of the Affairs Management has had the regular meeting organized on monthly basis and special meetings have been called when necessary. The Board of Affairs Management remuneration shall be paid as the meeting allowances determined by the Ministry of Finance under the cabinet approval. On May 18, 2004, the standard has been set for the payment of allowances in the meeting only at the payment rate of 8,000 baht per person. The Board President shall be entitled to the additional amount of 25% for the total 10,000 baht, while the 1st and 2nd vice-president shall be entitled to the additional amount of 12.5% for the total of 9,000 baht.

For the 2007 fiscal year, the meetings had been convened by the Board for the total of 18 times and the meeting allowances were paid with the total of 1238,000 baht.

คณะกรรมการบริหารกิจการของกรุงเทพมหานครได้กำหนดการประชุมตามปกติเป็นประจำทุกเดือน และมีการประชุมพิเศษตามความจำเป็น ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการของกรุงเทพมหานครได้รับการอนุมัติจากกระทรวงการคลังด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2547 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเงินประชุม ในอัตราคนละ 8,000 บาท โดยประมาณการรวมอาจจะได้รับเพิ่มร้อยละ 25 เป็นเงิน 10,000 บาท และรองประธานคนที่ 1, 2 จะได้รับเพิ่มอีกคนละ 12.5% เป็นเงิน 9,000 บาท

สำหรับในปีงบประมาณ 2550 นี้ คณะกรรมการบริหารกิจการจะได้มีการประชุมรวม 18 ครั้ง จ่ายค่าเบี้ยประชุมเป็นเงิน 1,238,000 บาท

คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง มีการประชุมรวม 18 ครั้ง
The meeting had been convened for the total 18 times

ลำดับที่ No.	ผู้เข้าร่วมประชุม Participants	ตำแหน่ง Position	จำนวนครั้ง Total (time)
1	พล.อ. อธิคม ตันเลิศ General Athikom Tanleerit	ประธานกรรมการ Chairperson	18
2	นายคำรับลักษณ์ สุรัสวดี Mr. Kumiroopak Suraswadi	รองประธานกรรมการ คนที่ 1 1 st Deputy Chairperson	17
3	นายปรีดี จุลเจน Mr. Predee Juljern	รองประธานกรรมการ คนที่ 2 2 nd Deputy Chairperson	17
4	นายไมตรี ศิรินาราอุณ Mr. Mitree Sirinarawat	กรรมการ Director	9
5	นายมานะ หลักทอง Mr. Mana Laikhong	กรรมการ Director	15
6	นายอุทัย ขาวเรือง Mr. Uthai Kaowreung	กรรมการ Director	10
7	น.ส.ทิพย์สุขดา ใจราเวชลาง Ms. Tipuda Jaravetchlasan	กรรมการ Director	13
8	นายไอลักษณ์ เพชรเมือง Mr. Opart Petchmunee	กรรมการ Director	16
9	นายสุกรี ศรีภูมิพันธุ์ Mr. Sukree Kumpang	กรรมการ Director	14
10	น.ส.ปริยา อั้งสุวรรณ Ms. Parinya Angsuwan	กรรมการ Director	6
11	นายพินะพงษ์ พิพัฒนกุล Mr. Pinate Puopatankul	กรรมการและเลขานุการ Director and Secretary	11

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ

Report of the State Enterprise Audit Committee

The State Enterprise Audit Committee has been established by the order of the Board of Directors of BMTA with the objective of supporting the state enterprises in effective supervision, as well as strengthen the internal risk management and audit system in order for the operation to proceed in an effective, efficient, and economical fashion, enhancing the trust and confidence in all departments related to BMTA, and to operate in compliance with the various plans and projects after having been carefully supervised and audited; with fairness, transparency, and increasing the credibility of the financial reports, and ensuring compliance with the law and related regulations. As for the remuneration received by the Audit Committee this will be made on a monthly basis as meeting allowances to the State Enterprise Board of Directors in line with the criteria of the Ministry of Finance.

In 2007, total remuneration made to the State Enterprise Audit Committee was THB 268,000. The Audit Committee comprised the following individuals:

คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจได้รับการแต่งตั้งตามคำสั่งคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กรขนาดใหญ่ให้มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้รัฐวิสาหกิจมีการกำกับดูแลที่ดี เสริมสร้างให้มีระบบการควบคุมภายในในการบริหารความเสี่ยง และการตรวจสอบภายในที่ดี เพื่อให้กิจการธุรกิจดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและรวดเร็ว เสริมสร้างความมั่นใจและ ความน่าเชื่อถือแก่ทุกฝ่ายที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินการตามแผนงานและ โครงการต่างๆ ว่าได้มีการตรวจสอบและกำกับดูแลอย่างรอบคอบ มีความถูกต้อง โปร่งใส เสริมสร้างความน่าเชื่อถือของรายงานทาง ทางเงิน และติดตามดูแลให้ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง สำหรับค่าตอบแทนที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับหมายจากเป็น รายเดือนเท่ากับเงินประจำของคณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ของกระทรวงการคลัง

โดยในปีงบประมาณ 2550 ค่าตอบแทนของคณะกรรมการตรวจสอบ เป็นจำนวนเงิน 268,000.- บาท คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยบุคคลดังต่อไปนี้

คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2549 -30 กันยายน 2550 มีการประชุม 9 ครั้ง
The Audit Committee member were appointed from October 1, 2006 to September 30, 2007, which 9 meetings were held

ลำดับที่	ชื่อผู้เข้าประชุม	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง	ระยะเวลาดำรงตำแหน่ง	
No.	Participants	Position	Total (time)	Period of the position	
1	นางเบญจารา Mrs. Benja	หุ้นส่วน Louichareon	ประธานกรรมการ Chairperson	ไม่มีการประชุม	
2	พล.ต.ท. ประภูพิ ดาวรชติ Pol.Maj.Gen. Prawut Thavornsiri	กรรมการ Director	ไม่มีการประชุม	1 ต.ค. 49 - 22 พ.ย. 49 1 Oct. 2006 - 22 Nov. 2006	
3	พล.ต.วิ. ปักษิ Maj.Gen. Pakit	สันตินิยม Santiniyom	กรรมการ Director	ไม่มีการประชุม	1 ต.ค. 49 - 22 พ.ย. 49 1 Oct. 2006 - 22 Nov. 2006
4	ดร. 瓦奇特 Dr. Vachit	รัตนพิทย์ Rattanapian	กรรมการ Director	ไม่มีการประชุม	1 ต.ค. 49 - 22 พ.ย. 49 1 Oct. 2006 - 22 Nov. 2006
5	นายสุรศักดิ์ Mr. Sukree	คัมพันธุ์ Kumpan	ประธานกรรมการ Chairperson	1	23 พ.ย. 49 - 15 ม.ค. 50 23 Nov. 2006 - 15 Jan. 2007
6	นายประพันธ์ Mr. Praporn	วงศ์วิชิต Wongvichitan	กรรมการ Director	1	23 พ.ย. 49 - 15 ม.ค. 50 23 Nov. 2006 - 15 Jan. 2007
7	นายมานะ Mr. Mana	หลักทรัพย์ Lakthong	กรรมการ Director	9	23 พ.ย. 49 - 30 ก.ย. 50 23 Nov. 2006 - 30 Sep. 2007
8	นายปรีดี Mr. Predee	จุลเจิม Juljerm	กรรมการ Director	4	16 ม.ค. 50 - 22 พ.ค. 50 16 Jan. 2007 - 22 May. 2007
9	นางสาวtipพุฒา Ms. Tipsooda	จาระเวชสาร Jaravetchosan	ประธานกรรมการ Chairperson	8	16 ม.ค. 50 - 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007
10	นางสาวปริยา Ms. Parinya	อังศุวน Angsuwon	กรรมการ Director	4	23 พ.ค. 50 - 27 ก.ย. 50 23 May. 2007 - 27 Sep. 2007
11	พล.ต.ท. อธิชาติ Pol.Lt.Gen. Therachit Uttamo	อุตตโม	กรรมการ Director	-	28 ก.ย. 50 - 30 ก.ย. 50 28 Sep. 2007 - 30 Sep. 2007
12	นายชานชาล Mr. Chanchal	ช้างสิงห์ Changsingha	กรรมการและเลขานุการ Director and secretary	9	1 ต.ค. 48 - 30 ก.ย. 49 1 Oct. 2005 - 30 Sep. 2006

Performance of the State Enterprise audit Committee for 2007 may be summarized as follow

Policy

1. The Committee had a performing policy to comply with the working guidance of the Committee of State Enterprise Policy Office (SEPO), Ministry of Finance.
2. The Committee supported and encouraged the BMTA to have an effective supervision in the internal control and risk management; had transparency by reviewing whether the performance has efficiency, effectiveness and time saving.
3. The Committee supported, encouraged and supervised the BMTA internal audit in order to have an efficiency, effectiveness and value added to the BMTA.
4. The Committee performed as assigned from the BMTA Board of Director compliance with the framework of good governance.



Operation Aspect

1. Regulating of Private Operators BMTA has to consider the regulations regarding the joint operation of private operators, and improve the contract terms of concession, insurance, and accident guarantee to cover incurring damage costs, so that BMTA will not bear those costs for them.
2. Bus Maintenance As BMTA has already had the preventive maintenance contract, other maintenance actions beyond what is specified in the contract must not be allowed. Else, the penalty fees must be retrieved from the contractor to cover financial losses. In this aspect, BMTA must analyze the lost revenues arising from the said cause and compare them with the amount of penalty fees received from past due maintenance period. Such an analysis will serve as the basis for reconsideration of the contract in the future. In addition, BMTA must curb down the contractor's usage of utilities (water & electricity) by 10%.

ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจประจำปี 2550 สรุปสร่างสำคัญได้ดังนี้

ด้านนโยบาย

1. คณะกรรมการตรวจสอบมีนโยบายการปฏิบัติงาน โดยยึดหลักเกณฑ์แนวทางปฏิบัติเชิงคุณภาพในการตรวจสอบ สำหรับคณะกรรมการตรวจสอบ ของผู้นำ้งานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง
2. สนับสนุนและส่งเสริมให้องค์กรฯ จัดทำงบประมาณการตรวจสอบ ให้โปร่งใส และการบริหารความเสี่ยง และมีความมั่นคง ไม่กระทบต่อผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และประยุกต์เพื่อจัดตั้ง
3. สนับสนุน สร้างเสริม และกำกับดูแลความตรวจสอบภายในขององค์กรฯ ที่ส่งผลกระทบต่อสาธารณะให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และเพิ่มมูลค่าให้กับองค์กรฯ
4. ปฏิบัติหน้าที่ตามที่คณะกรรมการบริหารที่จากการของคณะกรรมการขับเคลื่อน ตามกรอบ การดำเนินงาน ในเรื่องการกำกับดูแลองค์กรฯ ที่ดี

ด้านการดำเนินงาน

1. การกำกับดูแลและเอกสารร่วมบริการ
พิจารณาจะเปลี่ยนเป็นการห้ามประ韶น้ำยาเดินรถเข้าออกสถานที่ รวมถึงการ ลงบันทึกประจำวัน ที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งมีผลต่อค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ รวมถึงคนร่วมบริการในเรื่องล้มปางาน การประทับนักท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นได้ เพื่อไม่ให้องค์กรต้องรับภาระหนี้เงินเดือนของบริการ
2. การซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์โดยสาร องค์กรฯ ที่กำลังอยู่ในช่วงตัวบทบาทที่สำคัญ เช่น นำร่องตัวบทบาทที่สำคัญในลักษณะป้องกัน (Preventive Maintenance) ต้องไม่มีการซ่อมแซมหน้าจากแผน ถ้ามีรถเข้าขอมอกหน้าออก แผนจะต้องกำหนดค่าปรับไปให้คุ้มกับค่าเสียหายและองค์กรฯ จะได้ องค์กรร่วมหารือที่รายได้ที่องค์กรขาดหายไปกรณีรถโดยสารองค์กรฯ ที่เข้าขอมอกหน้าออกแผน เรียบเทียบกับจำนวนค่าปรับที่เข้าขอมอกหน้า ที่มีระยะเวลาที่กำหนดในสัญญาที่องค์กรได้รับจากบริษัทฯ เพื่อที่ เป็นแนวทางในการพิจารณาดำเนินการแก้ไขต่อไป พร้อมทั้งได้ องค์กรควบคุมคุณภาพและการให้ไฟฟ้าและน้ำประปาของบริษัทเบนซ์ ให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐบาลโดยให้ลดลงร้อยละ 10

3. Penalty Fee for Over Run Bus In case that BMTA has to pay the high amount of monthly over run penalty fee, it must investigate whether such an incident took place due to the routes connecting to Suvarnabhumi airport, or the "Happy Family" project. BMTA may use the said information while negotiating with the maintenance contractor regarding the over run conditions and the exempt of over run penalty fee.
 4. Accidents of BMTA and Private Operator Buses BMTA Buses When BMTA buses cause any accidents that lead to losses in lives, properties, organizational image, and revenues, BMTA must analyze the revenue loss arising from non-operating buses in repair due to accidents, so as to determine necessary measures for accident minimization. In addition, BMTA must conduct a plan to detect the physical and mental conditions of drivers and fare collectors, so that they may operate with efficiency and fewer accidents. In case any dysfunctions are detected from them, they should be swapped with other employees.
 3. ค่าปรับกิโลเมตรเกินทางรถยกติดไฟฟ้า (Over Run) กรณีองค์กรดูกับปรับค่าปรับกิโลเมตรเกินทางรถยกติดไฟฟ้า (Over Run) เป็นจำนวนเงินที่สูงในแต่ละเดือนนั้น ให้องค์กรตรวจสอบหาสาเหตุว่าเกิดจากอาการน้ำร้าวซึ่งบริการไม่เส้นทางเที่ยมต่อสถานะภัยคุกคามญี่ปุ่นหรือเกิดจากอาการเดินรถโดยใช้รถครอบครัวสูงสันต์ เพื่อเจรจาขอยกเว้นค่าปรับและเพราเงื่อนไขค่าปรับกิโลเมตรเกินทางรถยกติดไฟฟ้า (Over Run) ทันทีที่เข้าใจช่องให้เป็นประ喜悦นักขององค์กร
 4. อุบัติเหตุของรถโดยสารขององค์กรและรถโดยสารเอกชนช่วงบวกลงติดไฟฟ้า กรณีอุบัติเหตุของรถโดยสารขององค์กรหากทำให้เกิดความสูญเสียทรัพย์สิน ภาระค่าญี่ปุ่น และองค์กรต้องหาตราชายไปซ่อมบำรุงมากนั้น ให้องค์กรบริหารจัดการไปให้ได้โดยสภาพของรถที่ขาดช่วงเนื่องจากเกิดอุบัติเหตุ เพื่อห้ามเดินமาตราการทดสอบบุตติเหตุ และให้อังค์การจัดทำแผนสำรองความพร้อมของสภาพท่องเที่ยวและจิตใจของพนักงานภัยคุกคามและพนักงานเก็บค่าโดยสาร เพื่อให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพและลดภาระเกิดอุบัติเหตุ กรณีที่พนักงานมีสภาพท่องเที่ยวไม่พร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ให้ดำเนินการลับเลี้ยงหน้าที่ให้เหมาะสม



Private Operating Buses When buses of private operators cause any accidents, BMTA must come up with appropriate approaches to deal with the said incidents. In this aspect, BMTA must notify the private minibus operators to renew their contract with BMTA, to acknowledge their debt's, and to conduct the bus inspection.

5. Illegal Buses BMVTA must set the operating measures to regulate illegal bus service that negatively affects the revenues of BMVTA and private operators. In the process of legalizing those buses, BMVTA must thoroughly consider that the number of legalized buses must not significantly affect BMVTA and private operators.
 6. Problems of Air-conditioned Minivans BMVTA must attempt to solve the problems of air-conditioned minivans not picking up passengers in the designated areas. In this case, BMVTA must ponder on the possible effects on its revenues because such a low quality service is provided to the high number of passengers. As such, as the authorized regulator, BMVTA must initiate practical and efficient measures to solve the said problem.

ราออกกฎหมายร่วมบริการ กรณีอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะร่วมบริการ ให้องค์การต้องเร่งดำเนินการแก้ไข โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องให้ การสนับสนุนและแนวทางการจัดการภัยด้วยบริการ และให้องค์การ แจ้งผู้ประกอบการรถโดยสารร่วมบริการ จังหวัดเส้าฯนาคเต็อก (มินเมือง) มาทำหนังสือขอต่อสัญญาและรับสภาพหนี้ รวมถึงตราสัญลักษณ์

5. เรื่องชนิดภูมาย ให้องค์การกำหนดมาตรการดำเนินการ เพื่อกำกับ กฎและพิตภูมาย ซึ่งมีผลกระทบต่อรายได้ขององค์การและ ระบบทุนนิยมบริการและภาระที่จะต้องจ่ายหากมีการจัดระเบียบ เพื่อให้เป็นภูมิกฎหมาย จะต้องดำเนินสืบงานรถที่จะมีผลกระทบ กับองค์การและระบบทุนนิยมร่วมบริการด้วย
 6. เรื่องปัญหารถดู้โดยสารปรับอากาศ ให้องค์การพยายามแก้ไขปัญหา รถดู้โดยสารปรับอากาศไม่จอด รับ-ส่งผู้โดยสารตามจุดที่กำหนดใน ศูนย์ฯ โดยให้พิจารณาผลกระบวนการที่จะเกิดกับรายได้ขององค์การ เมื่อจาก มีผู้ใช้บริการจำนวนมาก แต่การบริการไม่มีคุณภาพ ดังนั้น การแก้ไขปัญหารถดู้โดยสารปรับอากาศเป็นบทบาทขององค์กรที่จะ ต้องดำเนินการในฐานะผู้กำหนดคุณและมีประสิทธิภาพ

- 11 bus routes connecting to Suvarnabhumi Airport
BMTA must proceed through the correct steps in order to terminate the non-profitable routes connecting to Suvarnabhumi Airport, readjust the operating license, and reduce the number of buses operating in that particular route. If BMTA is required by the government to provide the service despite its loss, it has to prepare concrete detailed information so as to request for PSO subsidy.
 8. Air-Conditioned Euro II Buses in Operation at the Royal Flora, Chiangmai BMTA must investigate actual costs incurred from such an operation, so as to determine standardized criteria in bus rent-out in accordance with the existing rules and regulations.
 9. Buses Operating in the Happy Family Project BMTA must conduct the break-even analysis of this project by comparing costs incurred from each route and fares collected from this project. BMTA must also include the over run penalty fees as its operating costs so as to determine the copropriate bus fare rates. While the Happy Family project may enhance BMTA image, it should not make BMTA bear any more losses. In addition, BMTA must also analyze whether the fare increase in 23 routes will reduce the number of passengers.
 10. Overdue Debtors of BMTA as of September 30, 2006 The overdue debts of BMTA amounted to 1,034,534 million Baht. Since the number of overdue debtors is numerous with long overdue period, BMTA must set a debt pursuing team for this specific mission. Debtors must also be prioritized based on the amount of debts and debt aging. The debt pursuing must also be monitored, and the status of each debtor traced. The said procedures are expected to secure all overdue debts and categorize them into those manageable by BMTA and those to be pursued by private agencies. The procedures regarding debt management and pursuing must also be defined.
 11. Reviewing of BMTA Performance Summary Report and Estimation of Cash Receivable BMTA has to analyze the actual bus operating costs to propose for obtaining the PSO subsidy. In addition, the amount of NGV consumption since NGV-transformed buses were put in service, and income loss during test-run must also be analyzed. BMTA must also follow-up the operation of NGV buses received from Auto Technique (Thailand) Co.,Ltd., as well as securing from the company the information about maintenance costs to be used as the reference standard for maintenance costs in the future.
 7. Offering of Bus Services to Suvarnabhumi Airport BMTA must proceed through the correct steps in order to terminate the non-profitable routes connecting to Suvarnabhumi Airport, readjust the operating license, and reduce the number of buses operating in that particular route. If BMTA is required by the government to provide the service despite its loss, it has to prepare concrete detailed information so as to request for PSO subsidy.
 8. Air-Conditioned Euro II Buses in Operation at the Royal Flora, Chiangmai BMTA must investigate actual costs incurred from such an operation, so as to determine standardized criteria in bus rent-out in accordance with the existing rules and regulations.
 9. Buses Operating in the Happy Family Project BMTA must conduct the break-even analysis of this project by comparing costs incurred from each route and fares collected from this project. BMTA must also include the over run penalty fees as its operating costs so as to determine the copropriate bus fare rates. While the Happy Family project may enhance BMTA image, it should not make BMTA bear any more losses. In addition, BMTA must also analyze whether the fare increase in 23 routes will reduce the number of passengers.
 10. Overdue Debtors of BMTA as of September 30, 2006 The overdue debts of BMTA amounted to 1,034,534 million Baht. Since the number of overdue debtors is numerous with long overdue period, BMTA must set a debt pursuing team for this specific mission. Debtors must also be prioritized based on the amount of debts and debt aging. The debt pursuing must also be monitored, and the status of each debtor traced. The said procedures are expected to secure all overdue debts and categorize them into those manageable by BMTA and those to be pursued by private agencies. The procedures regarding debt management and pursuing must also be defined.
 11. Reviewing of BMTA Performance Summary Report and Estimation of Cash Receivable BMTA has to analyze the actual bus operating costs to propose for obtaining the PSO subsidy. In addition, the amount of NGV consumption since NGV-transformed buses were put in service, and income loss during test-run must also be analyzed. BMTA must also follow-up the operation of NGV buses received from Auto Technique (Thailand) Co.,Ltd., as well as securing from the company the information about maintenance costs to be used as the reference standard for maintenance costs in the future.

12. Overdue Debts of BMTA as of September 30, 2007 was at the amount of 51,101.505 million Baht. BMTA must categorize those debts for efficient debt management to the highest benefit. In this case, BMTA must send a note to bank creditors to request for the interest rate reduction of all types of loans, and it must find other approaches to generate more incomes as well.
13. Request of Permission to Secure Loans for Debt Payment of Diesel Costs, Maintenance Costs, and Accrued Interests The Committee has considered BMTA's request for permission to secure loans and required more information regarding loan needs, benefits to receive, and comparisons of pros and cons of loaning.
14. Request for Permission for Non-Execution and Debt Clearance As for the executed debtors who are unable to pay back their debts, BMTA must consult in writing with the Ministry of Finance, the Comptroller General's Department, and State Enterprise Policy Office (SEPO), to get permission and an appropriate approach for debt clearance to be used as reference for further operation.
15. Fraud Conducts of Fare Collectors BMTA must set the same punishment standards with fair and non-discriminatory enforcement.
16. Insurance of BMTA buses and motorcycles with Sampar Insurance Co.,ltd. The committee has considered BMTA performances in relation to Sampar Insurance Co.,ltd., and required that BMTA consider getting the 2008 insurance in such a way that city potential losses are not incurred to BMTA. In case that BMTA has not yet found a single insurer, it must first split its insurance actions as specified in the Protection of Car Accident Victim Act, BE 2535 (1992), so as to comply with the law.
17. Meeting among the Audit Committee, the Auditor (Office of the Auditor General of Thailand), and the Audit Department of BMTA After auditing the financial statement and other related issues, the Audit Committee has consulted with the auditor (Office of the Auditor General of Thailand) and the Audit Department of BMTA in various aspects. In this case, the auditor (Office of the Auditor General of Thailand) recommended that BMTA proceed with related matters in accordance with rules, regulations, and orders. The Audit Committee agreed that BMTA comply with the said recommendation issued by Office of the Auditor General of Thailand accordingly.
- 12.หนี้สินค้างชำระขององค์การ ณ 30 กันยายน 2550 เป็นจำนวนเงิน 51,101.505 ล้านบาท โดยไปใช้จัดการจัดทำรายละเอียดเพื่อบริหารหนี้ให้มีประสิทธิภาพและให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยให้องค์การจัดทำหนี้สือถึงธนาคารที่ลงตัวกับผู้กู้เงิน เพื่อขอลดอัตราดอกเบี้ยทุกวงเงินกู้ พร้อมทั้งดำเนินการทางแนวทางเพิ่มรายได้ให้กับองค์การ 13.เรื่องขออนุมัติภัยเงียบหรือชาระหนี้ค่างวด คำแนะนำข้อนี้ ห้ามยกเว้น คณะกรรมการตรวจสอบให้พิจารณาการขออนุมัติภัยเงียบขององค์การ และเมื่อความเห็นนี้ทั้งค่าใช้จ่ายและอัตราดอกเบี้ยเพิ่มเติม ในเรื่องของค่ามายาเป็นในราคากู้เงิน ประไบชัยที่องค์กรจะได้รับ พร้อมทั้งเบื้องต้นที่อยู่ข้อดี - ข้อเสียของการกู้เงิน 14.เรื่องการขออนุมัติพิจารณาการรับคืนดีและจำหนี้ป่ายหนี้ของลูกหนี้ กรณีลูกหนี้ที่องค์กรต้องรับคืนดีแล้ว แต่ลูกหนี้ไม่สามารถชำระหนี้ที่กับองค์กรได้ ให้องค์กรที่ทำหนี้สือหักหึ้นแนวทางใน การดำเนินการขอทุนดูใจจากนายที่ทำการตรวจสอบการตั้งเงิน กรมบัญชีกลางและคณะกรรมการ นโยบายธุรสิริวัฒนาทรัพย์ (สศธ.) เพื่อให้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน 15.เรื่องพนักงานบริษัทโดยสารทุรุธิ กรณีพนักงานทุรุธิในการปฏิบัติหน้าที่ ห้องค่าใช้จ่ายตรวจสอบการลงโทษให้เป็นธรรมด้วยฐานเดียวเดียว ไม่ครอบคลุมไม่เลือกปฏิบัติ และให้ฝ่ายการเจ้าหน้าที่ควบคุมดูแลการคลังให้พนักงานทุรุธิดำเนินการเป็นธรรมด้วยกัน 16.เรื่องการประกันภัยรายน้ำดิน และรถจักรยานยนต์ขององค์กรกับบริษัทลับพันประกันภัย จำกัด คณะกรรมการตรวจสอบให้พิจารณาผลการดำเนินการขององค์กรกับบริษัทลับพันประกันภัย จำกัด แล้วมีความเห็นให้องค์กรพิจารณาแนวทางในการดำเนินการจัดทำประกันภัยปี 2551 เพื่อไม่ให้เกิดความเสียหายแก่องค์กร และกรณีที่องค์กรยังไม่สามารถจัดทำภัยร้ายด้วยตัวเอง ควรขอรับความเห็นชอบจาก พ.ศ. 2535 (พ.บ.ว.) มาดำเนินการก่อน เพื่อให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด 17.เรื่องการหักอั่นน้ำดินระหว่างคณะกรรมการตรวจสอบกับผู้สอบบัญชี (สศธ.) และฝ่ายตรวจสอบภายใน ขณะคณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมหารือร่วมกับผู้สอบบัญชี (สศธ.) และฝ่ายตรวจสอบภายใน หลังจาก ที่ได้อ่านข้อความที่ทางผู้สอบบัญชี (สศธ.) มีความเห็นและข้อเสนอแนะให้องค์กรดำเนินการในเรื่องต่างๆ ให้มีเป็นไปตามระเบียบ ข้อบังคับ และคำสั่งขององค์กร คณะกรรมการตรวจสอบให้องค์กรดำเนินการตามความเห็นและข้อเสนอแนะขององค์กร คณะกรรมการตรวจสอบให้องค์กรดำเนินการตามความเห็นและข้อเสนอแนะขององค์กร

รายงานคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง

Report of the Risk Management Sub Committee

Recognizing the importance of various forms of risk that may affect BMTA operation, the Board of Directors of BMTA thus appointed the risk management sub-committee in accordance with the cabinet's resolution 2544 B.E. regarding the criteria of good corporate governance that concerns risk management, internal control, internal audit, and IT governance. The risk management sub-committee comprises some BMTA administrative committees and chief executives, which convened 7 times in the 2007 fiscal year and received the compensation fees at the amount of 118,000 Baht (One hundred eighteen thousands Baht).



องค์กรขนาดใหญ่ในประเทศไทย ตระหนักถึงความสำคัญของความเสี่ยงในรูปแบบต่างๆ จึงส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน คณะกรรมการบริหารกิจการองค์กรฯ จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง โดยมีวัตถุประสงค์ให้เป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2544 ในเรื่องหลักเกณฑ์และแนวทางการกำกับดูแลที่ดีในธุรกิจสาธารณะ (Good Corporate Governance) ดือ การบริหารความเสี่ยง (Risk Management) การควบคุมภายใน (Internal Control) การตรวจสอบภายใน (Internal Audit) และการจัดการสารสนเทศ (IT Governance) คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย คณะกรรมการบริหารกิจการองค์กรขนาดใหญ่ของประเทศไทย จำนวน 7 คน ได้มีการประชุมทั้งหมด 7 ครั้ง ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เป็นจำนวนเงิน 118,000.- บาท (หนึ่งแสนหนึ่งหมื่นแปดพันบาทถ้วน)

คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง ตั้งแต่ ตุลาคม 2549 - 30 กันยายน 2550 มีการประชุม 7 ครั้ง
The appointed sub-committee convened 7 times during October 2006-September 30, 2007 as follows:

ลำดับที่ No	ชื่อผู้เข้าประชุม Participants	ตำแหน่ง Position	จำนวนครั้ง Total (time)	ระยะเวลาดำรงตำแหน่ง Period of the position
1	นายอุติส ขาวเรือง Mr. Utis Kaotien	ประธานอนุกรรมการ Chairperson	7	16 ม.ค. 50- 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007
2	นายคำรบลักษณ์ สุรัสวดี Mr. Kamolak Suraswadi	อนุกรรมการ Sub Committee	3	16 ม.ค. 50- 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007
3	นายไม่หรี ศิรินาราવัน Mr. Mitree Sirinorawat	อนุกรรมการ Sub Committee	1	16 ม.ค. 50- 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007
4	นายมานะ หลักทอง Mr. Mana Lakkhong	อนุกรรมการ Sub Committee	3	16 ม.ค. 50- 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007
5	นางสาวทิพย์สุดา จาระนาคสา Ms. Tipuda Jaravetchasarn	อนุกรรมการ Sub Committee	7	16 ม.ค. 50- 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007
6	ผู้อำนวยการองค์กรขนาดใหญ่ของประเทศไทย Director of BMTA	อนุกรรมการ Sub Committee	4	16 ม.ค. 50- 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007
7	ผู้อำนวยการฝ่ายการฝ่ายบริหาร Deputy Director (Administration)	อนุกรรมการ Sub Committee	6	16 ม.ค. 50- 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007
8	ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนผู้ร่วมบริการ Deputy Director (Department of Bus Operation)	อนุกรรมการ Sub Committee	6	16 ม.ค. 50- 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007
9	ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนผู้ร่วมบริการ Deputy Director (Department of Private Joint Operation)	อนุกรรมการ Sub Committee	7	16 ม.ค. 50- 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007
10	หัวหน้าสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ Head, IT Office	เลขานุการ Secretary	7	16 ม.ค. 50- 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007
11	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายตรวจสอบภายใน Assistant Chief of Operation Audit,	ผู้ช่วยเลขานุการ Assistant Secretary	7	16 ม.ค. 50- 30 ก.ย. 50 16 Jan. 2007 - 30 Sep. 2007

คัดคุณของ
งาน
รวมการ
รัฐมนตรี
ที่ดีใน
ความเสียง
(control)
สันเกต
ก่อนด้วย
ทางลับ
ให้มีการ
จินตนา

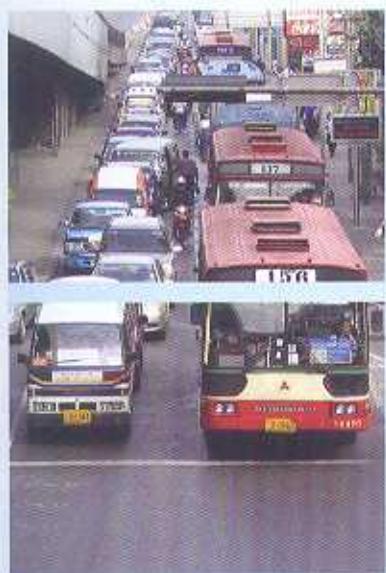
The risk management sub-committee is responsible for managing risks of BMVTA as a whole, assessing risks, as well as conducting a plan to manage risks of BMVTA to be at the acceptable level. In the 2007 fiscal year, BMVTA redefined its mission from risk management to strategic risk management, so as to be responsive to BMVTA's vision, strategic plans, and proactive risk management. To conclude, risk management includes 4 aspects as follows:

1. Strategic Risk
 2. Operational Risk
 3. Financial Risk
 4. Compliance Risk

The continuous process of risk management renders BMIA to reduce threats arising from risks factors in 2007 to some extent. New risk factors are also effectively dealt with in the current risk management plan and adjusted to agree with BMIA's financial improvement plan as follows:

1 Strategic Risks

1.1 Risks associated with the transformation of diesel engines of BMTA buses to NGV engines. Since BMTA is in charge of providing public transportation services to low and moderate income people in Bangkok and boundary areas, the fare rise due to increasing fuel prices inevitably affects them. In addition, BMTA has also been encountering continual losses in operation. As a result, BMTA is required to transform bus engine to NGV and rent only those with NGV engines, so as to stabilize bus fares for low and moderate income people, to reduce revenue losses, and to be responsive to the government's policy.



คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีบทบาทหน้าที่บริหารความเสี่ยงในภาพรวมขององค์การ ประจำเมินความเสี่ยง และวางแผนในการบริหารความเสี่ยงขององค์กรให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับในปัจจุบัน ประมาณ 2550 องค์การได้ปรับการบริหารความเสี่ยงจาก Risk Management มาเป็น Strategic Risk Management เพื่อรองรับวิศัยทัศน์ แผนยุทธศาสตร์ขององค์การ และสามารถบริหารความเสี่ยงในเชิงรุก โดยแบ่งการบริหารความเสี่ยงออกเป็น 4 ด้าน



1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

1.1 ความเสี่ยงต้านการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ดีเซลของรถโดยสาร ขบวน และการเข้าร่วมโดยสาร เป็นเครื่องยนต์ที่ใช้กําลังธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง ไม่จาก ชลนภ. เป็นหน่วยงานที่ให้บริการเชิง ผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยผู้ให้บริการ คุณใหม่เป็นผู้รายได้รายเดือนปานกลาง จากการที่นั่งมีแนวโน้ม ปรับเปลี่ยนจากเก่า ลงมาให้ต้อง มีการปรับน้ำดื่มด้วยสาร ทำให้เป็น ภาระต่อผู้ให้บริการ และ ชลนภ. มีสิ่งที่ต้องดำเนินการตามกำหนด จังหวัน ชลนภ. จึงต้องทำการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ และเข้ารถที่ ใช้กําลังธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงแทน เพื่อสามารถรักษาไว้ด้วยความ ค่าโดยสารสำหรับผู้โดยสารได้น้อย - ปานกลาง และลดผลกระทบ ของ ชลนภ. และสิ่งแวดล้อมอย่างมาก

- 1.2 Risks associated with re-routing for extensive connection so as to respond to people's need. BMTA routes in Bangkok and boundary areas are generally confusing or overlapping; for example, many buses are running in the same route. This situation mainly reduces transportation convenience and speed due to inefficient operation of public buses, traffic congestion, fuel waste, and insufficient connections with other buses or other transportation modes.
- 1.3 Risks associated with providing bus service to the passengers on an equal basis in accordance with international standards, so as to uplift the service quality of BMTA.
- 1.4 Risks on bus safety management and regulating, so as to uplift the quality service of private operating buses to the same level as that of BMTA buses.
- 1.5 Risks on financial management arising from the lack of financial liquidity and policy problem. Recently, some state enterprises have to be closed out due to the lack of financial liquidity. As for BMTA, this risk seems primarily from the inability to raise bus fares to cover such expenses as maintenance costs, diesel costs, bus depot rental costs, overdue interests, etc. As a result, BMTA has to manage its organization effectively to increase financial liquidity to the acceptable level.



2. Operation Risks

- 2.1 Risks associated with accidents. Each accident causes negative effects on BMTA in terms of damage costs and tarnished reputation. BMTA manages this risk by having other agencies bear such risks via accident insurances. However, this risk transfer can manage only the damage costs, but not the tarnished reputation of BMTA. Hence, this type of risk should be well managed to the acceptable level.
- 2.2 Risks associated with passengers' dissatisfaction. The passengers generally require high levels of convenience, fast and safe bus services. After BMTA has managed this matter perfectly well, the passengers' satisfaction increased by 23.68%.

- 1.2 ความเสี่ยงด้านการปรับเปลี่ยนทางเดินรถให้เข้มต่อความต้องการของประชาชน เมื่อจากเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพและปริมณฑล มีลักษณะซ้ำซ้อน หรือว่ากันเท่านั้นสายที่มีมีรูปประจำทางวิ่งหลาຍสาย ทำให้การใช้ประโยชน์จากรถโดยสารไม่เกิดประโยชน์สูงสุด ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรเด็กการสูญเสียต้นทุนพลังงาน หากการซื้อรถต่อจะห่วงโซ่ ถ้าหากนั้นเอง และระบบขนส่ง อีกทั้ง ทำให้ผู้ให้บริการไม่ได้รับความสะดวกสบายและความรวดเร็วในการเดินทาง
- 1.3 ความเสี่ยงด้านการบริการประจำผู้ให้บริการอย่างเท่าเทียมกัน ตามมาตรฐานสากล เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการของ บสบก.
- 1.4 ความเสี่ยงด้านการจัดการและการกำกับดูแลโดยสหภาพ เห็นควรปลดภาระ เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการของรถเด็กทุน ร่วมบริการให้ได้มาตรฐานเดียวกันกับรถ บสบก.
- 1.5 ความเสี่ยงด้านการจัดการด้านการเงิน เป็นความเสี่ยงที่เกิดจากปัญหาด้านนโยบาย ซึ่งที่ผ่านมาไม่รู้วิสาหกิจบางแห่งต้องถูกบีบตัวลง เนื่องจากขาดสภาพคล่องทางการเงินสำหรับ บสบก. ปัจจัยเสี่ยงนี้มีมาจากการที่ไม่สามารถเข้ามาโดยสารเพื่อให้สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายในเรื่องต่างๆ ได้ ทั่วไป ค่าเชื้อมน้ำรุ่ง ค่าไฟฟ้า ค่าเชื้อครดิต ค่าดอกเบี้ยรุ่ง เป็นต้น บสบก. จึงต้องบริหารจัดการเพื่อให้เกิดสภาพคล่องทางการเงินในระดับที่ยอมรับได้

2. ความเสี่ยงด้านด้านปฏิบัติงาน

- 2.1 ความเสี่ยงด้านการเกิดอุบัติเหตุ เมื่อจากใน การเกิดอุบัติเหตุ แต่ละครั้งเกิดผลเสียต่อ บสบก. ทั้งในด้านค่าเสียหายและชื่อเสียงที่เสียหาย บสบก. ได้บริหารความเสี่ยงโดยการประกันอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นการโอนความเสี่ยงให้กับผู้อื่น แต่อย่างไรก็ต้องไปปัดตัวเองมาจ่าย ซึ่งค่าเสียหายเฉพาะคู่กรณัมที่น้ำมันยังคงมีความสูญเสียที่มีไว้ตัวเงินคงเหลืออยู่คือการเสียต่อเสีย จึงไม่สามารถโอนได้ จึงต้องบริหารจัดการเพื่อลดความเสี่ยงที่อยู่ในระดับที่ยอมรับได้
- 2.2 ความเสี่ยงด้านผู้ให้บริการไม่เพียงพอ ไม่อาจคาดการณ์ได้ ต้องการให้บริการที่คงกว้าง รวดเร็ว และปลอดภัยที่สุด บสบก. ได้บริหารจัดการในเรื่องนี้ และผลสำรวจ ความพึงพอใจเพิ่มขึ้นร้อยละ 23.68



2.3 Risks associated with IT usage. This type of risk stems from damages incurred due to the executives' inaccessibility to critical information in an appropriate amount and time. In this aspect, the early warning system for the executives was installed and data analysis from the available database was gathered from various departments. This system involves the following systems: liquidity warning, complaint warning, and accident warning, and it will warn the executives regarding the level of risk factors. In addition, the IT system is constantly updated to support extensive IT usage at present and in the future.

2.4 Risks associated with the regulating of private bus operators regarding accidents, bus body inspection, and service quality, so as to achieve the same quality as BMAT buses.

3. Financial Risks

3.1 Risks associated with lack of liquidity due to inability of BMAT to raise bus fares to cover various types of expenses, and its failure in receiving the PSO subsidy from the government. Thus, BMAT has to manage this risk by generating revenues from other sources to compensate for the said losses.

3.2 Risks associated with high diesel prices that critically affect BMAT's operating costs in terms of increasing price difference and time period of price increase. Since BMAT generally has to absorb these costs first for a certain period of time, it is required to manage this type of risk on a regular basis.

4. Compliance Risks

4.1 Risks associated with contract signing and compliance. Due to the non-compliance with various signed contracts, proper contract management is required.

4.2 Risks associated with ethics and codes of conduct among executives and employees, so as to determine practical conducts and ethical standards expected from the executives and employees.

4.3 Risks associated with best practice in terms of compliance with laws, rules & regulations to prevent potential corruption and conflict of interest. In the 2007 fiscal year, BMAT conducted the strategic risk management, held workshops to generate the action plan, prepare the risk management guidebook, and implement IT system to support effective risk management.

2.3 ความเสี่ยงด้านการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายเนื่องจาก�行ที่ผู้บริหารไม่ได้รับข้อมูลเพื่อการบริหารในปริมาณและเวลาที่เหมาะสม ได้จัดทำระบบ Early Warning System สำหรับผู้บริหารโดยการสร้างระบบการประมวลผลข้อมูลจากฐานข้อมูลที่ได้รวมรวมไว้แล้วจากการรายงานของส่วนงานต่างๆ โดยระบบสามารถเตือนให้ผู้บริหารทราบได้ว่าปัจจัยเสี่ยงแต่ละเรื่องมีความเสี่ยงอยู่ในระดับใด ระบบดังกล่าวได้แก่ ระบบแจ้งเตือนเรื่องสภาพคล่อง ระบบแจ้งเตือนเรื่องร้องเรียน ระบบแจ้งเตือนเรื่องอุบัติเหตุ พร้อมทั้งมีการพัฒนาศักยภาพของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้ก้าวสูงขึ้น เพื่อรับการใช้งานปัจจุบันและอนาคต

2.4 ความเสี่ยงด้านการกำกับดูแลและออกตามร่วมมือการที่ยกันการเก็บคุณิตเหตุ ภาระพลด คุณภาพการบริการ เพื่อให้ได้มาตรฐานที่เข้มงวดของคุณภาพ

3. ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.1 ความเสี่ยงจากการขาดสภาพคล่องทางการเงิน จากการที่ ขณะนี้ ไม่สามารถปรับเปลี่ยนค่าโดยสารเพื่อให้สอดคล้องกับค่าใช้จ่ายในเชิงต่างๆ และการไม่ได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐบาลใน การให้บริการเชิงสังคม ขณะนี้ จึงต้องบริหารจัดการเพื่อให้เกิดรายได้ในด้านอื่นมาทดแทนที่ขาดหายไปได้ในระดับหนึ่ง

3.2 ความเสี่ยงด้านการปรับราคาน้ำมันสูงขึ้น การปรับราคาน้ำมันมีผลต่อต้นทุนการดำเนินการของ ขณะนี้ อย่างมาก ทั้งในแง่ของล่ามต่างแขกชาติที่สูงขึ้น และระยะเวลาที่ขึ้นราคาก็ซึ่งส่วนใหญ่ของต้นทุนที่เพิ่มนี้ ขณะนี้ ต้องรับเอาต้นทุนนี้ไว้ลงในส่วนของเบ็ดเตล็ดที่สูงขึ้น จึงเป็นความเสี่ยงต่อความเสี่ยงทางขององค์กร ที่จะต้องมีการบริหารอย่างสม่ำเสมอ

4. ความเสี่ยงด้านกฎระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมาย

4.1 ความเสี่ยงด้านการท้าสัญญา และการปฏิบัติตามสัญญา เนื่องสัญญางานสัญญาไม่ได้รับการปฏิบัติตามสัญญา ต้องมีการบริหารสัญญาต่างๆ

4.2 ความเสี่ยงด้านจริยธรรมและจรรยาบรรณของผู้บริหาร และพนักงาน เพื่อการทำหน้าที่เป็นแนวทางปฏิบัติ และสร้างความชัดเจนเกี่ยวกับมาตรฐานจริยธรรม และจรรยาบรรณที่องค์กรคาดหวังจากผู้บริหาร และพนักงาน

4.3 ความเสี่ยงด้านการกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับ เพื่อป้องกันการทุจริต การประทุติมิชอบ และผลประโยชน์ที่แท้จริง สำหรับในปีงบประมาณ 2550 องค์กรรายงานส่งมาลงเครื่องเพื่อได้กำหนดแนวทางการบริหารความเสี่ยง เป็นการบริหารความเสี่ยง ให้เกิดอยู่ที่ พร้อมทั้งจัดตั้งหน่วยงานเชิงปฏิบัติการ (Work Shop) เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan) จัดทำคู่มือบริหารความเสี่ยง และนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาสนับสนุนการบริหารจัดการความเสี่ยงให้สมดุลที่สุด

อัตรากำลังพนักงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ณ วันที่ 30 กันยายน 2550

Number fo Staff of Bangkok Mass Transit Authority

ผล
Perfo

ลำดับ No.	ตำแหน่ง Position	สำนัก Office	เขต 1 Zone1	เขต 2 Zone2	เขต 3 Zone3	เขต 4 Zone4	เขต 5 Zone5	เขต 6 Zone6	เขต 7 Zone7	เขต 8 Zone8	รวม Total	หมายเหตุ Remark
1	ผู้อำนวยการ /Director	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	บุคลากร Employee
2	ที่ปรึกษาองค์กรฯ Organization Consultant	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	to the operator were
3	ประจำสำนักงานที่ต่างๆ (ระดับ 8) Stationed at Organization (level 8)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	ผู้อำนวยการ 1 อัตรา Director 1 แพทย์ 2 อัตรา Doctor 2 รวม 2 อัตรา Total 2
4	รองผู้อำนวยการ /Deputy Director	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1. 3.5
5	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ /Assistant Director	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2. 3.4
6	ประจำฝ่าย ศพม. (ระดับ 5) Soi Phrom Section (level 5)	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	3. 9.8
7	ผู้อำนวยการศูนย์กลางฯ Director of Center	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8	3. 9.8
8	ผู้อำนวยการเขตฯ /Section Director	-	1	1	1	1	1	1	1	1	8	3. 9.8
9	ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต Assistant Section Director	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3. 9.8
10	ผู้ช่วยผู้อำนวยการตรวจสอบฯ Assistant Inspection section	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3. 9.8
11	หัวหน้ากองฯ /Section Chief	18	5	5	5	5	4	4	5	5	56	3. 9.8
12	หัวหน้าส่วน (ระดับ 5) Section Chief (level 5)	29	8	10	11	11	11	11	11	9	111	3. 9.8
13	หัวหน้างาน (เทียบเท่าระดับ 5) Work Chief (Equivalent level 5)	12	-	-	-	-	-	-	-	-	12	3. 9.8
14	พ.ประจ้าท่าน้ำจาน /Officer	329	90	98	67	56	59	63	84	61	329	3. 9.8
15	แพทย์ /Doctor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3. 9.8
16	พยาบาลฯ /Nurse	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3. 9.8
17	ผู้ช่วยพยาบาล /Nurse Aid	7	-	-	-	-	-	-	-	-	7	3. 9.8
18	พ.การเงินค่าโดยสาร (เงิน) Passenger Fee Financial Officer	7	37	42	30	17	26	23	32	22	229	3. 9.8
19	พ.บัญชีค่าโดยสาร (ตัว)	-	30	32	26	23	23	21	27	21	203	3. 9.8
20	นักถ่ายภาพ /Photographer	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	3. 9.8
21	พนักงานเครื่องสารเคมีเทคนิค	2.8	10	11	9	7	7	7	12	6	109	3. 9.8
22	พนักงานเพิ่มเติม /Auxiliary	11	4	3	5	-	6	5	5	3	42	3. 9.8
23	พนักงานความสะอาด /Cleaner	10	19	14	-	4	6	-	7	3	63	3. 9.8
24	ยก /Gauge	-	-	-	-	1	-	-	25	1	27	3. 9.8
25	พ.เติมไก่บิน /Petro Fill Up Officer	-	19	22	24	12	19	6	17	9	128	3. 9.8
26	นักการ /Officer	3	4	4	3	4	5	-	4	2	29	3. 9.8
27	พนักงานซ่อม /Car Technician	9	-	-	-	-	11	4	-	-	14	3. 9.8
28	นำร่อง /Technician	104	-	3	1	-	41	23	-	-	172	3. 9.8
29	พนักงานเดินรถ (จ่ายานยนต์) Car Driving Officer (attribute vehicle)	-	21	22	14	6	8	6	12	11	100	3. 9.8
30	ผู้จัดการสายฯ /Section Manager	-	17	5	13	8	11	9	14	12	89	3. 9.8
31	ผู้ช่วยผู้จัดการสายฯ Assistant Section Manager	-	5	13	2	3	4	6	5	5	43	3. 9.8
32	นำร่องฯ /Car Controller	-	68	59	48	41	48	42	65	37	408	3. 9.8
33	นำร่องท่อ /Car Garage Controller	-	14	15	10	10	9	6	10	9	83	3. 9.8
34	พนักงานตรวจสอบฯ /Inspection Officer	33	-	-	-	-	-	-	-	-	33	3. 9.8
35	นำร่องฯ /Inspector	-	37	100	41	43	46	47	45	43	402	3. 9.8
36	สายตรวจพิเศษ /Special Inspector	73	-	-	-	-	-	-	-	-	73	3. 9.8
37	พนักงานคนขับ /Office driver	24	12	9	9	10	6	7	11	8	96	3. 9.8
38	พนักงานฯ /Driver	-	1,086	1,052	938	833	841	741	1,066	762	7,319	3. 9.8
39	พนักงานฯ /Money Collector	-	1,109	1,087	968	845	832	749	1,063	767	7,420	3. 9.8
รวม /Total		723	2,596	2,607	2,225	1,940	2,015	1,781	2,522	1,797	18,206	3. 9.8

ผลการดำเนินงานปี 2550

Performance of the Bus Operations for Fiscal Year 2007

In the 2007 fiscal year, BMTA provided bus services to the public operated by both BMTA buses and private-operating buses. As of September 30, 2007, 16,909 buses were on service and could be categorized as follows:

1. 3,535 BMTA buses divided into

- 1,674 regular buses
- 1,861 air-conditioned buses (NGV Mar Buses excluded)

2. 3,491 large private operating buses divided into

- 2,559 regular buses
- 932 air-conditioned buses

3. 9,883 small private operating buses divided into

- 1,069 mini-buses
- 2,304 mini-vans
- 6,510 city buses

The average number of BMTA buses on service totaled 3,244 buses/day, categorized into 1,564 regular buses and 1,680 air-conditioned buses—the total of 91% of all available buses. Bus services were provided in the total of 108 routes, or 11,102,981 rounds, with the total distance of 299,513,431 kilometers. The fuels consumed included 135,060,739 litres of diesel, and 2,979,680 cubic meters of natural gas. The total number of passengers was 613,475 million people, and the total bus fares generated amounted to 6,507,968 million Baht.

Service Quality

In the 2007 fiscal year, BMTA provided bus service in accordance with the ISO 9001:2000 on the regular basis in all bus routes. The Third Party Personal Insurance and the liability insurance at the amount of 47,964 million Baht with Sarporn Insurance Co.,Ltd. were provided to the passengers in order to ensure their confidence in boarding BMTA buses.

Organizational Development

1. Service Areas

Providing 3 bus routes (no. 65, 70, and 97) to connect with MRT at Bang Sue station during both rush-hour and non-rush-hour periods.

In cooperation with Carrefour-Samrong Branch, the Samutprakan Governor, and the Commission for the Management of Land Traffic (CMLT), Samutprakan province, BMTA launched the passenger transfer station at Carrefour-Samrong Branch. This station serves as the transferring point for buses no. 2, 23, 45, 129, and 513 and provides service since May 14, 2007 during 5 a.m. to 10 p.m. everyday. This initiative aimed at providing more conveniences for the passengers, and reducing wasteful kilometers from to-and-from running buses.

ปีงบประมาณ 2550 ของบก.ได้จัดรถโดยสารประจำทางออกให้บริการประชาชนทั้งหมดโดยสารที่ ขสมก. ดำเนินการเอง และที่ให้สัมภารณ์แก่เอกชน ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 มีจำนวนทั้งสิ้น 16,909 คัน ประกอบด้วย

1. รถโดยสารของ ขสมก. 3,535 คัน แยกเป็น

- | | |
|---------------|----------------------------|
| - รถธรรมด้า | 1,674 คัน |
| - รถปรับอากาศ | 1,861 คัน (ไม่รวมรถแม่น้ำ) |

2. รถโดยสารของเอกชน ขนาดใหญ่ 3,491 คัน แยกเป็น

- | | |
|---------------|-----------|
| - รถธรรมด้า | 2,559 คัน |
| - รถปรับอากาศ | 932 คัน |

3. รถโดยสารของเอกชน ขนาดเล็ก 9,883 คัน แยกเป็น

- | | |
|---------------|-----------|
| - รถมินิบัส | 1,069 คัน |
| - รถตู้โดยสาร | 2,304 คัน |
| - รถในเมือง | 6,510 คัน |

ในส่วนของ ขสมก.นำร่องโดยสารออกให้บริการ เมื่อ

3,244 คัน/วัน เป็นรถธรรมด้า 1,564 คัน รถปรับอากาศ 1,680 คัน คิดเป็น 91% ของรถประจำการ ในจำนวนเดินทางทั้งสิ้น 108 เส้นทาง โดยมีเที่ยววิ่งบริการรวม 11,102,981 เที่ยว ระยะทางทั่วรวมทั้งหมด 299,513,431 กม. ใช้เชื้อเพลิงทั้งสิ้น แยกเป็น น้ำมันดีเซล 135,060,739 ลิตร ก๊าซ 2,979,680 ลบ.ม. โดยมีผู้ใช้บริการรวม 613,475 ล้านคน และมีรายได้ค่าโดยสารรวม 6,507,968 ล้านบาท

คุณภาพการให้บริการ

ในปีงบประมาณ 2550 ขสมก.สามารถให้บริการรถโดยสารประจำทางแก่ประชาชนด้วยคุณภาพการให้บริการตามมาตรฐาน ISO 9001 : 2000 ให้ได้อย่างต่อเนื่องทุกสาย และได้มีการจัดทำประวัติยศค่าหัวรับผู้โดยสารทั้งหมด พ.ร.บ. และประเวท 3 ระยะเวลา 1 ปี กัน น. สนับสนุนถึงระดับ ก็เป็นเงิน 47,964 ล้านบาท เพื่อให้ผู้ใช้บริการมีความมั่นใจในการเดินทางด้วยรถโดยสารของ ขสมก.

2. ด้านนวัตกรรม

1. ด้านนวัตกรรม

จัดรถโดยสาร 3 สาย ได้แก่ 65, 70 และ 97 ซึ่งอนุเคราะห์ไฟฟ้าได้ดี ณ สถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ทั้งในเวลาเร่งด่วน และนอกเวลาเร่งด่วน

- ขสมก.ประสานงานกับผู้รับเหมารถทางคาร์ฟูร์สำโรง ผู้ว่าราชการ จ.สมุทรปราการ และคณะกรรมการจัดการราษฎรทางบก จ.สมุทรปราการ จัดทำสถานีเปลี่ยนผ่านโดยสารที่บีบีวนห้างคาร์ฟูร์สำโรง ให้ไว้เป็นจุดเปลี่ยนผ่านโดยสารมีสาย 2, 23, 45, 129 และ 513 โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 14 พ.ค.50 ระหว่างเวลา 5.00-22.00 น. ทุกวัน เพื่อเพิ่มความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ และเป็นการลด กม.สูญเปล่าจากการต้องจอดไปกลับรถของรถสายดังกล่าวด้วย

- launching a public relations program to introduce safety tips on bus boarding to the students in various schools both in Bangkok and the boundary areas. Those tips include, for example, no mobile phone using while boarding, no boarding outside the bus-stop area, and no standing blocking the bus door, etc.

- Nine PR mobile units were also provided in every zone and at the head office as the one stop service for the passengers. This mobile service started formally on May 16, 2007 at the Victory Monument, serving as the unit for taking complaints and advices regarding bus service, answering route inquiries, selling coupons, and notifying the public about the 'Happy Family' Project with BMTA.

- Improving the 184 call center to be a complete service providing center.



2. Service Aspect

- Arranging a training project on 'Roles and Functions of Support Staff' to increase operational knowledge and understanding among the office staff.

- From December 2006 to March 2007, BMTA provided 10 training courses on 'Impressive Service, Accident Free' at the Auditorium of Rattana Bundit University-each course covering 500 employees of BMTA and private operators.

- Providing a training course on 'Increase Work Efficiency' to 12 batches of employees levels 1-3 from October 2006 to March 2007.

- Providing a training course on 'Innovative Personnel Management Techniques' to the employees. This course aimed at cutting down the bureaucratic red tape to increase work efficiency and provide greater benefits for the customers.

- In addition, BMTA cooperated with Non Formal Education Office (NFE) to uplift the education level among BMTA offices and employees who wanted to upgrade their education at the levels of primary school, junior high school, senior high school, and vocational school.

- Providing a training course on 'Personality Development and Consciousness in Safe Driving' for 10 batches of BMTA's and private operators' employees from May to June 2007.

- จัดอบรมหลักสูตร 'นบทบาทและหน้าที่พนักงานสนับสนุน' สานห่วงพนักงานประจำสำนักงาน ให้มีความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน

- จัดอบรมประชารัตน์ศูนย์เคลื่อนที่ เป็นอีกหนึ่งบริการเบ็ดเตล็ดเดียว (One Stop Service) ที่ทุกเขต และ สนม. จัดให้บริการประชาชน รวม 9 ต้น ได้แก่ กิจกรรมอย่าง周年 ประจำปี 16 พ.ศ.50 บริเวณอนุสาวรีย์ชัยฯ ให้บริการรับเรื่องร้องเรียน และ บริการ สอบถามเส้นทาง จราจรน้ำยถุง กลางประชารัตน์ศูนย์เคลื่อนที่ ของกรุงเทพมหานครโดยวิสาหกิจสันติ์กับบริการ ฯลฯ

- ปรับปรุง Call Center โทร 184 ให้เป็นบริการที่ลับมุขบันดาล

2. ด้านบุคลากร

- จัดให้อบรมหลักสูตร 'นบทบาทและหน้าที่พนักงานสนับสนุน' สานห่วงพนักงานประจำสำนักงาน ให้มีความรู้ ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน

- จัดอบรมหลักสูตร 'บริการประทับใจ ปลดหักจากภัยน้ำท่วม' ที่หอประชุมมหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต จำนวน 10 รุ่น รุ่นละ 500 คน ทั้งพนักงานองค์การและแขกร่วมบริการ ตั้งแต่เดือน ธ.ค.49 - มี.ค.50

- จัดอบรมพนักงานหลักสูตร 'การเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน' สำหรับพนักงานระดับ 1 - 3 จำนวน 12 รุ่น ตั้งแต่เดือน ธ.ค.49 - มี.ค.50

- จัดอบรมพนักงานหลักสูตร 'เทคนิคการบริหารงานบุคคลใหม่' ลดขั้นตอนการทำงาน เพื่อความสะดวก快捷 นิปปะลิชิกา และเป็นประโยชน์กับผู้มีติดต่อ

- อบรม ประสาณงานกับสำนักบริหารการศึกษานอกใจเรียน ร่วมกับศูนย์ต้นการศึกษาให้กับเจ้าหน้าที่และพนักงาน ฯลฯ ที่สนใจด้วยการยกเว้นค่าใช้จ่าย ระดับประมาณค่าใช้จ่าย มีรายเดือน ต่อเดือน มีรายเดือนต่อเดือน ไม่ต้องจ่าย และการศึกษาสายอาชีพ เพื่อให้ทุกคนได้มีความรู้เพิ่มขึ้น

- จัดอบรมหลักสูตร 'การพัฒนาบุคลิกภาพ และจิตศรัทธาใน การขับรถอย่างปลอดภัย' สานห่วงพนักงานบุคคล ฯลฯ และ รถร่วมบริการ จำนวน 10 รุ่น ตั้งแต่เดือน พ.ค.-มิ.ย.50



- Providing a training course on 'Personality Development to success' for 20 batches of BMATAs and private operators' employees from May 2007.

- In addition, the Personnel Development Center also held 17 more personnel training courses during the 2007 fiscal year.

3. Social Support Aspect

- Providing free service of 30 Euro I buses in the Royal Flora 2006 at Chiangmai province from November 1, 2006 to January 31, 2007.

- On February 12, 2007, BMATAs received 1 air-conditioned NGV bus from Tri Patch Isuzu Sales Co., Ltd. to be used in the 1-year test run. This endeavor is to figure out the use of alternative energy in the future.

- To celebrate HM the King's 80th Birthday Anniversary and HRH Princess Kalayaniwattana's 86th Birthday Anniversary, BMATAs, in cooperation with the National Culture Commission, held an ordination project for 18 monks at Rama IX Temple on April 19, 2007.

- On July 9, 2007, BMATAs reduced bus fares by half for senior citizens (over 60 years old). This fare reduction is expanded from the specific designated period to 24 hours for both regular and air-conditioned buses.

- With the support of BMATAs AIDS Center, BMATAs assigned 41 route managers to attend the AIDS Prevention and Soulution Project. This program is to increase their knowledge and understanding about AIDS so that they can be safe with the infected, reduce risk behaviors, encourage team AIDS care group to disseminate knowledge about AIDS, and to cut down AIDS spread in a correct manner.

- To celebrate HM the King's 80th Birthday Anniversary, BMATAs encouraged the employees to dress in Thai cloth as an effort to conserve Thai culture and a support on the philosophy of Sufficiency Economy.

- On the Referendum Day on the Draft Constitution (Aug. 19, 2007), BMATAs reduced bus fares by 50% to the passengers from 7 a.m. to 5 p.m.

- In the 2007 fiscal year, BMATAs provided free services in various auspicious occasions, e.g. National Youth Day, Makha Bucha Day, Their Majesties' Birthday Anniversaries, etc. The free service was provided by 23 regular buses and 3 air-conditioned buses, with the costs of 71,237 Baht and the opportunity cost of 52,829 Baht.

- In the 2007 fiscal year, BMATAs cut down the energy usage from that of the 2006 fiscal year as follows:
Electricity usage was down by 956,311 units, or 13.84%
Water usage was down by 115,906 units, or 23.73%
Diesel consumption was down by 13,122,115 litres, or 8.86%

- จัดอบรมหลักสูตร "การพัฒนาบุคลิกภาพสู่ความสำเร็จ" สำหรับพนักงานเก็บค่าโดยสาร ขสมก. และรถร่วมบริการ จำนวน 20 รุ่น ตั้งแต่เดือน พ.ค. 50

- นักงานนี้ในส่วนของศูนย์พัฒนาบุคลากร ยังมีการจัดอบรมหนังงานหลักสูตรต่างๆ ประจำปีงบประมาณ 2550 อีก 17 โครงการ

3. ด้านการสนับสนุนเชิงสังคม

- จัดรถโดยสารถูกสูตร 30 ตัน รับ-ส่ง ประชาชนฟรี ในงานมหกรรมพิชิตานาเลิมพระเที่ยวงดงาม ราชพฤกษ์ 2549 ที่จังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่วันที่ 1 พ.ย.49-31 ม.ค. 50

- วันที่ 12 ก.พ. 50 รับมอบรถปรับอากาศให้กิจการธรรมชาติ NGV จาก บ.ดีซีพารค์ชูเซอร์ จำกัด จำนวน 1 คัน ให้กิดลงรั่ว รับ-ส่งผู้โดยสารเป็นมืออาชีวะ 1 ปี เพื่อเป็นพัฒนาทางเลือกในอนาคต

- สนง.ได้ประชุมงานกับสำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ จัดโครงการพระราชบูปลงบทเพื่อถวายเป็นพระรضاภุกุล เนื่องในโอกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระชนมายุครบ 80 พรรษา และตามเดิมพระเจ้าพี่นางเธอเจ้าฟ้ากัลยาณิวัฒนา กรมหลวงวชิรวัฒนาราชานุวารกุลพระมหามาฆุ 84 พรรษา จำนวน 18 องค์ ที่วัดพระมหา 9 วันที่ 19 เม.ย. 50

- วันที่ 9 ก.ค. 50 ลดหย่อนค่าโดยสารให้ผู้สูงอายุ 60 ปีขึ้นไป จากเดิมที่ต้องเสียค่าโดยสาร 24 บาท ทั้งหมดรวมด้วยและรถปรับอากาศ

- จังหวัดเชียงราย 41 จาย อบรมโครงการป้องกันและแก้ไขปัญหานอคีโนร์คีต้า ให้ความสนใจศึกษาของความคุ้มครองเด็ส์ ดำเนินนามัย กาม. เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจเดียวกับโรคเด็ส์ ให้ผู้เข้ารับการอบรมสามารถช่วยกันผู้ติดเพื่อเตือนอย่างปลอดภัย ลดพฤติกรรมความเสี่ยง แผลพ้อหายล้มและรับภัยไม่ดีกับเด็ก

- สนง. ร่วมอนุรักษ์วัฒนธรรมไทย งานปรัชญาเหราธิรัก พะเพียะ นำไปทางหลักที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมีพระชนมายุครบ 80 พรรษา ด้วยการแต่งกายด้วยผ้าไทยสีบเดดห์ละ 1 วัน

- วันที่ 19 ส.ค. 50 เป็นวันลงประชามติรับร่างรัฐธรรมนูญฉบับใหม่ องค์การลดหย่อนค่าโดยสารให้ผู้ใช้บริการ 50% ตั้งแต่เวลา 7.00 - 17.00 น.

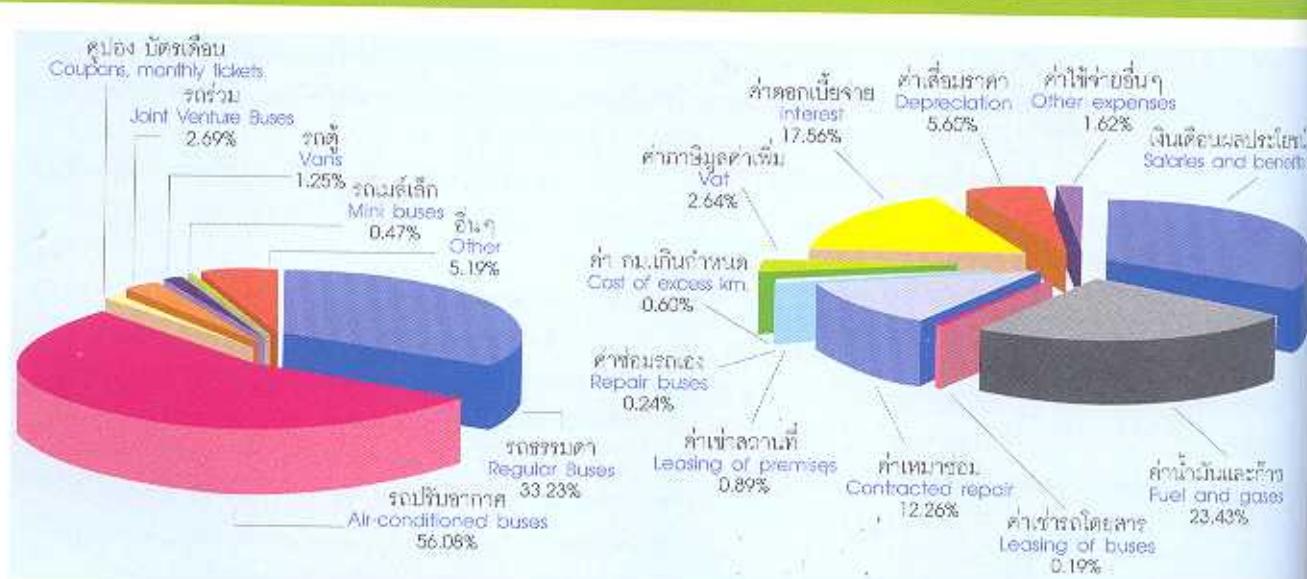
- เป็นปีงบประมาณ 2550 จัดรถโดยสารให้บริการฟรีโดยปีนี้ คาดเดือนแทน เนื่องในโอกาส庄严ฯ ซึ่ง วันเด็กแห่งชาติ วันวิสาขบูชา วันเฉลิมพระชนมพรรษา เป็นตน จำนวน 26 คัน และเป็น รถธรรมชาติ 23 คัน ราคารับภักกาศ 3 คัน นิ่งค่าใช้จ่าย 71,237 บาท ได้ยกเว้นในการหารายได้ 52,829 บาท

- การประชุมเชิงพัฒนา ในปีงบประมาณ 2550 สามารถลดคงกำไรปีก่อน 71,237 บาท

การใช้ไฟฟ้า	ลดลง	956,311	หน่วย	ลดเป็น	13.84%
การใช้น้ำประปา	ลดลง	115,906	หน่วย	ลดเป็น	23.73%
การใช้น้ำมัน	ลดลง	13,122,115	ลิตร	ลดเป็น	8.86%

โครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่าย ปีงบประมาณ 2550 (หน่วย:ล้านบาท)

Structure of Revenues and Expenses (unit:million baht)



1. Revenues:

Items	Amount
Regular buses	2,397.518
Air-conditioned buses	4,046.109
Coupons, monthly tickets	64.341
Joint Venture Buses	208.348
Vans	90.513
Mini buses	34.129
Others	374.305
Total	7,215.263

2. Expenses:

Items	Amount
Salaries and Benefits	4,580.206
Fuel and gases	3,068.113
Leasing of buses	24.549
Contracted repair	1,605.086
Cost of excess kilometers	79.156
Repair buses by own	31.988
Leasing of premises	114.843
VAT	345.743
Interest	2,299.707
Depreciation	733.290
Other Expenses	212.579
Total	13,095.260

Summary of performance:

- Net (Loss): 5,879.997 million baht or average 17,087 million baht per day.
- EBITDA (Loss): 2,847.000 million baht or average 9,338 million baht per day.

Remark: Gas expense 22.976 million baht per year.

1. รายได้

รายการ	จำนวนเงิน
รถโดยสารประจำทาง	2,397.518
รถโดยสารปรับอากาศ	4,046.109
ตั๋วเดือนทั่วไปบัตรเดือน	64.341
จากอุดรธานี	208.348
จังหวัดอุบลราชธานี	90.513
จังหวัดเชียงใหม่	34.129
อื่นๆ	374.305
รวม	7,215.263

2. ค่าใช้จ่าย

รายการ	จำนวนเงิน
เงินเดือนและสวัสดิการ	4,580.206
เชื้อเพลิงและก๊าซ	3,068.113
ค่าเช่ารถโดยสาร	24.549
ค่าเช่าห้องซ่อม	1,605.086
ค่า กม.เกินกำหนด	79.156
ค่าซ่อมรถตู้เมือง	31.988
ค่าเช่าสำนักงาน	114.843
ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม	345.743
ค่าดอกเบี้ยจ่าย	2,299.707
ค่าเสื่อมราคา	733.290
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	212.579
รวม	13,095.260

สรุปผลการดำเนินงาน

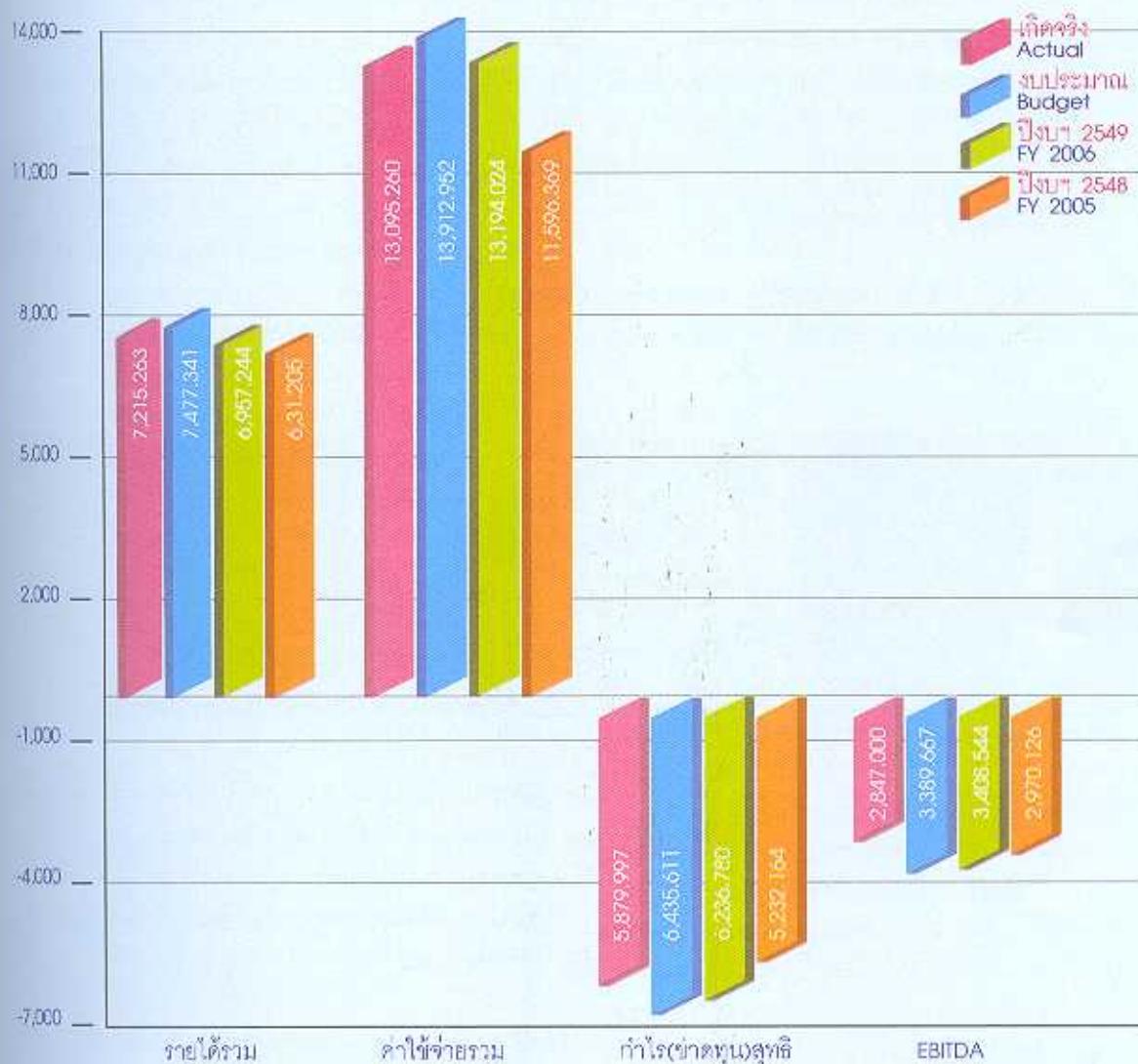
- ขาดทุนสุทธิ 5,879.997 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 16,110 ล้านบาท/วัน
- ขาดทุน EBITDA 2,847.000 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 7,800 ล้านบาท/วัน

หมายเหตุ: ค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิง 22.976 ล้านบาท/ปี

แสดงผลการดำเนินงานด้านกำไร (ขาดทุน) ปีงบฯ 2550 เปรียบเทียบกับงบประมาณ ปีงบฯ 2549 และปีงบฯ 2548

The Graph Shows Performance Profit

(Loss) in Fiscal Year 2007 Comparison with Budget Fiscal Year 2006 and 2005



The performance in Fiscal Year 2007: Total Revenues is 7,215,263 million baht, total expenses 13,095,260 million baht which caused Net (loss) 5,879,997 million baht, EBITDA (loss) 2,847,000 million baht.

Comparison with budget

Net (loss) is lower 555,614 million baht $\approx 8.63\%$

EBITDA (loss) is lower 542,667 million baht 16.01%

Comparison with FY2006

Net (loss) increases 356,783 million baht 5.72%

EBITDA (loss) increases 561,544 million baht 16.47%

Comparison with FY2005

Net (loss) increases 647,833 million baht 12.38%

EBITDA (loss) increases 123,126 million baht 4.15%

ผลการดำเนินงานปีงบฯ 2550 งบประมาณรายได้ 7,215,263 ล้านบาท ค่าใช้จ่าย 13,095,260 ล้านบาท 迳ผลให้ขาดทุนสุทธิ 5,879,997 ล้านบาท ขาดทุน EBITDA 2,847,000 ล้านบาท

เปรียบเทียบกับงบประมาณ

- ขาดทุนสุทธิ ต่ำกว่า 555,614 ล้านบาท ติดเป็นร้อยละ 8.63
- ขาดทุน EBITDA ต่ำกว่า 542,667 ล้านบาท ติดเป็นร้อยละ 16.01
- เปรียบเทียบกับปีงบฯ 2549
 - ขาดทุนสุทธิ ลดลง 356,783 ล้านบาท ติดเป็นร้อยละ 5.72
 - ขาดทุน EBITDA ลดลง 561,544 ล้านบาท ติดเป็นร้อยละ 16.47
- เปรียบเทียบกับปีงบฯ 2548
 - ขาดทุนสุทธิ เพิ่มขึ้น 647,833 ล้านบาท ติดเป็นร้อยละ 12.38
 - ขาดทุน EBITDA ลดลง 123,126 ล้านบาท ติดเป็นร้อยละ 4.15

ความสำเร็จต่อการกิจหน่วยงาน

The Success in Achieving the Mission

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) is a public utility state-owned enterprise in the Ministry of Transport. BMTA's duty and responsibility are to provide bus services in Bangkok and 5 nearby provinces such as Nonthaburi, Pathumthani, Samutprakan, Samutsakorn, and Nakhon Pathom. In addition, BMTA also provides other services related to mass transit. Bus services of BMTA in addition to regular ones are as follows:

1. 1 route of school bus
2. 28 routes of express-way bus
3. 43 routes of night bus
4. 58 routes of BMTA bus and 53 routes of private bus connecting to MRT
5. 48 routes of BMTA bus and 40 routes of private bus connecting to BTS
6. 53 routes of BMTA bus and 42 routes of private bus connecting to ferry and express ferry
7. 66 routes of BMTA and private buses connecting to train stations in urban area boundary areas
8. Put into legal order of 6,510 air-conditioned minivans (116 routes) and 300 NGV air-conditioned minivans (7 routes)
9. In the process of putting the 6,510 minivans into legal order, the first set of 2,262 minibuses are requesting for legalization.

The performances in relation to main mission (bus operation) are as follows:



ทั้งนี้ ก. เป็นรัฐวิสาหกิจประจำกิจการสาธารณะไปกับสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจและขอบเขตความรับผิดชอบในการให้บริการโดยสายประจำทางแก่ผู้โดยสารทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ในการประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการ上述 ด้วย ซึ่งปัจจุบันมีการจัดเดินรถท่องเที่ยว นอกเหนือจากปกติได้แล้วด้วย

1. รถโดยสารรับ-ส่ง นักเรียน จำนวน 1 เส้นทาง
2. รถโดยสารข้ามทางด่วน จำนวน 28 เส้นทาง
3. รถวิ่งด้วยดีเซลหรือแก๊ส จำนวน 43 เส้นทาง
4. รถโดยสารเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าได้ดิน เป็นรถสองที่ร้าว 58 เส้นทาง รถร่วม 53 เส้นทาง
5. รถโดยสารเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTS เป็นรถสองที่ร้าว 48 เส้นทาง รถร่วม 40 เส้นทาง
6. รถโดยสารเชื่อมต่อเรือด่วน และเรือข้ามฟาก เป็นรถสองที่ร้าว 53 เส้นทาง รถร่วม 42 เส้นทาง
7. รถโดยสารเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าในเมือง และชานเมือง ทั้งรถสองที่ร้าวและรถร่วม รวม 66 เส้นทาง
8. จัตุรaruine รถโดยสาร จำนวน 6,510 คัน รวม 116 เส้นทาง และรถด้วยสารใช้ก๊าซ NGV อีก 300 คัน ใน 7 เส้นทาง
9. ภาครัฐจะเป็นรถสีล้อเล็ก อยู่ระหว่างดำเนินการ ไม่แน่ใจ ว่าจะประกอบการเดินรถโดยทางหน้าเมืองหรือวิ่งการท่องเที่ยว จำนวน 2,262 คัน

โดยมีผลการดำเนินงานตามภารกิจหลัก (เดินรถ) ดังนี้



Bus Operation Performances in the 2007 Fiscal Year

In 2007, BMTA attempted to provide bus routes in corresponding with the passengers' needs. On a daily basis, 3,244 buses (or 91% of available buses) were on service, covering on average of 30,419 rounds per day, a distance of 820,585 km./day, with diesel consumption of 370,029 liters/day and NGV consumption of 8,164 cubic meters/day. The total number of passengers amounted to 613,475 million or an average of 1.681 million/day. BMTA generated the total bus fares of 6,507,968 million Baht or a daily average of 17,830 million Baht per day (with the yearly amount of 33230 million Baht generated from the 'Happy Family' project).



Comparison with the Set Goal

The average number of 8 buses per day (or 0.20%) was on service less than the expected goal. This is due to the fact that, on average, more than 200 buses were on repair, and this had reduced a portion of buses on service. However, BMATA has been attempting to increase the number of bus rounds to accommodate all the passengers. As a result, the number of hours and operating kilometers was 1.62% and 24.1% higher than the set goal, respectively. However, the average amount of gasoline and NGV consumed per day was, respectively, 21,079 litres/day (or 5.39%) and 80 cubic meters/day (or 0.97%) lower than the said goal. In terms of revenue generating, BMATA generated bus fares of 510,477 million Baht (an average of 1,399 million Baht/day) or 7.27% lower than the goal. This is due to the following factors:

- 22 buses were rented out by Airport Authority of Thailand since September, 2006 to provide service in the Suvarnabhumi Airport.
- 30 air-conditioned buses were rented out to the Royal Flora at Chiangmai, from November 1, 2006 to January 31, 2007.
- Few numbers of Ikarus buses was able to provide service due to maintenance problems. Although 43 of them were put out of concession since June 1, 2007, the revenue estimation to be generated from those buses remained intact.
- Since April, 2008, a high number of buses were on repair with an average number of more than 200 buses per day, leading to the revenue loss of 36 million Baht a month.

ผลการดำเนินงานตัวบ่งชี้ ปีงบฯ 2550

การดำเนินงานปีงบฯ 2550 องค์กรพยาบาลจัดสรรออกวิ่งให้สอดคล้องกับผู้ใช้บริการ เฉลี่ย/วัน = 3,244 คน คิดเป็นร้อยละ 91 ของรถประจำการ มีเที่ยววิ่งรวม เฉลี่ย 30,419 เที่ยว/วัน กม./ท่าทาง เฉลี่ย 820.585 กม./วัน และให้น้ำมัน เฉลี่ย 370,029 ลิตร/วัน ใช้แก๊ส เฉลี่ย 8,164 ลบ.น./วัน โดยมีผู้ใช้บริการโดยรวม 613,475 ล้านคน หรือเฉลี่ย 1.681 ล้านคน/วัน และมีรายได้ต่อค่าโดยสารในภาพรวม 6,507,968 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 17.830 ล้านบาท/วัน (ฐานรายได้จากการครอบครัวสูงสุดตั้งกับบริการ ขสมก. ทั้งปี 33,230 ล้านบาท)

ເກົ່າຍັນທີ່ຢູ່ນກັບເປົານມາຍ

รากอကวิจต่ำกว่าเป้าหมาย เฉลี่ย 8 ตัน/วัน คิดเป็นร้อยละ 0.26 เป็นจากตั้งแต่เดือน เม.ย.50 เป็นต้นมา รากอคหชื่อม เฉลี่ย/วัน มากกว่า 200 ตัน ทำให้ต้องยกให้บริการรถลุกลบบางส่วน แต่ได้พยายามเพิ่มเที่ยววิ่งเพื่อให้เที่ยงพอกับผู้ใช้บริการ มีผลให้เที่ยววิ่ง และกันท่าการ สูงกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 1.62 และ 2.41 ในขณะที่การให้ไว้มันต่ำกว่าเป้าหมาย เฉลี่ย 21,079 ตัน/วัน คิดเป็นร้อยละ 5.39 และการให้ก้าวต่ำกว่าเป้าหมาย เฉลี่ย 80 ตบ.m./วัน คิดเป็นร้อยละ 0.97 เนื่องจากประดิษฐ์ภัยในการให้น้ำมันและการใช้ก้าวที่ต้องใช้ 2.19 กม./ตัน และ 1.05 กม./ตบ.m. สูงกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ ล้านกิโลเมตรได้ รายได้ค่าไฟยังสามารถรวมต่ำกว่าเป้าหมายตามงบประมาณ 510,477 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 1,399 ล้านบาท/วัน คิดเป็นร้อยละ 7.27 เมื่อจาก

- ให้ ห.y.r. เผ่ารถปรับอากาศวิ่งในถนนบันสุราษฎร์ธานี รวม 22 คัน ตั้งแต่เดือน ก.y.49
 - ให้เช่าสถานที่จราจรไปริมแม่น้ำเจ้าพระยา ที่แขวงใหม่ ราม 30 คัน ตั้งแต่วันที่ 1 พ.y.49 ถึงวันที่ 31 ม.c.50
 - รถท่องเที่ยวเครื่องน้ำมันปีกุยหาในการซื้อ ออกวิ่งได้น้อย จึงปลด ราชการตั้งแต่ วันที่ 1 ม.c.50 รวม 43 คัน แต่ไม่ได้ปรับ งบประมาณรายได้ลดลง
 - มีรถจอดที่ร้านจำหน่าย เครื่องดื่ม/วัน มากกว่า 200 คัน เป็น มากถึงแพะเดือน เม.y.50 ทำให้ขายได้ยากหายไปเดือนละ ประมาณ 36 ล้านบาท

- Since May, 2007, 21 buses (13 regular and 8 air-conditioned buses) were brought to NGV installation test by a private agent. The test run is still in process, causing them some revenue losses.
- On December 31, 2006, the incidents of 8 bombs throughout Bangkok and the boundary areas reduced the number of bus passengers due to their fear for safety.
- Since July 9, 2007, the senior citizens (over 60 years old) are allowed to pay bus fares in half throughout 24 hours, not only during the designated time period as previously specified.
- On August 19, 2007 (the Referendum Day on the Draft Constitution), BMTA reduced the bus fares by 50% from 7 a.m. to 5 p.m. This incident reduced the BMTA revenue down to 12 million Baht. In addition, the government declared August 20, 2007 as a public holiday, and that cut down the revenue from 19 million Baht to 15 million Baht.
- According to the policy of the Ministry of Transport, 11 new routes connecting to Suvarnabhumi Airport were opened. The revenues generated from these routes were lower than expected, and consequently one route (bus # 556) was cancelled on July 1, 2007.
- In addition to the above-mentioned factors, the construction of road infrastructures throughout Bangkok such as tunnels, flyover bridges, and extending BTS routes, along with the availability of other more efficient modes of public transports (minivan, metered taxi, trolley) also contributed to decreasing revenues of BMTA.

Comparison with the 2006 (2549) Fiscal Year

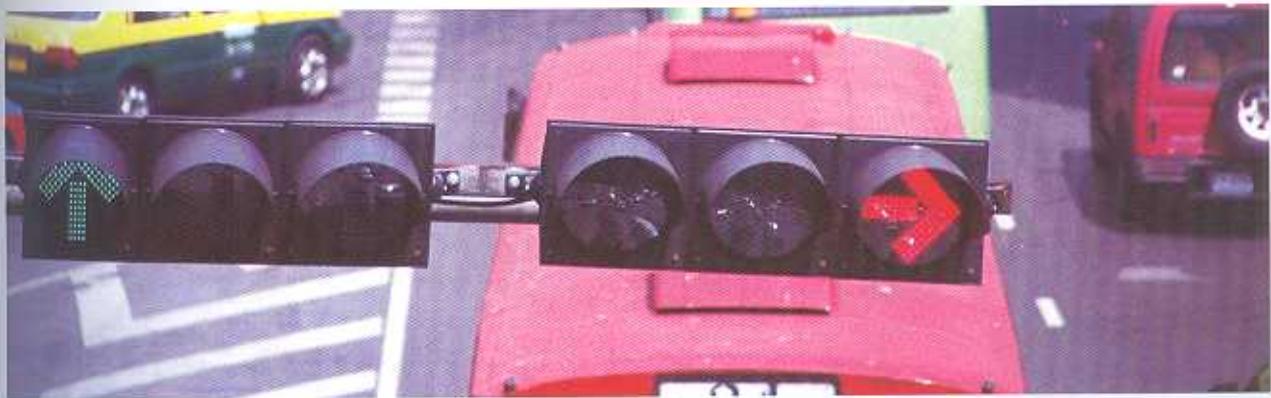
Averagey, the number of buses on service per day was reduced by 15 buses. This is due to the fact that 43 ikonsun buses were put out of commission since June 1, 2007. Moreover, 22 buses were rented out by the Airport Authority of Thailand to provide services in the Suvarnabhumi Airport, 30 air-conditioned buses were rented out to the Royal Flora at Chiangmai, 21 buses were brought to NGV installation test by a private agent, and the higher number of buses was awaiting maintenance. Hence, the average number of buses on service was reduced by 99 buses per day (or 2.9%). However, BMTA increased the route circulation to meet the need of passengers, leading to the higher number of circulations (or operating kilometers), accounting for 1.36% and 1.26% respectively. The amount of diesel used, nevertheless, decreased due to higher efficiency, while the amount of gas used increased due to higher operating kilometers and lower gas usage efficiency. The revenues of BMTA were decreased by 105,437 million Baht, or an average of 0.289 million Baht/day (or 1.5%). The factors leading to the said consequences are similar to those specified in the "Comparison with the Set Goal" section.

- ให้เอกชนนำรถโดยสารมีเพลดองติดตั้งกำลัง NGV รวม 21 คัน เป็นรถธรรมชาติ 13 คัน รถปี. 8 คัน ตั้งแต่เดือน พ.ศ. 50 ขณะนี้การทดสอบยังไม่แล้วเสร็จ ทำให้การหาคนใช้รถโดยสารลดลงหนึ่ง
- วันที่ 31 ธ.ค. 49 เกิดระเบิด 8 จุด ใน กทม. และปริมณฑล ทำให้ห่างเหตุการณ์ไปไม่ประมาณเจ้าในความปลอดภัย ออกนโยบายบริการกันน้อยกว่าปกติ
- วันที่ 9 ก.ค. 50 ผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) ได้รับการลดเพิ่ม รากโดยสารครึ่งราคา จากเฉพาะช่วงเวลาเป็นลดครึ่ง 24 ชม.
- วันที่ 19 ส.ค. 50 เป็นวันลงประชามติรับร่างรัฐธรรมนูญฉบับใหม่ องค์การลดเพิ่มอ่อนค่าโดยสารให้ถูกใจกันกว่า 50% ตั้งแต่เวลา 7.00-17.00 น. รายได้เหลือประมาณ 12 ล้านบาท และวันที่ 20 ส.ค. 50 รัฐบาลประกาศให้เป็นวันหยุดราชการอีก 1 วัน รายได้จากปกติ 19 ล้านบาท หลังอีกประมาณ 15 ล้านบาท
- การเปิดตัวรถเส้นทางใหม่เริ่มต่อถนนบินถูรธรรมนูญ ถนนไชยาและกระหวงคอมมานาคม รวม 11 เส้นทาง รายได้ไม่เท่าที่ควร (ต่ำกว่าวันในเส้นทางเดิม) และวันที่ 1 ก.ค. 50 เลิกวิ่งสาย 556 แล้ว 1 เส้นทาง
- นอกจากนี้ในระหว่างการก่อสร้างด้ำงฯ เพื่อแก้ไขปัญหา ระบบทรัพมีส่วนทำให้รถติดเพิ่มขึ้น เช่น อุโมงค์คอกฟาง สะพานท่าน้ำทางแยก รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายฯ ประกอบรับบันไดระบบขนส่งสาธารณะอีก 1 ที่เดินทางได้รวดเร็วขึ้น จึงเลือกใช้ เช่น รถดู๊ รถไฟฟ้า รถแท็กซี่มีเตอร์ หรือใช้รถด้ำงฯ มีส่วนให้ถูกใจบริการลดลงอีกจำนวนหนึ่ง

เบรียบๆ ยอดบัญชีปีงบฯ 2549 ที่ผ่านมา

รถประจำการลดลง เหลืออีก 15 คัน/วัน จากการปลด hakkapong อีกครั้ง 43 คัน ตั้งแต่วันที่ 1 มิ.ย. 50 บรรจบกับองค์การให้บริการโดยสารไปร่องในสนับสนุนบินถูรธรรมนูญ 22 คันและวังตา นนทบุรีพัฒนา ที่ริบยกใหม่อีก 30 คัน นอกจากนี้เพิ่งยก ห้าร่องด้วยรถมีเพลดองติดตั้งกำลัง NGV 21 คัน ถือว่าลดลงต่อเนื่อง จำนวนเพิ่มขึ้น ตั้งที่ก้าวมาแล้ว ทำให้ห้องօอานิ่งลดลงเหลือ 99 ห้อง คิดเป็นร้อยละ 2.96 แต่ได้มีการเพิ่มเที่ยววิ่งเพื่อให้เพียงพอที่สุด บริการ ผลให้เพิ่มขึ้น คาดกม. ทำการเพิ่มนัดคิดเป็นร้อยละ 1.3 และ 1.26 ขณะที่การให้น้ำมันลดลง เนื่องจากประสิทธิภาพในห้องน้ำมันทำได้ดีกว่า สำนักงานใช้ก๊าซเพิ่มขึ้นมาก เนื่องจาก อยู่ท่ามกลางเชื้อรา ผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันดูร้อนก็จะสูงตามไปด้วย ทั้งน้ำมันฯ ที่เพิ่มขึ้น ประมาณ 129 ล้านบาท รายได้ที่ได้รับไปลดลง ประมาณ 24 ล้านบาท แต่ก็ได้เพิ่มขึ้นอีกมากจากการร่วมลงทุนกับทางด่วน อาทิตย์ดูนที่ก้าวมาแล้ว และถูกใช้บริการลดลงจากเดิมที่ 2.7 ล้านบาท ถูกตัดต่อ แต่ก็ได้รับเงินค่าเช่าที่ดินที่สูงขึ้น จึงลดลง

Remark: When the revenues generated from our right out both in Suvarnabhumi Airport, The Royal Flora at Chiang Mai, were around 129 million Baht, the revenues generated by bus fares were reduced by 22 million Baht. However, the increasing revenues from the toll roads if it could be because the number of bus on service was reduced as mentioned, the number of passengers were decreased from so many problems.



Comparison with the 2005 (2548) fiscal year

The total number of buses and those on service decreased due to 43 Ikarus buses being put out of commission, and some buses being rented out. In addition, 21 buses were brought to NGV installation test, and the higher number of buses was awaiting maintenance. Hence, the average number of bus circulations was reduced but the number of operating kilometers was quite intact. Meanwhile, the amount of diesel used decreased while the amount of NGV used increased. The factors leading to the said consequences are similar to those specified in the 'Comparison with the 2006 (2549) fiscal year' section. The total revenues increased by 470,847 million Baht, or an average of 1,290 million Baht/day (or 7.80%). Despite the fact that the number of passengers dropped on the average by 0.275 million people/day (or 14.03%), and bus fares were reduced for senior citizens and occasionally to some groups of passengers, BMTA increased fares of all types of buses (except for the Euro I buses) by 1 Baht for 3 times in 2005: May 2, July 8, and April 17.



total. When the revenues generated from bus rental are included, the total revenue of SWFA will increase by 600 million Bāht, or an average of 1,644 million Bāht/day.

ເກຣີຄະນະທີ່ຍັງກັນປິ່ງບໍາ 2548

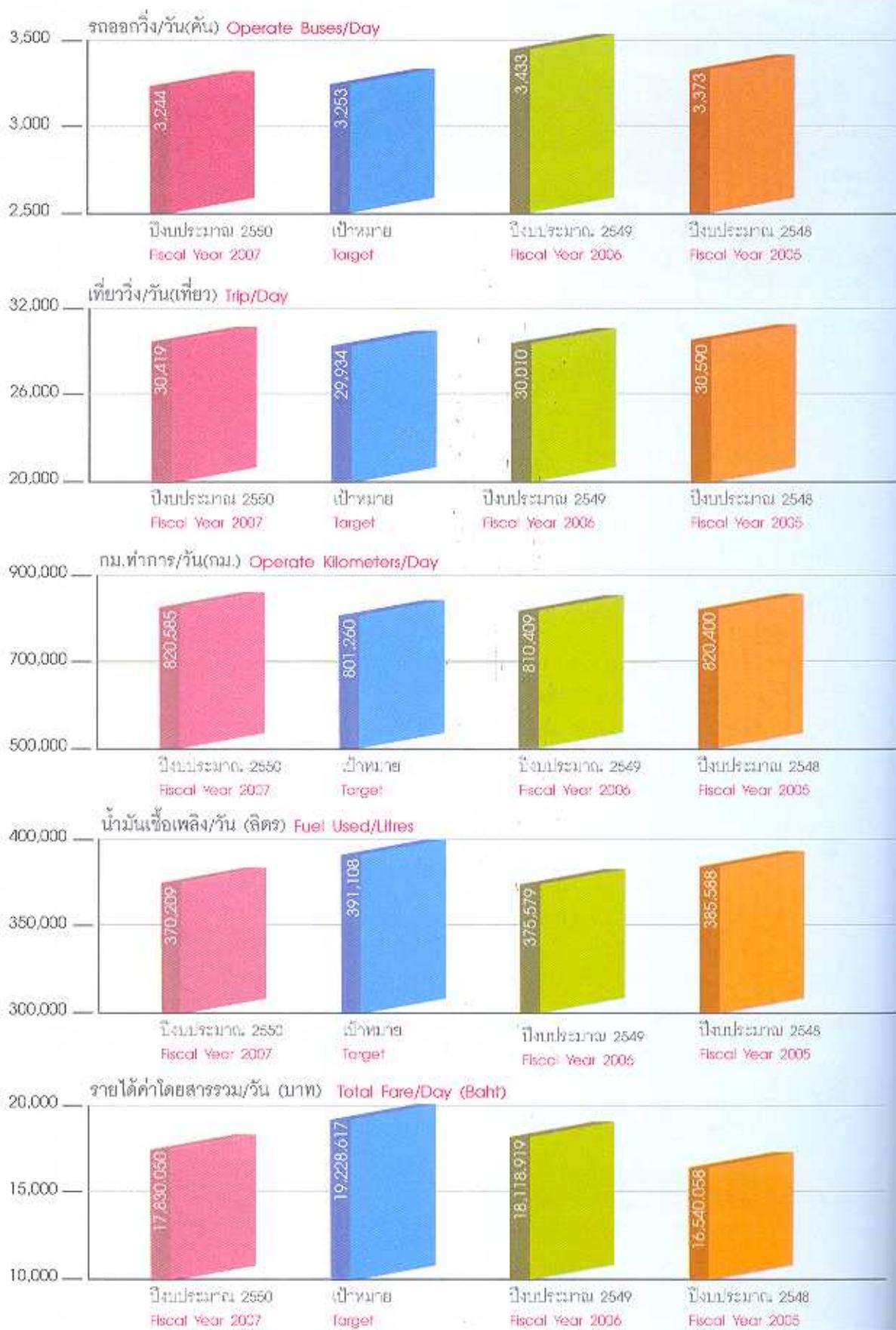
รวมประจําการและรถออกเรืองคดลง จากการปลดระวางรถพ่วงอีกครั้ง 43 คัน และให้เท่ารองโดยสารไปร่วมภารกิจอื่นอีก ล้วนหนึ่ง นักข่าวนี้ให้เอกสารนำรถโดยสารไปทบทวนติดตั้งก๊าซ NGV วิ่ง 21 คัน ประจำรอบบันไดของตรอกนี้จำนวนเพิ่มขึ้นมา มีผลให้เพิ่มวิ่งคดลงส่วนหนึ่ง แต่ กม.ทั่วภารกิจลดเดียวกัน ขณะที่ ก้าวให้บันไดลงลง ล้วนการใช้ก๊าซเพิ่มขึ้น ลักษณะนี้นับเป็นเรื่อง เพียงกันปีงบฯ 2549 ต้านภารกิจรายได้ รายได้ค่าโดยสารภารกิจรวม เพิ่มขึ้น 470,847 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 1.290 ล้านบาท/วัน คิดเป็น ร้อยละ 7.80 เมื่อจาก กิจกรรมผู้ใช้บริการจะลดลง เฉลี่ย 0.275 ล้านคน/วัน คิดเป็นร้อยละ 14.03 และมีการลดหย่อนค่าโดยสาร ให้บันไดลงจาก ลดลงจนผู้ใช้บริการในงานโภคภัณฑ์ ลดได้มีการบันถือ ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นครั้งละ 1 บาท รวม 3 ครั้ง คือ ครั้งที่ 1 วันที่ 2 พ.ค. 48 ครั้งที่ 2 วันที่ 8 ก.ค. 48 และครั้งที่ 3 วันที่ 17 เม.ย. 49 (ยกเว้นรถปรับอากาศอยู่ในทุก)



หมายเหตุ หากกรณีรายได้จากการให้เช่าภาระเดือนต่อเดือนไม่ต่อเนื่อง ให้คำนวณเป็นรายเดือนโดยการหารด้วยจำนวนเดือนที่ให้เช่า

แสดงผลการดำเนินงานด้านการเดินรถ ปีงบฯ 2550 เกิดจริงเปรียบเทียบกับเป้าหมาย ปีงบฯ 2549 และปีงบฯ 2548

The Graph Show the Results of Bus Operation In Fiscal Year 2007 Comparing with the Target, Fiscal Year 2006 and 2005



การวัดผลการดำเนินงานที่สำคัญ Evaluation of Major Performances

1. Maintaining the BMTA service quality of 108 bus routes in accordance with the management quality program ISO 9001:2000

Outcome: Being able to maintain the standard of service quality of the 108 bus routes

2. Implementing the Economic-Value Management (EVM) into the BMTA operation.

Outcome: linking EVM with the business management process (Phase 2) as planned in the 2007 fiscal year, so as to measure the progress of EVA value in the 2008 fiscal year (Phase 3)

3. Conducting the management restructuring plan to improve the financial standing of BMTA

Outcome: The plan was completed in the 2007 fiscal year, and the Board of Directors of BMTA approved the plan in the meeting of 19/2550 dated October 1, 2007.

4. Operating in accordance with TRIS KPI for state enterprises in 2007 fiscal year

Outcome: The performance of BMTA, according to the KPI for state enterprises is at 3.82 (normal). It consists of the following elements: Operating in accordance with the Policy, Performance of State Enterprise, and Organizational Management.

1. การรักษาคุณภาพการให้บริการของ ขสมก. ให้เป็นไปตามระบบบริหารงานคุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 : 2000 จำนวน 108 สาย ผลลัพธ์ สามารถรักษามาตรฐานคุณภาพการให้บริการไว้ได้ทั้ง จำนวน 108 สาย

2. การนำระบบการบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์ (EVM) มาใช้ในบริการ ของ ขสมก.

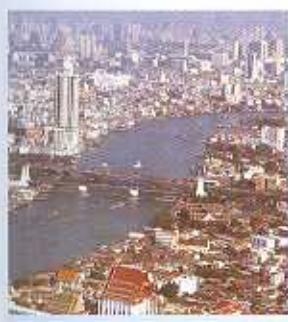
ผลลัพธ์ สามารถนำระบบบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์ นำเข้ามายังเบื้องบนของการบริหารจัดการการดำเนินธุรกิจ (ระยะที่ 2) ได้ตามแผนฯ ในปีงบประมาณ 2550 เพื่อถูกนำไป คู่กับวัสดุคงทันห้าของผลงานค่า EVA ในปีงบประมาณ 2551 (ระยะที่ 3)

3. การจัดทำแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อพัฒนาการเงินของ ขสมก.

ผลลัพธ์ ตามการจัดทำได้เสร็จเรียบร้อยในปีงบประมาณ 2550 และ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์กรขนาดส่วนราชการกรุงเทพฯ ไดเห็นชอบแผนปรับโครงสร้างฯ ดังกล่าวแล้ว ในความประชุม ครั้งที่ 19/2550 เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2550

4. การดำเนินงานตามเกณฑ์การประเมินผลรัฐวิสาหกิจ (ทริส) ประจำปีงบประมาณ 2550

ผลลัพธ์ ผลการดำเนินงานของ ขสมก. ตามเกณฑ์การประเมินผล รัฐวิสาหกิจ ซึ่งประกอบด้วย การดำเนินงานตามนโยบาย ผลกระทบต่อผู้คนของรัฐวิสาหกิจ และการบริหารจัดการองค์กร ในภาพรวมเป็นด้าน อยู่ที่ระดับ 3.82 เกณฑ์ ปกติ





ประสิทธิผลตามยุทธศาสตร์

(ระดับความสำเร็จของงานก้าวหน้าของการบรรลุค่ามูลค่าทางการเงินและการบริหารฯ ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาการให้เชิงพาณิชย์ที่มากขึ้น ทั้งในเชิงการจัดการเพื่อพัฒนาการเงินของบมท. สามารถสรุปเป็น 4 ยุทธศาสตร์ ดังดังไปนี้)

Strategic Effectiveness

(Level of success or progress assessed by the fulfillment of aims or objectives of a project)
The strategic plan was obtained from the analysis of the management restructuring plan to improve the financial standing of BMTA. It consists of 4 strategies as follows:

Strategy (Program/Project) Level of Success or Progress in The 2007 Fiscal Year

I. Strategy of cost reduction, revenue increase, and bus operation improvement

- 1.1 Project of procuring new air-conditioned NGV buses
- Awaiting NESDB's approval, accounting for 24% of the overall success

- 1.2 Project of NGV installation in current buses on service
- In the process of test-run, accounting for 39% of the overall success

ยุทธศาสตร์ (แผนงาน/โครงการ) และดำเนินความสำเร็จหรือ
คิดเป็นค่ามูลค่าในปีงบประมาณ 2550

1. ยุทธศาสตร์ลดต้นทุน เพิ่มรายได้ ปรับปรุงและพัฒนา
มาตรฐาน/บริการเดินรถ

1.1 โครงการจัดหารบุคลากรภาคใหม่ให้ก้าวกระโจนมาถึงเป้า
เข้าสู่เพลิง

- อยู่ระหว่างสภากาดเมืองพิจารณาให้ความเห็นชอบ
คิดเป็น 24% ของความสำเร็จ

1.2 โครงการปรับเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงของรถโดยสารใหม่
เป็นก๊าซธรรมชาติ

- อยู่ระหว่าง การร่วมทดสอบใน實驗ห้อง กิตติเป็น 39%
ของความสำเร็จ

- 1.3 Project of re-routing and providing new bus routes/
project of providing utilities and facilities for bus passengers
 - A committee is being set to draft the regulations, accounting for 33% of the overall success
- 1.4 Project of applying PBC/ Project to secure subsidies from PSO
 BMTA is one of the three state enterprises eligible to receive the subsidy as stated in the upcoming PSO Act. Currently in the process of hiring King Projectcheck's Institute to set the standard costs, accounting for 80% of the overall success.
- 2 Strategy of applying management information technology
 2.1 E-Ticket Project
 - Technological feasibility studies are being conducted.
- 2.2 Tracking and Tracing Project
 - Technological feasibility studies are being conducted.
- 2.3 MIS Center Project
 - Technological feasibility studies are being conducted.
- 3 Strategy of organizational restructuring and human resource development
 3.1 Early Retirement Project
 - Having Reduced 45 employees in the 2007 fiscal year
- 3.2 Internal Audit Project
 - An internal audit plan was drafted to support the management restructuring plan to improve BMTA's financial standing and state enterprise plan.
- 3.3 Risk Management Project
 - A personnel in charge of each category of risk management was appointed; an integrated risk management was conducted; a process of monitoring, evaluation, revision, and adjustment was regularly implemented. A report was made on a monthly basis.
- 4 Strategy of improving and developing financial management
 4.1 Debt Management Project
 - Securing loans to pay due debts and trade liabilities as planned
- 4.2 Economic Value Management (EVM) Project
 - In the 2007 fiscal year, the EVM was linked to the business management process (Phase 2) as planned
- 1.3 โครงการปรับเปลี่ยนจัดโครงสร้างทางรถโดยสารประจำทาง/
โครงการจัดทำสาขาวิชญาติภาคและลงอ่านวิถีความสะดวก
สำหรับผู้โดยสาร
 - อยู่ระหว่างการแต่งตั้งคณะกรรมการร่างข้อกำหนด
ติดเป็น 33% ของความสำเร็จ
- 1.4 โครงการประยุกต์ใช้สัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ(PBC)/
โครงการขอรับเงินสนับสนุนจากการให้บริการเชิงคุณภาพ (PSO)
 - เช่นกัน เป็น 1 ใน 3 รัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม
ที่รับขบวนด้วยเงินสนับสนุนได้ตาม พ.ร.บ.
PSO ซึ่งกำลังจะประกาศให้ ขนาดนี้อยู่ระหว่างการ
ศึกษาดำเนินมาตุฐาน โดยว่าจ้างสถาบันพระปกเกล้าฯ
เป็นที่ปรึกษา ติดเป็น 80% ของความสำเร็จ
2. ยุทธศาสตร์การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการ
 2.1 โครงการพัฒนาระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Ticket)
 - อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาด้านเทคโนโลยี
- 2.2 โครงการตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ
(Tracking and Tracing)
 - อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาด้านเทคโนโลยี
- 2.3 โครงการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศเพื่อการบริหาร
จัดการ (MIS)
 - อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาด้านเทคโนโลยี
3. ยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรและพัฒนาทรัพยากรมุคคล
 3.1 โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early Retirement)
 - ปีงบประมาณ 2550 ลดจำนวนหนักงานได้ 45 คน
- 3.2 โครงการตรวจสอบและควบคุมภายใน (Internal Audit)
 - ได้จัดทำแผนการตรวจสอบเพื่อรองรับแผนปรับโครง
สร้างการบริหารจัดการเพื่อที่นี่อยู่ในมาตรฐานของการเงินและ
แผนวิสาหกิจของ ขณะนี้
- 3.3 โครงการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)
 - กำหนดผู้รับผิดชอบตามแผนการบริหารความเสี่ยง
ที่ระดับ มีการบริหารความเสี่ยงแบบบูรณาการ
มีการติดตามประเมินผล ทบทวน และปรับปรุงอย่าง
สม่ำเสมอ โดยรายงานทุกเดือน
4. ยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนและพัฒนาการบริหารจัดการด้านการเงิน
 4.1 โครงการบริหารเงินทุรกิจเพื่อจัดการหนี้สิน
 - สามารถอุปกรณ์ช่างหนี้ที่จัดกำหนดและหนี้ลับทาง
การค้าได้ตามแผนฯ
- 4.2 โครงการบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มเศรษฐศาสตร์ (EVM)
 - ปีงบประมาณ 2550 สามารถนำระบบบริหารจัดการ
เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มเศรษฐศาสตร์มาใช้เมืองกับกระบวนการ
การบริหารจัดการดำเนินธุรกิจ ระยะที่ 2 ได้ตามแผนฯ

ภาวะแวดล้อมที่มีผลต่อ กิจกรรมขององค์การ Environment Impact in the Business of BMTA

1. Social factors have affected BMTA as follows:

- 1.1 The provision of arranging free service buses in fiscal year 2007 (October, 2006-September, 2007) were as follows:
 - 1.1.1 Number of applicants for service 5 cases.
 - 1.1.2 Number of buses used 26 buses (23 regular buses, 3 air-conditioned buses)
 - 1.1.3 Service distance 379 kilometers
 - 1.1.4 Number of passengers using the service 1,125 people
 - 1.1.5 Expenses 71,237 baht
 - 1.1.6 Opportunity Cost 52,829 baht (in case of bus in service on regular routes)



1.2 Comparing with private operators, BMTA provides higher fringe benefits to its employees, leading consequently to extremely high personnel costs. In 2007, the personnel costs were as high as 34.98% of the total expenses in 2007 due to annual pay raises. On November, 13, 2006, the overtime payment rates for drivers and fare collectors who work over 8 hours a day were increased from 30 Baht and 20 Baht per hour, respectively, to the amount calculated from their actual hourly wages. As a result, the monthly expenses increased by 4 million Baht. The number of staff per bus was at 5.5 persons, higher than the international standard of 3.50 persons per bus. Hence, the efficiency of human resources of BMTA was lower when compared to its counterparts in other countries.

1.3 On December 31, 2006, there were 8 bomb explosions in Bangkok with 3 persons dead and many injured. Later, the New Year's Count Down celebration was cancelled, leading to fewer people using bus services. The revenues of BMTA on December 31, 2006-January 2, 2007 were reduced to 11-12 million Baht per day.

1.4 Since July 9, 2007, the senior citizens (over 60 years old) were allowed to pay bus fares in half throughout 24 hours, instead of during the non-rush hour period only.

1. การแวดล้อมทางสังคม มีผลกระทบกับองค์การ ดังนี้

- 1.1 ภาระจัดรถโดยสารให้บริการที่ไม่มีค่าตอบแทน เป็นประจำปี 2550 (ต.ค. 49-ก.ย. 50) ดังนี้

1.1.1 จำนวนผู้ขอใช้บริการ	5 คน
1.1.2 จำนวนรถที่ใช้ (รวมค่า 23 คัน ปช. 3 คัน)	26 คัน
1.1.3 ระยะทางที่ให้บริการ	379 กม.
1.1.4 จำนวนผู้ใช้บริการ	1,125 คน
1.1.5 ค่าใช้จ่ายที่เสียไป	71,237 บาท
1.1.6 เสียโอกาสหารายได้ (กรณีนำไปวิ่งในเส้นทาง)	52,829 บาท



1.2 ขสมก. ในฐานะหน่วยงานของรัฐ มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อหน้าก้าวมากกว่าเอกชน ทำให้มีค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรที่สูงมาก ซึ่งในปีงบประมาณ 2550 ติดเป็นร้อยละ 34.98 ของค่าใช้จ่าย คาดเดาจากนักการปรับขึ้นเงินเดือนค่าจ้างทุกปี และวันที่ 13 พ.ย. 49 ประกาศเพิ่มงานจ้างต่อหอนแทบทุกคนนิ่งงานเป็น กว่า 8 ชม. ของ พขร. พกส. จาก ชม. ส. 30 บาท เพิ่ง 20 บาท ตามลำดับ เป็นรายเท่ากันอัตราค่าจ้างต่อ ชม. ในรั้นท่านบังคม ชม.พขร. คาดว่าจะเพิ่มน้ำหนักปอดต่อเดือนละ 4 ล้านบาท ขณะที่ร้านอาหารบุคลากรต่อหอนแทบทุกคน อยู่ 5.15 คน ต่อรถ 1 คัน เดินทางเดือนละ 3.50 คน ต่อรถ 1 คัน ทั่วประเทศเพื่อเข้ามาปิดต่อเดือนละ 4 ล้านบาท อุบัติประเที่ยวนี้ในประเทศไทย

1.3 วันที่ 31 ธ.ค. 49 เดินเหตุระเบิด 8 จุด ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีผู้เสียชีวิต 3 คน บาดเจ็บจำนวนมาก จึงมีการจัดงาน Count Down อย่างกะทันหัน การท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวได้รับผลกระทบอย่างมาก เนื่องจากมีผู้ใช้บริการต่อหอนร้านน้อย ลดลง ค่าโดยสารของ ขสมก. วันที่ 31 ธ.ค. 49-2 ม.ค. 50 เพิ่ง วันละ 11-12 ล้านบาท

1.4 ตั้งแต่วันที่ 9 ธ.ค. 50 ผู้สูงอายุ (60 ปีขึ้นไป) ได้รับการลดค่าโดยสารครึ่งราคา จากเฉพาะช่วง nokkaeng ต่อวันเป็นหลักละ

On August 19, 2007 (the Referendum Day on the Draft Constitution), BMTA reduced the bus fares by 50% from 7 baht to 5 baht, reducing consequently the revenues by 3 million Baht. In addition, the government declared August 20, 2007 as a public holiday, and that leading to an increase of overtime expenses of 5 million Baht and a decrease of revenues by 4-5 million Baht.

According to the policy launched by the Ministry of Transport, 11 new routes connecting to Suvarnabhumi airport were opened. The revenues generated from these routes were lower than expected, and consequently one route (bus # 556) was cancelled on July 1, 2007 due to losses of 8,000-9,000 Baht per bus/day.

The service provision of BMTA has been under supervision of other agencies, leading thus to the lack of operational integrity.

2 Economic Environment

Throughout 2007, Thai economy expanded by 4.8% (GDP) or 0.3% down from the previous year. This is due to two negative factors, such as political instability, skyrocketing oil price, necessarily strong Baht currency, and increasingly high interest rates. Moreover, the economy of trade partner countries was also deteriorating (Subprime mortgage crisis in USA). The recessions led to the slow down of internal consumption and investments, aggravated further by the lack of public confidence in Thai economy in general and in the much-needed government in specific. The overall inflation rate was at 25% above obtained from NSO and that affected BMTA as follows:

In the 2007 fiscal year, the diesel price was raised 8 times and increased 12 times, or amounting to be total 1,000% or 235 baht/litre. The overall diesel consumption was 17,000,739 litres, an increase of diesel costs by 392.5 million Baht/year or an average increase of 3 million Baht/month.

Frequent quidling of BMTA was partially alleviated since BMTA could not collect the compensation fees of 17 million Baht/month from the private operators as specified in the contract, due to the continuously high diesel price.

2.1 Due to the continuously high diesel price. As a result, BMTA was unable to pay its debts incurring from the maintenance costs in due date, leading thus to low maintenance efficiency due to the maintenance contracts' lack of working capital.

As of September, 2007, 240 buses and more were awaiting-maintenance, most of which were Mercedes and Daewoo air-conditioned buses. If each bus could generate an average of 5,000 Baht/day, BMTA would lose the revenue of 37 million Baht per month.

1.5 วันที่ 19 ส.ค. 50 เป็นวันลงประชามติรับร่างรัฐธรรมนูญฉบับใหม่ องค์การตลาดค่าโดยสารให้มีผู้ใช้บริการ 50% ตั้งแต่เวลา 7.00-17.00 น. รายได้ขาดหายไปประมาณ 3 ล้านบาท และวันที่ 20 ส.ค. 50 รัฐบาลประกาศให้เป็นวันหยุดราชการเพิ่มขึ้น ประมาณ 5 ล้านบาท ในขณะที่วันหยุดรายได้ค่าโดยสารจะลดลง ประมาณ 4 - 5 ล้านบาท

1.6 การเปิดเดินรถเส้นทางใหม่เพื่อสนับสนุนสุวรรณภูมิตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม จำนวน 11 เส้นทาง รายได้ไม่เต็็งที่คาดการ เมื่อจากมีผู้ใช้บริการน้อย และวันที่ 1 ก.ค. 50 ห้องหดตัวงว่าง 556 เนื่องจากขาดทุน/ต้น/วัน 8,000-9,000 บาท

1.7 การให้บริการของ ฯสมก. อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบและกำกับดูแลของหน่วยงาน ทำให้ขาดสภาพในการบริหารจัดการ

2. ภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจ

ภาพรวมทั้งปี 2550 เศรษฐกิจไทยขยายตัวได้เพียง 4.8% ของ GDP ลดลงจากปีที่แล้ว 0.3% เมื่อจากได้รับแรงกดดันที่เกิดขึ้นจากปัจจัยลบรอบด้าน ทั้งปัญหาความมั่นคงทางการเมือง ปัญหาราคาน้ำมันในตลาดโลกที่พุ่งสูงขึ้นนับตั้งแต่ว่าต้นปีที่ผ่านมา ปัญหาค่าเงินบาทแข็งตัวต่อเนื่อง อัตราดอกเบี้ยที่ขึ้นตัวสูงขึ้น ประกอบกับสัมภาระด้านงบประมาณประจำปีของประเทศไทยที่ต้องจ่ายในส่วนของหนี้สาธารณะอย่างมาก ทำให้การรับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญทั้งในด้านการบริโภค และการลงทุนภายในประเทศลดตัวลงหน้า การกระตุ้นในส่วนภาคราชได้มาก พิจารณาได้ที่ความเชื่อมั่นไม่ถ้วนกับและการเมืองไม่มีรัฐบาลมาหากายต่อเนื่อง โดยอัตราเงินเฟ้ออยู่ที่ 2.5% ต่อปีสูตรเบี้ยงดันจากผู้ผลิตนำเข้า นิยมซื้อขายกับองค์กรฯ คือ

2.1 ในปีงบประมาณ 2560 ประมาณเดือนกุมภาพันธ์นี้คาดว่า 16 ห้องปรับอากาศ 9 ห้อง ล้อเป็นเดินเท้าทั้งหมด 2.83 บาท/ลิตร ทั้งนี้ คงค่าบริการเดินเท้าทั้งหมด 135,000,739 ลิตร ทำให้ค่าบำรุงดูแลในประมาณ 382 ล้านบาท/ปี หรือเฉลี่ย 32 ล้านบาท/เดือน

2.2 กรณีที่นำมันตีเปลวราคากลุ่มน้ำมันอย่างท่องเนื่อง ทำให้องค์การไม่สามารถเรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมจากธรรมบริการได้ตามสัญญาเดือนละประมาณ 12 ล้านบาท บีบจนได้เกิดภาระดลภารคดีของทางราชการสูงกว่าหนึ่งเท่า

2.3 กรณีขาดสภาพคล่องทางการเงิน ข้ามเที่ยว

2.3.1 ยังคงการไม่สามารถจ่ายเงินค่าเหมาท่องเดือนได้ตามกำหนด ประมาณเดือนพฤษภาคมเดือนพฤษภาคมเดือน ก.ย. 50 ขาดดุษช่วง เฉลี่ยอยู่ที่ 246 ตัน/วัน และมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นอีก ส่วนใหญ่เป็นรถปรับอากาศที่ห้องนั่งชั้น 2 และครึ่ง ห้องนั่งได้เฉลี่ย/ตัน/วัน 5,000 บาท องค์การจะสูญเสียรายได้ในส่วนนี้ไปเดือนละประมาณ 37 ล้านบาท



- 2.3.2. Due to the increase of debts incurring from fuel costs and maintenance costs, together with increasing loan interest rates, BMTA had to pay accrued interest payable (or default interest) by 7-8 Baht per cent. The rising of accrued interest payable led further to higher operating costs of BMTA.
- 2.4. The continually soaring high price of diesel prompted BMTA to secure other sources of alternative energy. That is, BMTA plans to use 4,505 million Baht to install NGV engines in 2,890 buses. As a result, BMTA will encounter more shortage of liquidity due to an increase of loan interest rates and principal repayment with interests.
- 2.5. BMTA is now falling behind its operating schedule due to the severe slow down of national investments that lead to a shortage of NGV installation operators as well as the manufacturers of auto parts, NGV engines, and related industries.

3. Physical Environments affected BMTA as follows:

- 3.1 Such physical environments as the severe traffic congestion and several constructions to solve traffic problems had been obstructing the operating efficiency of BMTA. They include, for example, the constructions of intersection flyover bridges, tunnels, the expansion of Rama III Bridge, and the construction of BTS and connecting routes to Suvarnabhumi airport. BMTA, as a result, was prevented from providing continuous services to the passengers during the rush-hour periods.
- 3.2 A few numbers of BMTA bus depots and operating offices are not in balance with a high number of bus routes, leading thus to a waste of operating kilometers and fuels.
- 3.3 The new transportation system will prioritize the rail system while bus service will serve only as a feeder. However, the unsystematic and inefficient management of existing overlapping routes resulted in the fewer number of passengers.

- 2.3.2 หนี้สินค่าห้ามนับ ค่าเหมาที่มีมา เพิ่มขึ้น ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยเงินทุนปรับตัวสูงขึ้น ของค่าธรรมเนียมที่ต้องเสียค่าดอกเบี้ย จ่าย (ค่าเบี้ยปรับ) ในอัตราเรียร้อยละ 7 - 8 บาท ทำให้ต้องหักค่าเบี้ยจ่ายเพิ่มขึ้น มีผลให้ดันทุนในการค่าเดินทางสูงขึ้น
- 2.4 ทางที่น้ำมันที่เป็นปัจจัยหลักในการเดินรถมีราคาสูงขึ้นมาก ไม่เป็นแนวโน้มว่าจะไม่ลดลง ทำให้องค์การต้องหาแหล่งงานใหม่ทดแทน โดยมีโครงการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์จากดีเซลมาที่ยังไม่ใช้งานได้อยู่ ให้ไปใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน 2,890 คัน ซึ่งในการนี้ต้องใช้เงินลงทุนประมาณ 4,505 ล้านบาท อีกทั้งให้ ขณะนี้ ขาดสภาพคล่องทางการเงินมากขึ้น จากภาวะค่าดอกเบี้ยเงินทุนที่จะเพิ่มขึ้น ตลอดจนการซื้อยานยนต์เดินด้วยห้องด้วย
- 2.5 จากการที่การลงทุนภายใต้ประเทศชะลอตัวอย่างหนัก ทำให้จำนวนผู้เดินทางส่วนบุคคล เครื่องยนต์ก๊าซธรรมชาติ และอุตสาหกรรมช่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ลดลงตามไปด้วย ความสามารถในการเปลี่ยนเครื่องยนต์ภายในประเทศมีอยู่จำกัด ทำให้ ขณะนี้ ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้
3. ภาระเวลเดือนทางภัยภัย นี่ผลกระทบกับองค์กรฯ คือ
- 3.1 คาดการณ์ราษฎรติดตัวจากจำนวนรถที่เพิ่มขึ้น และภาคอสังหาริมทรัพย์ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร หาน การท่องเที่ยวและพัฒนาชุมชนทางแยก อยุธยา ศรีงาม ที่ต้องหาทางแยก ขยายสะพานพระนั่งเกล้า ทางท่องเที่ยวและเดินทางบินสู่รอบภูมิ เป็นต้น นี่จะส่งผลกระทบต่อคนในส่วนราชการและผู้โดยสารได้อย่างต่อเนื่อง
- 3.2 ปัจจุบันและที่มาจากการของ ขสมก. นี่จำนวนน้อย ขนาดไม่สักเท่าเดิมรวมถึงจำนวนนักท่องเที่ยวที่ไม่สูงเท่าเดิม ทำให้มี กม. สูญเปล่า และเสื่อมเสื่อมน้ำมัน
- 3.3 ระบบขนส่งที่เกิดขึ้นใหม่ ระบบรางจะเป็นระบบหลัก ถนนจะเป็นระบบรอง หรือ Feeder แค่การปรับเปลี่ยนเส้นทางเท่านั้น ทางที่บีบห้องไม่ได้ดำเนินอย่างเป็นระบบ ขาดประสิทธิภาพ ไม่ผลให้ผู้ใช้บริการลดลง

นโยบาย แผนงาน และโครงการสำคัญในปี 2551

Policy Plan and Important Projects Year 2008

BMTA is currently conducting 2 major work plans. One is the management restructuring to improve the financial standing of BMTA (approved by the cabinet on December 4, 2007) and the other is the state enterprise plan (approved by the Board of Directors on December 3, 2007). In those 2 years, the following projects are to be pursued:



Short-term/Urgent Projects

The 8 short-term/urgent projects are those that directly affect the operation of BMTA regarding the main operating costs or fuel costs. These projects are also related to bus operation, technology implementation, marketing, and cumulative debt burden. The main themes of those projects are concluded as follows:

1. Bus Fuel Switching Project

BMTA will replace endlessly high-priced diesel with other sources of alternative energy. This initiative not only helps BMTA reduce fuel costs and hold bus fares stable, but also records to the government's policy on alternative energy, reduce oil imports, and alleviate air pollution problem.

2. E-Ticket Project

The implementation of E-Tickets which will later be developed to common tickets usable with other modes of transport systems will help reduce costs of passenger transfer and simultaneously promote the use of public bus system. As a result, the multi operators of public transport systems will be transformed to function as single operator, and that will decrease the expenses of BMTA on the long-term basis.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ด้วยมุ่งมั่น มีการดำเนินการจัดทำแผนงานที่สำคัญ คือ แผนปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อพื้นฐานภาครัฐเชิงแข็ง ของบก. (ครม. เห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2550) และแผนวิสาหกิจ พ.ศ. 2550 - 2551 (คณะกรรมการบริหารกิจการขององค์การให้ความเห็นชอบแล้วเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม 2550) ซึ่งในการดำเนินการตามแผนดังกล่าวจะต้องดำเนินโครงการด้านๆ ประกอบด้วย โครงการระบบทะลุน/เร่งด่วน โครงการระยะยาวย และโครงการท่อเมือง ดังนี้



โครงการระยะสั้น/เร่งด่วน

จำนวน 8 โครงการ เป็นการดำเนินการที่มีปัจจัยส่งผลต่อรายรับขององค์กร งานของ ฯสบก. โดยตรงในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายหลักในการประกอบการ คือ ค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิง นอกจากนี้ ยังมีเรื่องที่เกี่ยวเบื้องหนึ่ง เช่น นโยบายการบริหารจัดการเดินรถหากให้เทคโนโลยี การผลิต และภาระหนี้สินสะสม ซึ่งสรุปมาจะสำคัญได้ดังนี้

1. โครงการปรับเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงของรถโดยสาร

ขณะนี้ จะดำเนินการปรับเปลี่ยนจากใช้เชื้อเพลิงของดีเซล ให้ยกเครื่องมาใช้เชื้อเพลิงจากเชื้อเพลิงชีวภาพ น้ำพลาสติก หรือเชื้อเพลิงจากเชื้อเพลิงธรรมชาติ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนด้านเชื้อเพลิง และสามารถรักษาภาระด้านค่าโดยสารไปได้เพิ่มขึ้นตามคาดบ้านนี้มีเชื้อเพลิง นอกจากนี้ยังเป็นการสนับสนุนนโยบายภาครัฐในการใช้พลังงานทดแทน ลดการนำเข้าห้ามัน เชื้อเพลิงจากต่างประเทศ และลดปัญหามลพิษในอากาศในเขตเมือง

2. โครงการพัฒนาระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-ticket)

การนำระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์มาใช้และพัฒนาเป็นตัวต่อ-ตัวร่วม (Common Ticket) ทั้งระบบขนส่งทั้งหมด ซึ่งจะเป็นการลดต้นทุนในการเดินทางและระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ สามารถเข้ามาร่วมได้เมื่อเป็นระบบเดียวกันในมุมมองของผู้ให้บริการ (Single Operation, Multi Operators) และสามารถลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของ ฯสบก. ในระยะยาวย

3. Tracking and Tracing Project

BMTA plans to implement up-to-date technology in bus operation management to uplift the service quality and standard. This effort is to respond to the needs of the passengers on the real time basis, promote and develop the link between the public transport systems, as well as to enhance BMTA images in terms of marketing, public relations, and modernized management.

4 MIS Center Project

BMTA plans to set up a control center for tracking and tracing management, as well as for gathering information to be used in management of BMTA and related agencies.

5. The Procurement Project of Computer Equipments, Software, and LAN System for Enhancing Work Efficiency

BMTA plans to procure computers to replace the current outdated ones, so as to enhance work efficiency and reduce maintenance costs.

6. Organizational Research & Development Project

BMTA supports the conduct of research and analysis on the continuous basis to increase BMTA efficiency, as well as to manage appropriately the marketing channels.

competitiveness, and needs and expectations of customers.

BMTA has been searching for the possible and appropriate approach to handle cumulative debts before the implementation of organizational restructuring.

8. Accounting Restructuring Project to Support Future

Organizational Restructure:
BMTA has been conducting the accounting restructuring to coincide with organizational restructuring so as to enhance good corporate governance of Bus Regulation and Operation Requirements.

Long-Term Projects

The 3 long-term projects are those that need supports from other agencies, especially from the government sector, in terms of the operation of transport system in general, and the financial supports/subsidies for BMTA operation. The main themes of those projects are concluded as follows:

1. Bus Re-Routing and Route Provision Project/Provision Project of Utilities and Facilities for Passengers

3. โครงการตรวจสอบและวิจัดตามการปฏิบัติการเดินรอด

(Tracking-and Tracing)

ฯสมก. จะนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการเดินทางและยกระดับคุณภาพมาตรฐานการบริการให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างทันเวลา (Real time) สนับสนุนและพัฒนาการบริโภคต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทาง ลดเวลาเดินทาง และลดภาระทางเศรษฐกิจ ให้กับประชาชน ตลอดจนช่วยให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางท่องเที่ยวที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

การจัดตั้งศูนย์กลางในการควบคุมและส่งการดำเนินการ
บริหารจัดการและติดตามการปฏิบัติการเดินทางรวมทั้งเป็นศูนย์รวม
รวมข้อมูลข่าวสาร เพื่อการบริหารจัดการ ประสาน และหน่วยงานที่
เกี่ยวข้อง

๕. โครงการจัดทำฐานข้อมูลพิวเตอร์ ซอฟต์แวร์ และระบบเชื่อมต่อ
อินเทอร์เน็ตของบ้านเรือน ๔๘๐๐ แห่งในทุก ๑๒ อำเภอของจังหวัดอุบลราชธานี

การจัดหากาชอย่างพิรุณเทอร์ทแทฟแคร์เจดี้มิ่ง เพื่อส่งเสริม
ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และลดตัวให้เข้าไปในการซ้อมมวย

๖. เหตุการณ์ที่มีผลต่อแผนงานฯ

การศึกษาและนิเทศทางแผนกว่างการเรียนประถมศึกษา
องค์กรอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการสนับสนุนจัดการในรูปแบบที่เหมาะสม
ช่องทางการทดสอบ รวมถึงการแข่งขัน ความต้องการและความคาด
หวังของผู้เข้าร่วม

7. โครงการบูรณะที่สิ่งปลูกสร้างเพื่อรักษาภูมิปัญญา

การทบทวนการทางในการบริหารจัดการหนี้สินและลงทุน
ของบก. ให้มีความเป็นไปได้และเหมาะสมก่อนที่จะมีการปรับ
โครงสร้าง ลงบก.

๘ โควต้า ๔๕ ๗๖๙ เช้า ๒๐๘๘ นี้ จึงมีความต้องการ ให้เป็น ๗๖๙ เช้า ๒๐๘๘ นี้ ไม่ต้อง

การดำเนินการเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการปรับเปลี่ยนรูปแบบองค์กร และเกิดความชัดเจนในการบริหารงานของหน่วยงาน ทั้งบัญชีและหน่วยงานเดิมรถ

ໂຄສະນາລະບົດ

จำนวน 3 โครงการ เมื่อการดำเนินการที่จำเป็นต้องใช้การสนับสนุนจากหน่วยงานต่างๆ โดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐ ที่มีส่วนของการดำเนินงานระบบงานส่งใบงานพร้อม และเงินทุนสนับสนุน/เงินอุดหนุนการดำเนินการของ ชลธก. รึงดูรุ่งประลักษณ์กุญแจเดียว 1. โครงการปรับและจัดสร้างเส้นทางรถโดยสารประจำทาง/โครงการจัดทำสาธารณูปโภคและลิ้งค้านวยความสะดวกสำหรับผู้พิการ

1. Bus Re-Routing and Route Provision Project/ Revision Project of Utilities and Facilities for Passengers

BMTA will reduce the current overlapping bus routes via increasing bus routes efficiency both in Bangkok and country areas by developing the integrative links with other modes of public transport systems. BMTA will also promote people to use more of public transports than personal cars.

2. Application Project of PBC/PSO Project

This project aims at getting BMTA ready for organizational restructuring and related service cost structuring. The approach is to be used in bus operation negotiation and signing of interim contract in the transitioning period before the application of long-term quality service. BMTA will also secure certain financial supports/or during the PSO transfer.

3. Early Retirement Project

The project aims at downsizing the organization by reducing the number of employees to coincide with operator requirements, technology application, cost reduction, business aspect, as well as to enhance and support the corporate management (PBC application).

Continuous Projects

The 8 continuous projects are those concluded or being continued to increase operation efficiency to meet targets periodically. BMTA has put as much importance on these projects as in the short-term/urgent and long-term projects. The main themes of those projects are concluded as follows:

1. Money-Saving Tourism and Week-end Bus Rent-out Project

This project aims at both responding to the government's tourism promotion policy and maximizing the utilization fixed assets and sunk costs. This project will support local community economy, and allow the employees to earn about business operation.

2. Bus Accident Reduction and Prevention

This project aims at determining the approach and methods to preventing any accidents that might happen to passengers and passers-by, as well as at building their confidence and reduce accident-related losses.

1. โครงการปรับและจัดสรรงานทางรถโดยสารประจำทาง ให้สามารถเข้าสู่มาตรฐานโลกและเพิ่มขีดความสามารถในการต่อต้านภัยคุกคาม

การดำเนินการจะระดับการซื้อขายของเส้นทางรถโดยสารประจำทางทั่วไป มากขึ้น และทำให้เส้นทางรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีประสิทธิภาพ เพื่อมุ่งและพัฒนาการให้บริการด้วยศักยภาพให้มีการเพิ่มเติบโตและบูรณาการระหว่างระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ งานที่ต้องเตรียมตัวสนับสนุนให้ประชุมทักษะมาใช้ร่วมมือส่งเสริมและสนับสนุนการให้บริการที่ส่วนบุคคลเพิ่มมากขึ้น

2. โครงการประยุกต์ใช้สัญญาการรับบริการเชิงคุณภาพ (PBC)/ โครงการขอรับเงินเดือนตามวิธีการให้บริการเชิงสังคม (PSO)

การเรียนรู้และพัฒนาการให้สอดคล้องกับนโยบายการรับโครงสร้างองค์กร การจัดทำโครงสร้างขั้นตอนมาภายใต้บริการตามโครงสร้างใหม่ เพื่อเป็นแนวทางในการบรรจุภารต่อง่ายและลดภาระต่อผู้ให้บริการเพิ่มคุณภาพในระยะยาว ขณะที่รักษาการสนับสนุนทางการเงินในระยะสั้นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพให้บริการเชิงสังคม

3. โครงการจ้างอาชญากร่อนก่อนเกษียณ (Early Retirement)

การดัดแปลงเป็นการบีบแนวภาษณ์ไม่ในการลดจำนวนบุคลากรให้เหลือรากฐานเพียงแค่ในบริการประจำ ภาระให้คงตัวและลดต้นทุน (ต้นทุนบุคลากร) รวมทั้งสนับสนุนและรองรับการบริหารงานในชั้นปีก่อน (การประยุกต์ใช้สัญญาการรับบริการเชิงคุณภาพ หรือ PBC)

โครงการต่อเนื่อง

จานวน 8 โครงการ เป็นการดำเนินกิจกรรมทางๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อประดิษฐ์การให้บริการเพิ่มงานและบรรลุผลความมีประสิทธิภาพ เน้นคุณภาพ รักษาความสัมภัยบุคคล ความปลอดภัยและการต่อเนื่อง ในเบื้องต้น ไปถึงโครงสร้างองค์กรทั้งทั้งหมด รวมทั้งสนับสนุนและรองรับการบริหารงานในชั้นปีก่อนได้ดังนี้

1. โครงการห้องเที่ยวรถประจำเมืองในภูมิภาคการท่องเที่ยว

การห้องสมุดในภูมิภาคส่วนต่างๆ ให้สามารถเข้าชมการท่องเที่ยวอย่างชัดเจน โปร่งใสและน่าสนใจ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ประชาชนทุกคนมีโอกาสได้เข้าชมได้ท่องเที่ยวเมืองต่างๆ ที่สวยงามและน่าทึ่ง ส่งเสริมสนับสนุนเศรษฐกิจชุมชนของท้องถิ่น รวมถึงส่งเสริมให้พัฒนาการให้เป็นมาตรฐานเชิงธุรกิจ

2. โครงการลดและป้องกันภัยและอุบัติเหตุทาง交通事故ส่วนกลาง

การกำหนดแนวทางและวิธีการป้องกันภัยและเหตุการณ์ต่อสาธารณะ รวมทั้งลดความซับซ้อนที่เกิดขึ้น ภัยด้วยการรักษาและรักษาความ แข็งแกร่งในกระบวนการให้บริการ รวมทั้งลดความซับซ้อนที่เกิดขึ้น ให้กับผู้ใช้บริการ งานที่ต้องดำเนินการทุกเชิงมิติ

3. Bus Service Quality Project

This project aims at uplifting the service quality standard, enhance satisfaction with BMIA bus service, promote and develop the systematic management of service quality procedures, and support employees' full participation in applying their knowledge to the highest benefits of the organization.

4. Public Relations Program and Social Contribution Development Project

BMIA plans to implement public relations programs to enhance positive image of BMIA, to decrease complaints, to generate achievements of work plan, to support marketing endeavors, and to contribute to the overall benefits of the society.

5. Knowledge Management Training Project

This project includes internal knowledge management and the establishment of KM team to improve performance quality and responds to customers' needs. The employee will be encouraged to maximize their potentials to be ready for role and authority restructuring of BMIA.

6. Internal Audit Project

This project includes the enhancement of work effectiveness and efficiency, reliable financial reports, compliance with related laws and regulations, development of up-to-date internal audit system, and preparation for the upcoming organizational restructuring.

7. Risk Management Project

This project covers the systematic risk management throughout the organization, as well as monitoring and evaluating risk management, regular revising and improving, and applying IT for better management.

8. EVM Project

This project concerns the application of EVM system for management, the creation of EVM system and BSC (Balanced Scorecard) in both business unit (sub-structure) and organizational levels. This project will include the linkage of BSC within the organization and business units, the regulating process, and the organizational evaluation in accordance with what specified in EVM.

3. โครงการมาตรฐานคุณภาพบริการโดยสารประจำทาง

การยกระดับคุณภาพให้ได้มาตรฐานคุณภาพบริการ ทั้ง ความพึงพอใจในการเดินทางของ ชุมชน, เศริมสีร่างและพัฒนาการบริหารกระบวนการสร้างคุณภาพบริการอย่างเป็นระบบ และลงสู่ชุมชน ให้มีความร่วมมือกันเพื่อในการดำเนินการร่วมกันให้เกิดประโยชน์ที่ยั่งยืน

4. โครงการพัฒนากระบวนการประชาสัมพันธ์และการตอบข้อสงสัย

การนำระบบงานประชาสัมพันธ์มาพัฒนาเพื่อการสร้างภาพลักษณ์ดีๆ ขององค์กรและลดตัวอ่อนเชิงลบ สนับสนุนแผนงานให้ประสบผลสำเร็จ สนับสนุนด้านการตลาด และการตอบข้อสงสัย

5. โครงการฝึกอบรมและเชิงริบูรณ์เพื่อความรู้ด้านการบริหารจัดการ (Knowledge Management)

การจัดการความรู้ภายในองค์กร การจัดตั้งทีมงานด้านการจัดการความรู้เพื่อเป็นตัวแทนขององค์กร ปรับเปลี่ยนคุณภาพงาน และขยายสู่ชุมชนที่ใช้บริการ พัฒนาศักยภาพของบุคลากร ฝึกอบรมความรู้ด้านความต้องการของบุคลากร ในการปรับเปลี่ยนบทบาทและอิทธิพลขององค์กร

6. โครงการตรวจสอบและการควบคุมภายใน (Internal Audit)

การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและประพฤติอิสระ ตรวจสอบการทำงานจริงมีความถูกต้องได้ รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาระบบการควบคุมภายในให้ปฏิบัติงานทันสมัย และเตรียมความพร้อมในการตรวจสอบภายใน ไม่ใช่ตรวจสอบด้วยตัวคนเดียว

7. โครงการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

การบริหารความเสี่ยงทั้งองค์กรรวมถึงการบริหารความเสี่ยง ทบทวนและปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ และภาระที่เก็บไม่ได้ยังคงอยู่ต่อไป

8. โครงการบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของธุรกิจ (EVM)

การนำระบบ EVM มาใช้ในกระบวนการบริหารจัดการ หลังจากที่ระบบ EVM ที่คือ Balanced Scorecard (BSC) ไม่จะดีขององค์กร สร้างมาตรฐานให้คงที่และตัวบ่งชี้อย่างชัดเจน ใช้ตัวบ่งชี้มาเพื่อประเมิน BSC ในระดับองค์กร หน่วยธุรกิจ และภารกิจกิจกรรม รวมถึงการประเมินผลขององค์กรตามแนวทางการบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ

ผลการดำเนินงานด้านการเดินรถ ปีงบประมาณ 2549-2550 Bus Service Performance in Fiscal Year 2006-2007

รายการ Particulars	ปีงบประมาณ 2549 Fiscal Year (2006)	ปีงบประมาณ 2550 Fiscal Year (2007)
1. รถประจำทาง (คัน/วัน) / Available Buses (Coverage/day)		
- รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses	1,674	1,674
- รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses	1,905	1,890
รวม / Total	3,579	3,564
2. รถประจำทาง (เฉลี่ย / วัน) / Buses in services (average/day)		
- รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses	1,545	1,564
- รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses	1,798	1,680
รวม / Total	3,343	3,244
3. ทริปทั้งหมด (เที่ยว) / Total Trips (trips)		
- รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses	5,271,119	5,352,975
- รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses	6,682,487	5,750,006
รวม / Total	10,953,606	11,102,981
4. ระยะทางทั้งหมด (กม.) / Services (Kilometers)		
- รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses	126,350,345	128,920,380
- รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses	169,449,048	170,593,051
รวม / Total	295,799,393	299,513,431
5. น้ำมันเชื้อเพลิง (ลิตร) / Fuel Consumption (litres)		
- รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses	47,359,839	47,394,525
- รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses	89,715,420	87,666,214
รวม / Total	137,075,259	135,060,739
6. ก๊าซเชื้อเพลิง (ลบ.ม.) / Gases Consumption (cu.metres)		
7. จำนวนตั๋วที่ขายได้ (ใบ) / Number of ticket Sold (pieces)		
7.1. รถโดยสารธรรมดา / Regular Buses		
- ตั๋วม้วน / Rolled tickets	364,943,680	340,113,282
- คูปองตั๋วโดยสาร / Coupon Tickets	459,940	412,327
รวม / Total	364,943,620	340,525,609
7.2. รถโดยสารปรับอากาศ / Air-Conditioned Buses		
- ตั๋วม้วน / Rolled Tickets	278,907,142	272,246,096
- คูปองตั๋วโดยสาร / Coupon Tickets	881,910	702,872
รวม / Total	279,789,052	272,948,968
7.3. รวมรถทั้งหมด / Total Buses		
- ตั๋วม้วน / Rolled Tickets	643,390,822	612,359,378
- คูปองตั๋วโดยสาร / Coupon Tickets	1,341,850	1,115,199
รวม / Total	644,732,672	613,474,577

* หมายเหตุ ตั๋วโดยสารค่าใช้ส่วนตัวที่รวมแล้ว

Note: The coupon ticket has been calculated in the total ticket.

ข้อมูลด้านการเดินรถ ปีงบประมาณ 2550 รวมทั้งองค์กรฯ
เกิดขึ้นจริงเปรียบเทียบกับเป้าหมาย ปีงบประมาณ 2549 ที่ผ่านมา และปี 2548

รายการ Particulars	1 ปีงบประมาณ 2550 Fiscal Year (2007)	2 เป้าหมาย Target	3 ปีงบประมาณ 2549 Fiscal Year (2006)
1. รายได้ตั๋วโดยสาร(บาท) Bus Fare Revenues (บาท) รายได้ตั๋วสำหรับบัตรเดือน Advanced Tickets and Monthly Tickets รวมค่าใช้จ่ายการท่องเที่ยว Total Bus Fare Revenues /วัน /bus /day	6,443,627,307 64,340,970 6,507,968,177 17,801,050	6,976,146,140 42,299,000 7,018,445,140 19,228,617	6,572,245,465 41,159,952 6,613,405,417 18,118,919
2. รถประจำทาง(คัน) Available Service /วัน /bus /day	1,300,967 3,564	1,300,967 3,564	1,306,335 3,579
3. รถออกวิ่ง(คัน) Bus In Service /วัน /bus	1,184,165 3,244	1,187,225 3,253	1,220,251 3,343
% ของรถกว้าง % of Buses in Service	91	91	93
4. เที่ยวทางไกล(พื้นที่) Number of Trips /วัน /bus /day	11,102,981 30,419	10,926,053 29,934	10,953,636 30,070
/วัน/วัน /bus /day	9.38	9.20	8.98
5. รถทำภาระ(คัน) Serviceable Buses /วัน /bus /day	299,513,431 820,585	292,459,793 801,260	295,799,393 810,409
/คัน/วัน /bus /day	253	246	242
6. น้ำมันที่ใช้เพลิง(ลิตร) Fuel Consumption (litres) /วัน /bus /day	135,060,739 370,029	142,754,548 391,108	137,075,259 375,549
/คัน/วัน /bus /day	116	121	114
กม./ลิตร km. /litres	2.19	2.03	2.14
7. วีรบุรุษ (ลบ.ม.) Cubic Metres /วัน /bus /day	2,979,680 8,164	3,008,909 8,244	2,514,852 6,890
/พื้น/วัน /bus /day	277	271	197
กม./ลบ.ม. km./cu metres	1.05	1.01	1.15
8. จำนวนตั๋ว(张) Number of Tickets Sold (pieces) /วัน /bus /day	612,359,378 1,677,697	641,133,436 1,756,530	643,390,822 1,762,715
9. บุปผาตั๋วโดยสาร Coupon Tickets /วัน /bus /day	1,115,199 3,035	-	1,341,850 3,676
10. รวมตั๋วเดือน Total Tickets /วัน /bus /day	613,474,577 1,680,752	641,133,436 1,756,530	644,732,672 1,766,391
/วัน/วัน /bus /day	518	540	526

Bus Service Information in Fiscal Year 2007
of the Entire Organization of BMTA for the Fiscal Year 2006-2005

Year (6)	Fiscal Year (2005)	1-2		1-3		1-4	
		ผลต่าง ⁴ Differences	%	ผลต่าง ⁴ Differences	%	ผลต่าง ⁴ Differences	%
465	6,005,745,628	(532,518,933)	(7.63)	(128,618,258)	(1.96)	437,881,579	7.29
952	31,375,559	22,041,970	52.11	23,181,018	56.32	32,965,411	105.07
417	5,007,121,187	(510,476,963)	(7.27)	(105,437,240)	(1.59)	470,846,990	7.80
919	16,540,058	(1,398,567)	(7.27)	(288,869)	(1.59)	1,289,992	7.80
420	4,895	(416)	(7.03)	76	1.41	601	12.26
335	1,306,092	-	-	(5,368)	(0.41)	(5,125)	(7.39)
579	3,578	-	-	(15)	(0.41)	(14)	(0.39)
251	1,233,329	(3,070)	(0.26)	(36,096)	(2.96)	(49,174)	(3.99)
343	3,379	(8)	(0.26)	(99)	(2.96)	(135)	(3.99)
93	94	(0)	(0.26)	(2)	(2.56)	(3)	(3.61)
506	11,165,492	176,928	1.62	149,375	1.36	(62,511)	(0.56)
010	30,590	486	1.42	409	1.36	(171)	(0.56)
98	9.05	0.17	1.68	0.40	4.45	0.32	3.57
93	299,446,016	7,053,638	2.41	3,714,038	1.26	67,415	0.00
09	820,400	19,325	2.41	10,175	1.26	185	0.02
42	243	7	2.68	11	4.34	10	4.18
59	140,739,649	(7,693,809)	(5.39)	(2,014,520)	(1.47)	(5,678,910)	(4.04)
49	385,588	(21,079)	(5.39)	(5,519)	(1.47)	(15,559)	(4.04)
14	115	(6)	(4.96)	1	0.88	-	-
74	2.11	0.16	7.88	0.05	2.34	0.08	3.79
52	2,471,133	(29,229)	(0.97)	464,828	10.46	508,547	20.58
20	6,770	(80)	(0.97)	1,274	18.46	1,393	20.58
77	194	6	2.25	90	40.63	83	42.81
5	1.17	0.04	3.96	(0.10)	(8.70)	(0.12)	(10.26)
2	711,775,364	(28,774,058)	(4.49)	(31,031,444)	(4.82)	(99,415,986)	(13.97)
5	1,950,069	(78,833)	(4.49)	(85,018)	(4.82)	(272,373)	(13.97)
0	1,850,303	1,115,199	#DIV/0!	(226,651)	(76.89)	(735,104)	(39.73)
6	5,069	3,055	#DIV/0!	(621)	(16.89)	(2,014)	(39.73)
2	713,625,667	(27,658,859)	(4.31)	(31,258,095)	(4.85)	(100,151,090)	(14.03)
1	1,955,139	(75,778)	(4.31)	(85,639)	(4.85)	(274,387)	(14.03)
3	579	(22)	(4.07)	(10)	(1.95)	(61)	(10.46)

หมายเหตุ: รายการที่มีค่าเป็นลบ แสดงว่าลดลง

ข้อมูลด้านเดินรถ ประจำปีงบประมาณ 2550 รวมทั้งองค์การฯ
เกิดจริงเปรียบเทียบกับประมาณการ

รายการ Particulars	รถโดยสารธรรมด้า /Regular Buses			
	ประมาณการ Estimated	เกิดจริง Actual	ผลค้าง Differences	%
1. รายได้ค่าโดยสาร(บาท) Bus Fare Revenues (Baht) รายได้ตัวล่วงหน้า คูณ จำนวนตั๋ว Revenues from Advanced Tickets and Monthly Tickets รวมทั้งค่าโดยสารทั้งหมด Total Bus Fare Revenues /วัน /day	2,606,677,001	2,397,520,165	(209,156,836)	(8.02)
รายได้ตัวล่วงหน้า คูณ จำนวนตั๋ว Revenues from Advanced Tickets and Monthly Tickets รวมทั้งค่าโดยสารทั้งหมด Total Bus Fare Revenues /ตั๋ว/วัน /bus /day	10,865,707	17,001,976	6,136,268	56.47
2. ราบริการจ้าว(คัน) Available Service /วัน /day	611,010	611,010	-	-
3. รถออกวิ่ง(คัน) Buses in Service /วัน /day	567,374	570,824	13,450	24
% ของจำนวน % of Buses in Service	91	93	2	24
4. เที่ยววิ่งรวม(เที่ยว) Number of Trips /วัน /day	5,277,365	5,352,975	75,610	1.4
/ตั๋ว/วัน /bus /day	14,459	14,666	207	1.4
5. กม.ท่องเที่ยว(km.) Service (km.) /วัน /day	125,282,834	128,920,380	3,637,547	2%
/ตั้งวัน /bus /day	343,281	353,207	9,926	28
225	226	1	0.45	
6. น้ำมันเชื้อเพลิง(ลิตร) Fuel Consumption (litres) /วัน /day	49,022,516	47,394,525	(1,627,991)	(3.2)
/ตั้งวัน /bus /day	134,308	129,848	(4,460)	(3.2)
88	83	(5)	(5.8)	
กม./ลิตร km./litres	2.56	2.72	0.16	6.3
7. แก๊ส(ลบ.ม.) Gas (Cubic Metres) /วัน /day	-	-	-	-
/ตั้งวัน /bus /day	-	-	-	-
กม./ลบ.ม. km./cu.metres	-	-	-	-
8. จำนวนตั๋วไป Number of Tickets Sold (pieces) /วัน /day	360,673,733	340,113,282	(20,560,451)	(5.7)
988,147	931,817	(56,330)	(5.7)	
9. คูปองเข้าโดยสาร Coupon Tickets /วัน /day	-	412,327	412,327	#DIV/0!
10. รวมตั๋วทั้งหมด Total Tickets /วัน /day	360,673,733	340,525,609	(20,148,124)	(5.7)
988,147	932,947	(55,200)	(5.7)	
647	597	(51)	(7.3)	

**Bus Service Information of the Entire Organization of BMTA
for the Fiscal Year 2007 Actual Compared with Projected results**

%	รถโดยสารปรับอากาศ / Air-conditioned Buses				รถโดยสารทั้งหมด / Total Buses			
	ประมาณ Estimated	เกิดจริง Actual	ผลต่าง Differences	%	ประมาณ Estimated	เกิดจริง Actual	ผลต่าง Differences	%
(8.02)	1389,469,140	4,046,109,145	(323,359,995)	(7.40)	6,976,146,141	6,443,629,310	(532,516,831)	(7.63)
56.47	31,433,293	47,338,244	15,904,961	50.60	42,299,000	64,340,219	22,041,219	52.11
(7.76)	440,902,433	4,093,447,389	(307,455,044)	(6.99)	7,018,445,141	6,507,969,529	(510,475,612)	(7.27)
(7.76)	12,057,267	11,214,924	(842,343)	(6.99)	19,228,617	17,830,054	(1,398,563)	(7.27)
(9.93)	6,989	6,674	(315)	(4.51)	5,913	5,496	(417)	(7.06)
-	689,957	689,957	-	-	1,300,967	1,300,967	-	-
-	1,890	1,890	-	-	3,564	3,564	-	-
2.41	629,678	613,331	(16,347)	(2.60)	1,187,052	1,184,155	(2,897)	(0.24)
2.41	1,725	1,680	(45)	(2.60)	3,252	3,244	(8)	(0.24)
2.41	91	89	(2)	(2.60)	91	91	(0)	(0.24)
1.43	5,633,834	5,750,006	116,172	2.06	10,911,199	11,102,981	191,782	1.76
1.43	15,435	15,753	318	2.06	29,894	30,419	525	1.76
(0.96)	8.95	9.38	0.43	4.78	9.19	9.38	0.18	2.01
-2.90	167,158,544	170,593,051	3,434,507	2.05	292,441,378	299,513,431	7,072,053	2.42
-2.90	457,969	467,378	9,410	2.05	801,209	820,585	19,376	2.42
0.48	265	278	13	4.77	246	253	7	2.6
(3.32)	93,122,217	87,666,214	(5,456,003)	(5.86)	142,144,733	136,060,739	(7,083,994)	(4.98)
(3.32)	255,129	240,181	(14,948)	(5.86)	389,438	370,029	(19,406)	(4.98)
(5.60)	148	143	(5)	(3.35)	120	114	(6)	(4.75)
6.44	1.80	1.95	0.15	8.41	2.06	2.22	0.16	7.79
-	3,008,909	2,979,680	(29,229)	(0.97)	3,008,909	2,979,680	(29,229)	(0.97)
-	8,244	8,164	(80)	(0.97)	8,244	8,164	(80)	(0.97)
-	-	277	277	#DIV/0!	-	-	0	#DIV/0!
-	-	1.05	1.05	#DIV/0!	-	-	-	#DIV/0!
(5.70)	280,330,085	272,246,096	(8,083,989)	(2.88)	641,003,818	612,359,378	(28,644,440)	(4.47)
(5.70)	768,028	745,680	(22,148)	(2.88)	1,756,175	1,677,697	(79,478)	(4.47)
0IV/0I	-	702,872	702,872	#DIV/0!	-	1,115,199	1,115,199	#DIV/0!
0IV/0I	-	1,926	1,926	#DIV/0!	-	3,055	3,055	#DIV/0!
(5.59)	280,330,085	272,948,968	(7,381,117)	(2.63)	641,003,818	613,474,577	(27,529,241)	(4.29)
(5.59)	768,028	747,805	(20,222)	(2.63)	1,756,176	1,680,752	(75,423)	(4.29)
7.81)	445	445	(0)	(0.04)	540	518	(22)	(4.06)

จำนวนเงินบาท: ล้าน (บาท.) ล้านบาท)

งบดุล การเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

Balance Sheet as of September 30, 2007 and September 30, 2006

หน่วย : บาท (Baht)

หมายเหตุ /Note 2550 (2007) 2549 (2006)

สินทรัพย์ /Assets

สินทรัพย์หมุนเวียน /Current Assets

เงินสดและเงินฝากธนาคาร /Cash and deposit at Bank	3.1	389,819,833.88	524,762,068.97
เดินลงทุนระยะสั้น /Short-term investments	3.2	215,074,757.04	187,833,833.22
สุกชาน้ำดื่ม /Receivable-Net	3.3	625,190,701.42	291,489,967.11
หิ้สสุกชาน้ำดื่ม /Inventories	3.4	31,317,985.91	32,573,930.80
รายได้ด้วยรับ	3.5	118,142,330.89	42,980,237.76
สินทรัพย์หมุนเวียน /Current assets	3.6	43,113,856.78	49,924,757.73
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		1,422,659,465.92	929,564,765.59

สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน /Immovable Assets

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ สุทธิ /Land, Building and Equipment-Net	3.7	3,432,278,127.12	4,187,078,619.38
สินทรัพย์รอจำหน่าย /Properties for Disposal		44,071,375.66	17,786,533.19
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น /Other immovable Assets		64,972,654.51	125,054,002.51
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		3,541,322,157.29	4,329,919,156.08

รวมสินทรัพย์ /Total Assets

4,963,981,623.21 5,269,483,920.67

งบดุล ประจำวันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

Balance Sheet as of September 30, 2007 and September 30, 2006

	หมายเหตุ /Note	2550 (2007)	หน่วย : บาท /Baht
		2549 (2006)	
ภาระและส่วนของทุน /Liabilities and Shareholders			
ทุนหมุนเวียน /Current Liabilities			
เงินปัจจุบันระหว่างที่คงค้างจนเดือนถัดไป / Current Portion Long-term Loan in One year	3.11	5,169,450,000.00	4,471,380,000.00
เช็คแลกเงินสด /Voucher Payables	3.8	5,252,016,713.99	11,540,543,094.40
เงินอื่นๆ /Other Account Payables	3.9	38,984,982.41	35,369,830.65
หนี้เดือนมุ่งไว้เดือนอื่น /Other Current Liabilities	3.10	830,099,049.68	1,766,593,470.52
รวมทั้งหมดทุนหมุนเวียน /Total Current Liabilities		11,290,550,746.08	17,816,686,395.57
ทุนไม่หมุนเวียน /Long-term Liabilities			
หนี้ซื้อ /Loans	3.11	310,000,000.00	660,000,000.00
ท้าดอนบุญไว้เงิน /Promissory Notes	3.11	5,456,006,000.00	7,552,806,000.00
พัฒนาด้วยเงินทุน ขลมา. /BMTA Bonds	3.11	30,698,880,000.00	17,777,880,000.00
เงินกองทุนแม่แห่งการเพิ่มงาน /Employee Provident Fund	3.12	3,229,497,415.00	3,036,594,484.00
หนี้เดือนไม่หมุนเวียนอื่น /Other Long-term Liabilities	3.13	143,939,410.12	131,595,797.00
รวมทั้งหมดทุนไม่หมุนเวียน /Total Long-term Liabilities		39,838,322,825.12	29,158,876,281.00
รวมทั้งหมด /Total Liabilities		51,128,873,571.20	46,975,762,676.57
ทุนของทุน /Equity			
ทุนรัฐบาลประจำฤดู /Government Budget	3.14	11,089,415,537.81	11,089,415,537.81
ทุนจากการรับโภนิชภัณฑ์ บมจ.		789,723,158.13	189,723,158.13
Capita ต่างๆ from transfer of Metro Transport Co.,Ltd.			
ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค /Capital Gain from Donation		187,794,112.12	189,637,694.69
ส่วนเกินทรัพย์จากการเพิ่มทุนของผู้ถือหุ้น /Capital Gain from Appreciation		8,278,582.57	8,278,582.57
ขาดทุนสะสม /Accumulated Loss		(57,640,103,338.62)	(53,193,333,729.10)
รวมทุนของทุน /Total Equity		(46,164,891,947.99)	(41,716,275,755.90)
รวมทั้งหมดและส่วนของทุน /Total Liabilities and Equity		4,963,981,623.21	5,259,483,920.67

ผลของการดำเนินการของทางบริหารที่ตรวจสอบต่อจากผลลัพธ์ที่ได้มา
(ดูคุณดูแล)

ผู้รับผิดชอบการตรวจสอบความถูกต้องของงบดุล
(นายพีระศรี พัวพัฒนกุล)

งบกำไรขาดทุน สิ้นเดือน กันยายน 30 ปี พ.ศ. 2550 และ 2549
Profit (Loss) Statement
for the year end September 30, 2007 and September 30, 2006

บาทไทย : บาท /Baht

2550 (2007) 2549 (2006)

รายได้จากการดำเนินงาน /Revenues from Operation			
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วเด็ดขาด /Revenues from bus ticket sales	6,443,627,207.00	6,572,245,464.50	
รายได้จากการจำหน่ายบัตรเดือน /Revenues from monthly ticket sales	511,637.00	560,201.50	
รายได้จากการจำหน่ายบัตรคูปอง /Revenues from coupon ticket sales	63,829,333.31	40,599,750.05	
ส่วนแบ่งกำไรด้วยการร่วมมือกับบริษัท /Revenues from joint venture buses	198,186,637.23	175,526,777.34	
ส่วนแบ่งกำไรโดยสารรถเมล์เพียง /Revenues from mini buses	34,224,360.00	34,657,830.63	
ส่วนแบ่งกำไรโดยสารรถเมล์ร่วมกับ 4 (ถนนใหญ่) /Revenues from Group 4 bus (Off main road buses)	10,013,628.05	9,533,194.04	
ส่วนแบ่งกำไรโดยสารรถตู้ /Revenues from joint vans	90,512,915.40	72,132,817.10	
รายได้จากการขายตั๋วให้ร่วมบริการและรวมเดลิคต์ /Revenues from selling tickets to joint buses and mini buses	2,286,450.00	2,356,500.00	
รายได้จากการให้เช่ารถเมล์ตู้ /Revenues from rental buses	128,859,569.26	17,430,628.00	
รวมรายได้จากการดำเนินงาน /Total Revenues from Operation	6,972,051,737.25	6,925,043,163.96	
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน /Expense from Operation			
ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง /Operation Expenses รายการเงิน /Document 1	7,560,914,013.69	7,609,277,373.81	
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง /Maintenance Expenses รายการเงิน /Document 2	1,915,598,301.58	1,903,752,334.17	
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหาร/Administration Expenses			
กองบัญชาการเดินทาง /Expenses for Bus Operations รายการเงิน /Document 3	564,154,343.36	607,000,907.17	
สำนักงานภูมิภาค /Zone office รายการเงิน /Document 4	491,911,797.89	523,382,145.74	
สำนักงานใหญ่ /Head Office รายการเงิน /Document 5	263,091,755.17	541,276,288.93	
ดอกเบี้ยที่ชำระ /Interest Paid	792,918,200.63	563,633,427.94	
ดอกเบี้ยพันธบัตรเงินกู้ /Bond Interest	1,506,788,869.70	1,427,522,679.32	
รวมค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน /Total Expenses from Operation	13,095,374,282.02	13,346,045,160.08	
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน /Profit (Loss) from Operation	(6,123,322,544.77)	(6,421,001,996.12)	
รายได้อื่นๆ /Other Revenues รายการเงิน /Document 6	241,176,171.06	163,955,967.21	
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ /Net Profit (Loss)	(5,882,146,373.71)	(6,257,046,028.91)	

หมายเหตุต่อไปนี้เป็นส่วนหนึ่งของงบกำไรขาดทุน
Note to Financial statements is a part of this Financial statements

DU
Sta
for t

ข้อมูล
Clea

ข้อมูล
Clea

ข้อมูล
Clea

หมายเหตุ
Note

บัญชีแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549
Statement of Changes in Equity

ประจำปีงบประมาณ ปีที่ 10 งบประมาณ 2550 และ 2549

Baht 2006)	ทบทวนจากการบันทึก และรับโอนกิจการ เมมส์. Capital arising from transfer or Metro Transport Co.,Ltd	ที่รวมทั้งหมดจากการ รับบริจาคเพิ่มทุนโดยสิ้น Capital Gain from Donation and Capital Gain from Appreciation	กำไรขาดทุนสะสม Accumulated Loss	หน่วย : บาท /Baht
				รวม /Total
ยอดคงเหลือต้นงวด 1 ต.ค. 2548 Credit balance as of October 1, 2006	11,279,138,695.94	200,054,386.06	(46,990,000,978.09)	(35,510,807,896.09)
ทบทวนจากการบันทึกเพิ่มทุนโดยสิ้น Adjusted item of Accumulated Profit ทับบริจาค / Gain from donation	-	-	63,713,277.90	63,713,277.90
การเสื่อมราคา / Depreciation	-	294,400.00	-	294,400.00
ขาดทุนสุทธิ / Net (Loss)	-	(2,432,508.80)	-	(2,432,508.80)
ยอดคงเหลือปลายงวด ณ 30 ก.ย. 2549 Credit balance as September 30, 2006	11,279,138,695.94	197,916,277.26	(6,267,046,028.91)	(6,267,046,028.91)
ยอดคงเหลือต้นงวด 1 ต.ค. 2549 Credit balance as of October 1, 2006	11,279,138,695.94	197,916,277.26	(53,193,333,729.10)	(41,716,278,755.90)
ทบทวนจากการบันทึกเพิ่มทุนโดยสิ้น Adjusted item of Accumulated Profit ทับบริจาค / Gain from donation	-	-	1,435,376,764.19	1,435,376,764.19
การเสื่อมราคา / Depreciation	-	484,569.47	-	484,569.47
ขาดทุนสุทธิ / Net (Loss)	-	(2,328,152.04)	-	(2,328,152.04)
ยอดคงเหลือปลายงวด ณ 30 ก.ย. 2550 Credit balance as of September 30, 2007	11,279,138,695.94	196,072,694.69	(57,640,103,338.62)	(46,164,891,947.99)

หมายเหตุ: บัญชีนี้เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้
 Note to Financial statements is a part of this Financial Statements

ค่าใช้จ่ายในการเดินรถ

Bus Operating Expenses

for the year end September 30, 2007 and September 30, 2006

หน่วย : บาท / Baht

2550 (2007)

2549 (2006)

เงินเดือนและผลประโยชน์ชั่วคราว	/Salaries and Benefits	2,806,241,460.10	2,704,295,048.50	เงินเดือนและผลประโยชน์ชั่วคราว
สวัสดิการพนักงาน	/Employee Welfare	220,286,816.29	193,391,515.44	สวัสดิการพนักงาน
เงินบำนาญพนักงาน	/Employee Retired Fund	272,998,557.60	322,240,001.83	เงินบำนาญพนักงาน
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	/Employee Provident Fund	83,746,757.69	58,015,846.11	เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
เงินกู้ระยะสั้น	/Money Retired Fund	1,844,720.00	10,884,500.00	เงินกู้ระยะสั้น
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถโดยสาร	/Bus Operation Expenses			ค่าใช้จ่ายในการเดินรถโดยสาร
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	/Fuel and Lubricants	3,257,493,353.84	3,407,993,651.46	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น
ค่าเช่ารถโดยสาร	/Leasing of buses	26,266,895.00	26,557,400.00	ค่าเช่ารถโดยสาร
ค่าตอบแทนจากขายบัตรโดยสารและตั๋วค่าโดยสาร	/Remuneration of bus ticket and coupon ticket sales	71,326.07	145,273.50	ค่าตอบแทนจากขายบัตรโดยสารและตั๋วค่าโดยสาร
ค่าเบ็ดเตล็ด	/Gases	24,584,088.21	20,892,598.32	ค่าเบ็ดเตล็ด
ค่าพิมพ์บัตรโดยสารและการลงทะเบียน	/Expenses of printing bus ticket and coupon	8,337,344.90	8,709,726.20	ค่าพิมพ์บัตรโดยสารและการลงทะเบียน
ค่าภาษีติดต่อไปรษณีย์	/Taxes of Renew Registration	10,320,030.00	10,319,550.00	ค่าภาษีติดต่อไปรษณีย์
ค่าประกันภัย	/Insurance	46,149,613.34	47,972,806.72	ค่าประกันภัย
ค่าเสียหายคุณติดเหตุ	/Accident Damages	1,394,057.00	1,924,301.91	ค่าเสียหายคุณติดเหตุ
ค่าจัดระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9002	/Cost of Providing ISO 9002 Quality Standard	2,499,561.28	5,038,381.85	ค่าจัดระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9002
ค่าทางด่วนทางด่วน	/Express Way Fee	79,056,275.00	72,388,671.00	ค่าทางด่วนทางด่วน
ค่าเดือนราคา	/Depreciation	717,139,916.40	717,139,916.40	ค่าเดือนราคา
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	/Other Expenses	2,483,240.97	1,378,604.46	ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ
รวม	/Total	7,560,914,013.69	7,609,277,373.81	รวม

หมายเหตุประกอบงบการเงินมีรายละเอียดเพิ่มเติมในหน้าด้านหลัง

Note to Financial statements is a part of the financial statements.

หมายเหตุ

Note to Fin

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

Maintenance Expenses

ในรอบปีงบประมาณ ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๐ และ พ.ศ. ๒๕๔๙

Baht
2006)

		หน่วย : บาท /Baht	
		2550 (2007)	2549 (2006)
18.59	เงินเดือนและผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่และพนักงาน /Salaries and Benefits	71,506,131.25	77,663,362.59
15.44	สวัสดิการพนักงาน /Employee Welfare	2,926,686.74	4,114,170.50
01.83	เงินเดือนพนักงานบำนาญ /Employee Retired Fund	3,899,280.93	3,919,777.92
46.11	เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ /Employee Provident Fund	1,029,334.70	821,646.20
80.00	เงินกองทุนก้อนก่อนเกษียณ /Early Retirement Fund	-	3,710,400.00
51.46	ซ่อมบำรุงรถตู้ของ BMIA /Maintenance for BMIA's old buses	34,094,783.19	34,736,790.64
00.00	ซ่อมบำรุงรถโดยสารประจำทางของ BMIA /Maintenance for BMIA's Buses	1,702,016,254.20	1,714,609,310.91
73.50	ซ่อมบำรุงเครื่องปรับอากาศในรถตู้ /Maintenance for Air-Conditioned Gas buses	20,966,569.77	24,535,367.53
098.32	ค่าใช้จ่ายติดล้อรถตู้ /Cost of excess idlemiles of buses	79,156,260.80	39,621,508.58
726.26	รวม /Total	1,915,595,301.58	1,903,752,334.17
550.00			
806.72			
301.91			
381.85			
671.00			
916.40			
604.48			
373.81			

หมายเหตุ: รายการนี้เป็นส่วนหนึ่งของงบการเงิน
This financial statement is a part of the Financial Statement

ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริการกองบัญการเดินรถ สำหรับปีงบประมาณ 2550 และ 2549
General and Administrative Expenses for Bus Operation
 for the year end September 30, 2007 and September 30, 2006

ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริการกองบัญการเดินรถ
 General and Administrative Expenses for Bus Operation
 for the year end September 30, 2007 and September 30, 2006

	หน่วย : บาท / Baht	2550 (2007)	2549 (2006)
เงินเดือนและอัตรารักษาพยาบาลของพนักงาน /Salaries and Benefits	307,175,224.68	321,095,024.20	เงินเดือน
สวัสดิการพนักงาน /Employee Welfare	39,645,133.69	44,932,615.76	สวัสดิการ
เงินบำนาญพนักงาน /Employee Retired Fund	27,894,421.90	34,782,179.57	เงินบำนาญ
เงินกองทุนสำรองจ่ายพนักงาน /Employee Provident Fund	15,492,109.30	11,981,724.40	เงินกองทุนสำรองจ่าย
เงินกองทุนสำรองบำนาญตั้งต้น /Early Retirement Fund	1,265,780.00	22,017,960.00	เงินกองทุนสำรองบำนาญตั้งต้น
ค่าซ่อมแซมทรัพย์สิน /Property Repairs	3,751,377.48	5,137,174.16	ค่าซ่อมแซมทรัพย์สิน
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหาร /General and Administrative Expenses			
ค่าเช่าสถานที่ /Leasing of premises	93,573,521.88	95,259,429.85	
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหดตัวสีน /Fuel and registration	1,818,739.26	1,221,796.43	
ค่าภาษีคงที่เมื่อยังคง /Taxes of Renew Registration	37,793.33	37,598.98	
ค่าทักษิณากาณประจำตัวสีน /Security fee	21,625,332.47	20,968,395.95	
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และวัสดุ /Stationery, Printing Form and Material	2,795,208.83	2,483,234.96	
ค่าประกันภัย /Insurance	301,749.23	351,958.01	
ค่าเช่าท่าปล่องรถ /Rent for bus Terminal	973,067.77	894,266.20	
ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ /Electricity, Water and Telephone	20,420,592.34	19,843,922.58	
หนี้สูญ /Bad Debts	190,788.22	170,588.22	
ค่าเสื่อมราคา /Depreciation	8,006,959.65	9,010,459.31	
ค่าวัสดุรายเดือน ๆ /Other Expenses	19,686,543.33	16,812,579.01	
รวม /Total	564,154,343.36	607,000,907.17	

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการเงินนี้
 Note to Financial statements is a part of this Financial Statements

หมายเหตุประกอบการเงิน
 Note to Financial statements

กิจจายกิจทั่วไปและบริการสำนักงานเขต สำนักงานเขต วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549

General and Administrative Expenses for Bus Zone Office

ปีงบประมาณปีที่ 2550 และ 2549 ประจำปีงบประมาณปีที่ 2550 และ 2549

/Baht
(2006)

หน่วย : บาท /Baht

2550 (2007)

2549 (2006)

024.20	เดือนและผลประโยชน์ต่อปี /Salaries and Benefits	359,864,082.88	389,385,862.78
615.76	สวัสดิการพนักงาน /Employee Welfare	38,681,731.81	60,784,280.93
179.57	กองทุนเพื่อพนักงาน /Employee Retirement Fund	29,488,315.71	38,793,109.07
724.40	กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ /Employee Provident Fund	20,101,440.20	15,879,017.25
960.00	กองทุนบำนาญสำหรับผู้ล่วงแล้ว /Any Retired Fund	5,835,560.00	47,531,780.00
174.16	การซ่อมแซมทรัพย์สิน /Property Repairs	4,839,296.99	4,849,002.26
	กิจกรรมทั่วไปและบริหาร /General and Administrative Expenses		
1,429.83	ค่าเช่าสถานที่ /Leasing of premises	10,096,882.92	9,392,313.60
796.43	ค่าเช่าและใช้บริการเครื่องคอมพิวเตอร์ /Rent of computer and service	3,423,805.13	878,234.72
598.58	ยาสีน้ำมันเครื่องและหล่อลื่น /Oil and Lubricants	2,402,981.24	2,396,578.87
3,395.95	ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ /Taxes of Renew Registration	53,046.33	220,635.00
3,234.96	ค่าถ่ายเอกสารปลอกด้าม /Security Fee	122,244.00	109,937.93
1,958.01	ค่าอุปกรณ์เขียนแบบพิมพ์และวัสดุ /Stationery, Printing Form and Material	2,006,698.85	2,046,208.52
4,266.20	ค่าประกันภัย /Insurance	348,920.86	338,773.80
3,922.58	ค่าไฟฟ้า น้ำประปา และค่าโทรศัพท์ /Electricity, water and telephone	2,949,515.84	2,782,650.47
0,588.22	ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับคดี /Legal Case Expenses	521,710.23	620,452.10
0,459.31	ค่าปรึกษาฝึกอบรมและดูงาน /Training and Studying	198,522.52	232,926.00
2,579.01	หนี้สงสัยจะสูญ /Doubtful Accounts	1,485,708.28	2,393,596.66
0,907.17	หนี้สูญ /Bad Debt	1,498,235.65	1,913,213.26
	ค่าเสื่อมราคา /Depreciation	3,330,876.39	5,560,789.69
	ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ /Other Expenses	4,662,222.06	7,283,535.74
	รวม /Total	491,911,797.89	593,382,148.74

ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริการสำนักงานใหญ่ สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2550 และ 2549
General and Administrative Expenses for Head Office
 for the year end September 30, 2007 and September 30, 2006

หน่วย : บาท /Boht

2550 (2007)

2549 (2006)

เงินเดือนและผลประโยชน์พิเศษเบื้องต้น /Salaries and Benefits	193,990,549.83	200,161,519.63
สวัสดิการพนักงาน /Employee Welfares	26,951,152.47	33,159,075.77
เงินบำนาญพนักงาน /Employee Retired Fund	30,305,963.53	26,857,537.52
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ /Employee Provident Fund	12,232,012.10	9,501,604.40
เงินแยกอ่อนกว่ากำหนด /Early Retired Fund	4,419,520.00	15,068,170.00
ค่าเบ็ดเตล็ดในการประชุมคณะกรรมการ /Board Meeting Allowances	2,311,500.00	1,741,750.00
ค่าซ่อมบำรุงทรัพย์สิน /Property Repairs	4,889,559.99	2,737,716.00
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริการ /General and Administrative Expenses		
ค่าเช่าสถานที่ /Leasing of premises	10,199,760.36	11,989,259.64
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น /Fuel and Lubricants	2,130,927.58	1,698,458.72
ค่านาฬิกาต่อทะเบียน /Boxes of Renew Registration	70,718.00	67,957.20
ค่ารักษาความปลอดภัย /Security fee	1,269,563.07	1,108,766.15
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และวัสดุ /Stationery, Printing, Form and Material	3,325,347.78	3,104,939.22
ค่าประกันภัย /Insurance	371,777.96	450,868.86
ค่าพิมพ์ตัวโดยสายของรวมและรวมเม็ดเงิน /Expenses of Printing tickets of joint and mini buses	1,294,890.00	1,324,898.80
ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ /Electricity, water and telephone	4,303,645.02	4,007,476.39
ค่าท่องเที่ยวฝึกอบรมและศึกษา /Training and Studying	9,395,018.35	9,735,261.79
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับคดี /Legal Case Expenses	1,065,359.81	1,108,345.00
หนี้สงสัยจะสูญ /Doubtful Accounts	(79,904,679.73)	195,247,464.71
ภาษี /Tax		912.93
ค่าเสื่อมราคา /Depreciation	4,812,466.21	5,175,416.46
ค่าใช้จ่ายอื่นๆ /Other Expenses	29,646,700.84	16,636,089.74
รวม /Total	263,091,755.17	541,276,288.91

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้
 Note to Financial statements is a part of this Financial Statement.

รายได้อื่นๆ ประจำปีงบดุล วันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๕๐ และ ๒๕๔๙

Other Revenues for the year end September 30, 2007 and September 30, 2006

บาท /Baht
๙ (2006)

บาท /Baht

๒๕๕๐ (2007) ๒๕๔๙ (2006)

๘๖๑๙.๖๓	เงินปรับปรุงมิตรสัมภาระฯ /Fine for Breaching Promises	๑๑๓,๔๔๐,๐๑๘.๙๑	๒๑,๘๗๑,๔๐๐.๓๘
๑,๐๗๕.๗๗	ดอกเบี้ยได้รับ /Interest Received	๙,๓๘๙,๔๕๑.๕๓	๙,๕๓๒,๖๙๓.๘๐
๑,๕๓๗.๕๒	ภาษีหักค่าใช้จ่าย /Discounts	๑,๐๕๐,๕๗๗.๒๐	๑,๐๔๕,๖๔๖.๐๐
๑,๖๐๔.๔๐	รายได้จากการให้เช่าที่ดิน /Revenue from Advertisement Rights	๙๐,๔๔๘,๕๖๘.๘๔	๙๘,๐๙๐,๒๓๘.๔๕
๑,๑๗๐.๐๐	รายได้จากการขายวัสดุและครุภัณฑ์ /Incomes from Material and Stationery Sales	๕,๑๒๗,๕๖๓.๔๓	๓,๕๙๕,๕๔๒.๓๐
๑,๗๕๐.๐๐	รายได้อื่นๆ /Other Revenues	๒๑,๗๑๙,๙๙๑.๑๕	๑๙,๘๒๐,๔๔๖.๒๙
๗,๗๑๕.๐๐	รวม /Total	๒๔๑,๑๗๖,๑๗๑.๐๖	๑๕๓,๙๕๕,๙๖๗.๒๑

๐,๒๖๙.๖๔
๓,๔๕๘.๗๒
๗,๙๕๗.๒๐
๓,๗๖๖.๑๕
๔,๙๓๙.๒๒
๐,๘๖๘.๘๖
๔,๘๙๘.๘๐
๗,๔๗๖.๓๙
๕,๐๖๑.๗๙
๘,๓๔๖.๐๐
๗,๔๖๔.๗๑
๙๑๒.๙๓
๘,๔๑๖.๔๖
๖,๐๘๙.๗๔
๖,๒๘๘.๙๓

หมายเหตุการอ่านงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้
Note to Read the financial statements is a part of this financial statements.

หมายเหตุประจำงบการเงิน Notes to Financial Statements

Notes to the financial statements for the year ended September 30, 2007 and September 30, 2006

1. Establishment

2 Summary of Important Accounting Principles

2.1 Recognition of revenue

10 ទារវីទិនិក

ขอค่ารถส่วนตัวที่ได้รับตามพระราชบัญญัติ
ดังต่อไปนี้ จำนวนห้าร้อยบาท จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติ
วันที่ ๒๕๙๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ พ.ศ. ๒๕๑๙ ให้ยกเว้น
ภาษีอากรที่เสียให้สำราธิบดี ๔๕๐ บาท ให้ยกเว้น
ไม่ใช้มีประวัติอาชญากรรม และมีภาระเดือนสูงสุดอยู่ใน
ครุฑ์ห้าร้อยบาท แต่จะหักห้าร้อยบาท ถ้าจังหวัดนราธิวาส
นั้นหักไว้ ประมาณห้าร้อยบาท ลดลงเป็นร้อยบาท แล้วบังคับ
ให้จ่ายขึ้นต่อภัยคัน หรือต่อเมืองกับการประมาณสูงสุด
ที่ห้าร้อยบาทโดยไม่รวมห้าร้อยบาทนั้น ให้หักห้าร้อยบาท
ออกจากจำนวนห้าร้อยบาท จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้ วันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๑๙

2. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

24 ດາວໂຫຼດລາຍກຳ

2.1.1 รายได้จากการเชินรด ร้านค้าเมืองที่จ้างเหมาอย่างต่อเนื่อง

2.1.2 รายได้ส่วนแบ่งค่าใช้สอยต่อวันบริการทั้งรักษาพยาบาล
ส่วนภายนอกโดยสารและ/หรือค่าตอบแทน ตามสัดสูตร
รวมประกอบการเดินทาง

2.1.3. รายได้ต่อคนเป็นไปรับรู้ตามเงินที่สัดส่วนของเจ้า โดยค่าไม่ใช้จ่ายผลตอบแทนก็แท้จริงแต่ก็เป็นภาระ

2.1.4 รายได้ค่าปรับผิดตัวอย่าง รับเข้าเมืองต้องเสียภาษีในประเทศ
ต่างประเทศ

2.1.5 รายได้จากการท่องเที่ยวและกิจกรรมในชุมชน รับผู้เข้าชมตามอัตราการท่องเที่ยวที่ตั้งค่าโดยประมาณต่อปี จำนวน ๕๐๐๐ คน

2.2 ห้องครัวที่ดี แสงในรั้วบ้านต้องมี - อย่าก่ออุบัติเหตุ

2.3 ภารตั้งค่าเดือนส่ายสีขาวสูง จดบัญชีที่ เมืองน้ำตก
จะทราบการคลัง ว่าตัวบัญการบัญชีและภารตั้งค่าเดือนส่ายสีขาวก็ได้

2548 บังคับวันที่ 27 ธันวาคม 2548 โดยกำหนดให้ระหว่างมากราชกาลปัจจุบัน พ้นครองตั้งแต่สิ้นเดือนธันวาคมนี้ สำหรับภารกิจที่ไม่ได้เป็นพิมพ์ขบวนราษฎร์ ยกเว้นภารกิจที่ได้รับ托ห์ดังต่อไปนี้ โดยให้คุณนายกรัฐมนตรี ทรงว่าจ้างให้กานันดาภิเษกในการกราบทูลทักษิณที่ และวิธีการเข้ามาทางเดินด้วยตัวเองที่สิ้นเดือนธันวาคมนี้ ซึ่งคุณนายกรัฐมนตรีได้ทรงทราบแล้วว่า ค่าเมืองที่เสื่อมพังจะสิ้นสุดลง ซึ่งคุณนายกรัฐมนตรีทรงทราบว่าภารกิจของท่านฯ ต้องดำเนินต่อไปในวันที่ 13/2549 ลงวันที่ 11 ธันวาคม 2548 อย่างดีที่สุดก่อนที่ภารกิจค่าเมืองที่เสื่อมสิ้นจะสิ้นสุด ดังนี้

ระบบເກາະນີ້ດ້ວຍກ່າຍຂອງອັດຕະກຳຮູບແບບ

ເງິນທາງ 6-9 ເທືອນ

เกินกว่า 9 เดือน - 1 ปี 75

ເມືອງໄກ

จังหวัดเชียงใหม่

2549 เป็นต้นไป!

กระทรวงศึกษาธิการ
ประมงเพื่อจัด
ให้ดำเนิน
งานส่งบุคคลใน
หน่วยบูรณาญา
และประกอบ
การขนส่งบุคคล
จาก บริษัท
1 ตุลาคม 2519

น่ายตัวโดยสาร
รับรู้ตามอัตรา
ทัน ตามลูกญา

ของเวลา โดย
จะสินทรัพย์
ลงในปีงบประมาณ

รุ่วตามอัตราค่า

- ออกราย
รับเมือง

เดือน ก.พ.
เดือนต่อเดือน
เงินเดือนว่าง
จะสินทรัพย์
ลงในปีงบประมาณ
ห้าม 2549

หนังสือระบุราย

30 ภันยาน

**Recoverable (accidents) - in process and payables
(accident) - in process are recorded by using the appraised
value given by the accident unit of BMIA**

**25 Land, building, equipment - net - shown of acquisition
cost or after completion of construction after deducting
estimated depreciation, calculated by using the straight
line method in accordance with its useful life by forecasting
the type of asset as follows:**

Category	Useful life	Scrap Value
Building	10 - 30 Years	-
Car	10 Years	10%
Machinery	4 - 8 Years	10%
Office Equipment	10 Years	-
Book	3 Years	-

Asset from donation recorded together with capital
of non-donated assets. The depreciation of assets from donation
and directly generate revenue is recognized as expense in
income and loss statement. As for assets from donation which
not directly generate revenue, this will be used to deduct
the capital gain from donation.

**26 Provident Fund - BMIA has established a BMIA
provident fund for its employees which was registered on
10/10/1997, with BMIA contributing 6% and 7% of the
cost and the staff who are members of the fund pay the
same 3-10% of the salary.**

1 Additional Information

3) Cash and Deposits with financial institutions comprise unit : million baht		
	2007	2006
Cash	57.81	51.81
Deposits with Banks		
Current accounts	30.65	92.49
Savings accounts	118.69	180.22
3 months fixed deposit	182.67	0.24
Overseas bank deposits	389.82	324.76

In September 30, 2006 Cash of THB 57.81 million
arrears due income from the various district offices which
was deposited at the bank in time on the date that THB
55.54 million was received, and the remaining head office
had THB 2.27 million which BMIA deposited on the
following day. For Savings deposit of THB 118.69
million was primarily for use in the operation of the head office
and district offices.

**2.4 คุณสมบัติเหตุ - ระหว่างดำเนินการ และเจ้าหนี้บดีเหตุ
ระหว่างดำเนินการ บันทึกบัญชีโดยใช้ราคากลางที่ท่าน
บดีเหตุขององค์กรฯ กำหนด**

**2.5 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์และในราคากลางที่ได้มามาก
ก่อสร้างแล้วเสร็จแล้วถูกค่าเสื่อมราคาและค่าเสื่อมราคากำหนด
โดยบริษัทของตนราคากลางใช้งานโดยประมาณของอุปกรณ์และ
ประมาณ ตั้งแต่**

ประเภท	อายุการใช้งาน	มูลค่าขาด
สิ่งปลูกสร้าง	10 - 30 ปี	-
เครื่องใช้ครัว	10 ปี	ร้อยละ 10
เครื่องใช้สำนักงาน	4 - 8 ปี	ร้อยละ 10
เครื่องใช้อุปกรณ์ที่อยู่ใช้สำนักงาน	10 ปี	-
เครื่องใช้ภายในบ้าน	8 ปี	-

สิ่งที่พิเศษจากการรักษาตัวเป็นที่บัญชีคู่กับส่วนเดิมทุน
จากการรับเบี้ยฯ ค่าเสื่อมราคากลางเงินเพิ่มจากการรับเบี้ยฯ
ที่ออกให้เบี้ยรายได้เบี้ยคง รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบประมาณทุน
ส่วนเสื่อมราคากลางที่มีกำไรให้เกิดรายได้โดยตรง จะนำ
ไปหักจากส่วนเดิมทุนจากการรับเบี้ยฯ

**2.6 กองทุนสำรองเดียงพืช องค์กรฯได้จัดตั้งกองทุนสำรอง
เดียงพืชมีจำนวนที่ต้องใช้ส่วนลดเหลือคงเหลือซึ่งจัดทำโดยบัญชีแบบ
เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2540 โดยองค์กรฯจ่ายสมบทร้อยละ 6
และ 7 ของเงินเดือน ส่วนหนึ่งที่เป็นสมนาคุณของทุนสำรองทุน
ในอัตราร้อยละ 3 - 10 ของเงินเดือน**

3. ข้อมูลเพิ่มเติม

3.1 เงินสดและเงินฝากสถาบันการเงิน ประจำเดือน

	หน่วย : ล้านบาท
เงินสด	2550 2549
เงินฝากออมทรัพย์	57.81 51.81
ประจำเดือน	30.65 92.49
ประจำเดือน	118.69 180.22
ประจำเดือน	182.67 0.24
รวมเงินสดและเงินฝากสถาบันการเงิน	389.82 324.76

ณ วันที่ 30 กันยายน 2550 เงินสดจำนวน 57.81 ล้านบาท
เป็นเงินรายได้ต่อเบี้ยคงของเอกสารเดือนต่างๆ ที่ไม่ผ่านมาคาด
ไว้ทันท่วงทีรับเข้ามาจำนวน 55.54 ล้านบาท และเงินเดือนเดือน
ต่างๆ จำนวน 30.65 ล้านบาท ซึ่งองค์กรฯ ตั้งหักเบี้ย
ประจำเดือนเพื่อการเดือนมา สำหรับเงินฝากออมทรัพย์จำนวน
118.69 ล้านบาท จำนวนใหญ่กว่าเพื่อเงินฝากประจำเดือนของ
สำนักงานทุกแห่ง และสำนักงานเขต

3.3.1.1 Accident related receivables: existing staff is a liability which arises when the bus driver of BMIA engaged in an accident and has to make damage compensation to the counter party, which BMIA had made the advance debt payment on September 30, 2007 totaling THB 28.07 million comprising accident related receivable existing staff of THB 331.09 million, and its former staff of THB 359.16 million which BMIA had set provisions for non-performing debts of THB 318.80 million.

3.2 ເນື້ອງການຮຽນຮະສັນ ເປີນເຈັບໄວ່ປະຈຳ 12 ເດືອນ ປະກອບດ້ານ

	หน่วย : ล้านบาท	2550	2549
เงินฝาก定期เพื่อการได้ถอนเพื่อบรรด์		26.01	25.02
เงินฝากบัญชีที่เงินประจำกับัวร์พนักงาน		37.55	19.17
ตอกนี้ยี่เงินประจำกับัวร์พนักงาน		90.11	89.10
บัญชีเงินฝากของทุ่นป่าหนึ่งพันลักษณะ		61.40	54.54
รวมเงินลงทุนระยะสั้น		215.07	187.83

3.3 គ្មានី - សេវាឌែលបានដាក់

	หน่วย : ล้านบาท	2550	2549
3.3.1 ลูกหนี้อุบัติเหตุ - สุทธิ	45.30	48.12	
3.3.2 ลูกหนี้เชื้อติดภัย - ระหว่างดำเนินการ	26.29	23.11	
3.3.3 เงินเดครองจ่าย - กรณีอุบัติเหตุ	22.50	21.79	
3.3.4 ลูกหนี้อื่น - สุทธิ	531.10	196.47	
รวมลูกหนี้ - สุทธิ	625.19	291.40	

3.3.1 ຄວາມນິ້ນຕີເທດ - ອົກສີ ມີຮາຍຄະເຂີຍ ຜັນປັບ

3.3.1.1 ลูกหนี้อุบัติเหตุพนักงาน เป็นหนี้ที่เกิดจาก
พนักงานเข้าไปด้วยการลงทุนค่าใช้จ่ายของตัวเอง ลักษณะคือตัวผู้เสียหาย
ให้คุณครับ โดยลงทุนค่าใช้จ่ายที่มีมาเป็นปีก่อน เพียงร้อยละ 30 ตั้งแต่ปี
2550 ของภาระตามลูกหนี้อุบัติเหตุพนักงาน - เป้าชูนับ จำนวน 287
ล้านบาท และหมายจะจ่ายเพิ่มลากยาว จำนวน 331.09 ล้านบาท ท่าน
359.16 ล้านบาท ซึ่งจะค่ารายได้ตั้งแต่ที่มาเมื่อตนเสียจะถูกนำไปใช้ใน
318.80 ล้านบาท

ประกอบด้วย	
1 : ล้านบาท	
2550	2549
26.01	25.02
1.55	19.17
2.11	89.10
1.40	54.54
5.07	187.83
1 : ล้านบาท	
2550	2549
5.30	48.12
5.29	23.11
2.50	21.79
1.10	198.47
5.19	291.49
1 : ล้านบาท	
2550	2549
28.07	25.08
2.29	17.12
40.36	42.20
0.74	1.21
2.80	2.75
1.10	1.66
0.30	0.30
15.30	48.12

3.3.1.2 คุณนี้ผู้ค้าประทัยพนักงานเจ้าบ้าน ๖.๘๙ ล้านบาท เป็นค่าหัวหน้าผู้ค้าประทัยเบี้ยเช่าห้องนี้แทน คุณนี้เป็นภาระที่ต้องเสีย และจะหักไว้ในเงินสำนักงานผู้เช่าห้องนี้ได้ ผู้ค้าประทัยเด้งกล่องมาที่ห้องที่เป็น พนักงานบ้านจูบัน ห้ามก่อการที่เพื่อแสดงภาพแล้ว แต่บุคคลภายนอก โดย องค์กรฯ ต้องดำเนินการให้เสร็จจะสูญไปร้านงาน ๕.๘๕ ล้านบาท

3.3.1.3 ลูกหนี้อุปติเหตุบุคคลภายนอก จำนวน 5.97
ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่เกิดจากอุปติเหตุภัยธรรมชาติโดยตรง ซึ่งของเสียหาย
มีลักษณะร้ายแรงได้รับความเสียหาย ที่มีมูลค่าลูกหนี้เป็นบุคคลภายนอกและ
บริษัทประกันภัย โดยองค์กรฯ ตั้งค่าเดือนสิงหาคมสูงไปกว่าจำนวน
3.17 ล้านบาท

3.3.1.4 ลูกหนี้ก่อจ่ายหนี้อุบัติเหตุระหว่างบำบริการและ
ประเมินผล เริ่ม จำนวน 50.06 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่ คงค้างรายได้ทั้งหมด
ค่าอุบัติเหตุที่ได้รับชำระระหว่างบำบริการและภัยแล้วล็อกไว้ใน เงื่อนค้าของ ได้
รับค่าไม่พอหักเงินจำนวน 48.96 ล้านบาท

3.3.1.5 ถูกหนี้เงินปะกับตัวหนี้จากงานเข้าบด จำนวน 0.30 ล้านบาท เป็นเงินยืมไปประดังตัวหนี้ทางที่บดก็ในกรณีที่ อุบัติเหตุ ความล้มภูมิว่าด้วย ซึ่งองค์กรฯ จะประดังตัวไว้ในรั้นศาล และเมื่อคราวสิ้นสุดแล้ว ผู้รับมีภาระจะส่งเงินคืนตามระเบียบขององค์กรฯ ไว้ต่อไปจนกว่าจะหมด ห.c. 2532 ปี 20

3.3.2 ถูกหลอกอุบัติเหตุ - ระหว่างดำเนินการ และเข้าหาภัย อุบัติเหตุ - ระหว่างดำเนินการ จำนวน 26.29 ล้านบาท เป็นการ บันทึกข้อมูลคุกคามโดยใช้เครื่องประมวลผลความเร็วสูงในเว็บไซต์เพื่อ ตรวจสอบความขององค์กรฯ เดินทางอุบัติเหตุ ภายนอกสถานที่ทำงานอุบัติเหตุ ขององค์กรฯ จำนวน

3.3.3. เงินเพื่อรองรับราย - กรณีอุบัติเหตุ ชำรุด 22.50
ดำเนินมา เป็นเงินและสัมภาระที่ต้องการฯ ให้ทั้งควรจะรับรายเพื่อความแน่น
คงทนค่าใช้จ่าย และ/หรือซ่อมบำรุงทั้งหมดที่ต้องเสียแล้ว แต่เมื่อได้รับเงิน
ได้ก็จะหักส่วนที่จะรับรองรายหนึ่ง

3.3.4.1 Accounts Receivable of Private Operators signifies the private bus operators joining BMIA. They are entitled to pay BMIA a portion of bus fare and/or operating compensation fees in accordance with the bus operating contract. BMIA allowed 5 types of private bus operators as follows: (1) regular bus (2) air-conditioned bus (3) air-conditioned minivan (4) minibus (5) section-4 vehicle (alley bus/short). Installment credit private operators are those privately owned bus operators who acknowledged in writing the overdue debts of compensation fees dated from March 1, 2005 to June 30, 2007, together with interests of loan default (from the first default date to June 30, 2007). Those interests are to be paid within 5 years starting from the first date of debt acknowledgement in writing in accordance with the resolution of BMIA Board of Directors as of 13/2550 dated June 26, 2007, 14/2550 dated July 5, 2007, and 15/2550 dated July 23, 2007.

3.3.4 คุณนิยม - สุกคิ ประกอบด้วย

	หน่วย	ล้านบาท
สุกหนึ้งเดือนแรกน้ำร้อนบริการ	2550	2549
สุกหนึ่งสัปดาห์ไม่รายได้ค่าโดยสารลดคร่าวมบริการ	33.65	275.97
สุกหนึ่งเดือนขึ้นไปรับอาหาร	109.43	73.82
สุกหนึ่งเดือนรับอาหาร (กรณีใช้กำชราณภาษี)	0.69	-
สุกหนึ่งรายได้ค่าตอบแทนรถเมล์เล็ก	81.52	49.20
สุกหนึ่งรายได้ค่าตอบแทนรถมาตรฐาน 4 (รถในซอย)	0.83	0.83
สุกหนึ่งรายรับน้ำร้อนทำราก	425.11	-
 รวม	651.23	399.72
หัก ค่าเชื้อหนี้สังสัยจะสูญ	155.14	235.97
รวมสุกหนึ่งเดือนรับน้ำร้อนบริการ	496.09	163.75
สุกหนึ่งเดือนรับน้ำร้อนบริการ (กรณีใช้ภาษี) จำกัด	64.93	54.89
สุกหนึ่งเดือนรับน้ำร้อนบริการ (กรณีใช้ภาษี) (รถพ.) จำกัด	29.10	29.10
สุกหนึ่งเดือนรับน้ำร้อนบริการ (กรณีใช้ภาษี) จำกัด	20.02	20.02
สุกหนึ่งเดือนรับน้ำร้อนบริการ (กรณีใช้ภาษี) จำกัด (บมจ.)	3.33	3.33
สุกหนึ่งเดือนรับน้ำร้อนบริการ (กรณีใช้ภาษี) จำกัด	113.40	118.19
 รวม	230.78	235.97
หัก ค่าเชื้อหนี้สังสัยจะสูญ	195.77	203.95
รวมสุกหนึ่งเดือนรับน้ำร้อนบริการ	35.01	34.72
รวมสุกหนึ่งเดือนรับน้ำร้อนบริการ - สหช.	531.10	198.07

องค์กรฯ จึงรับผลตอบแทนนี้ต่ำอย่างแพนดังที่ระบุในข่าวเดลินิวส์
ดังกล่าวจากคดีปัญหาน้ำเสียท่วมเมืองรายได้ค่าใช้จ่ายของรัฐบาล
ประจำเดือนโดยส่วนประจำเดือนกรกฎาคม จำนวน 203.11 ล้านบาท
ลดลงจากประจำเดือนปีก่อนมาอยู่ที่ 159.25 ล้านบาท มากับมูลค่าบัญชีใหม่เป็นอุปกรณ์เครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีค่าใช้จ่ายประจำเดือน & 74 ล้านบาท รวมเป็นอุปกรณ์ที่รัฐบาลเคยจ่ายเดือนก่อนที่ลดลงเป็น 425.11 ล้านบาท ดังที่ได้ระบุไว้ในคดีค่าไฟฟ้าและสัญญาประจำเดือนสิงหาคม 2560 ของคุณนายสันติเมืองรายได้ค่าใช้จ่ายของรัฐบาลจำนวน 77.02 ล้านบาท ที่ได้ลดลงประจำเดือนก่อนมาอยู่ที่ 62.69 ล้านบาท รวมทั้งสิ้นจำนวน 139.71 ล้านบาท จึงทำให้อุปกรณ์ที่เสียหายและรายได้ค่าใช้จ่ายของรัฐบาลจำนวน 2550 ไม่สามารถซื้อค่ามีค่าที่สูงกว่าเดือนก่อนที่ 2560 ที่มีสัญญาประจำเดือนนี้ได้ตามที่ผู้ร้องเรียนระบุ

ผลการณ์ติดตามประเมินผลการบริหารกิจกรรมค้าขายของค้าขายของ
น้ำผลไม้กรุ๊ปที่ให้ผู้ประกอบการเดินรถรับส่งสินค้า หนึ่งค้างค่าระดับ
ที่คล่องตัวขึ้นแล้ว ถึงให้องค์กรฯจัดเก็บค่าธรรมเนียมพืชชาญญูประภาน
กษาเดินรถที่รับส่งภาระหนี้ค้างชำระประจำเดือน อาทิโดยสารประชารถทาง
ธรรมดานาล็อตชา 35 บาทต่อคันต่อวัน รถโดยสารประจำทางปั๊วี่
อาทิตย์ในเมืองชา 60 บาทต่อคันต่อวัน บัสตั้งแต่วันที่ออกนั้นไปถัดไป
เรียกว่าค่าธรรมเนียมประจำเดือน 2 ปี ซึ่งองค์กรฯได้เริ่มการจัดตั้ง
เก็บค่าตอบแทนในอัตรากล่าวต่อต้นที่ 1 กรกฎาคม 2550 และ
จะสิ้นสุดในวันที่ 30 มิถุนายน 2552 ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการเดินรถ
ตัดเบี้ยภาระเมืองเด็กเพลิงรถโดยสารเป็นรายเดือนชาติ (NGV) ซึ่ง
ทำงานได้ดังกล่าวทำให้ในกรุงเทพมหานครลดต้นที่ 1 กรกฎาคม 2550 -
30 มิถุนายน 2550 องค์กรฯประเมินรายได้สร้างแบงลงให้ส่วนต่อหน้า
บริการรถตู้ 29.84 ล้านบาท (ลดใช้สารประจำทางธรรมชาติ 15.75
ตัวน้ำมันฯและรถโดยสารประจำเดินรถที่ไม่ใช้พลังงานเหลวฯ 7.72 ล้านบาท)
ซึ่งผู้ประกอบการเดินรถที่ไม่ใช้พลังงานเหลวฯ 7.72 ล้านบาท
ยังคงจัดเก็บค่าตอบแทนไปอัตราที่กำหนดไว้ในเดือนฯ

3.3.4.2 ถูกพิมพ์ร่าง มาก่อนแล้วแต่ต้องถูกประทับชุด จำกัด
จำนวน 64.93 ล้านหน้า เป็นเงินที่ออกค่าใช้จ่ายซึ่งจะถูกหักภาษี
เพิ่มอีก 7% ของจำนวน 7 จากรากฐานให้ยกเว้นรวมเป็นโดยทั่วไปในราศีกุมภ์
คงเหลือความเงื่อนไขของสัญญาเข้าบัญชีโดยเดียว ซึ่งต้องระบุไว้เมื่อ

January 7, 1992, which agreed that if the Revenue Department considered that the company must be responsible for the payment of VAT, it agreed to forward the VAT payment already made to BMIA. Later on, the Revenue Department responded that the seller may seek payment of VAT in accordance with the Revenue Code Act 82/4. The company which was a manufacture of buses had already included the business tax in the price of the buses. BMIA had to make an agreement with the company to deduct the business tax, municipal tax, and purchase tax which is hidden in the price of the buses. The remaining value could then be used to compute VAT. If BMIA was unable to agree to adjust the business tax into VAT then it was considered that the price of the buses already included VAT. The result of the computation of VAT in line with this response resulted in BMIA paying double VAT, which had to be claimed from the company, but the latter refused to make payment to BMIA which then decided to use the method of netting off with lease liabilities and overhead bus repair and maintenance contracts. The difference has been recorded in other receivables and BMIA had sued the company in the Civil court, but it had been filed bankrupt by the Central Court, with order to confiscate all assets on other court cases on April 25, 2000, after which BMIA continued to prosecute Uti Auto Supply which was a joint debtor as per note number 3.344.

3.3.4.3 อาชญากรรมทางเพศ - สิ่งเร้าทางเพศ

จํานวน 29.10 ล้านบาท เป็นเงินท่องเที่ยวต่างประเทศ จําต้นให้ ร.ส.พ. ยังเพื่อนบ้านไปรัฐบาลรัฐบาลค่าตอบแทนติดต่อรัฐมนตรีปี 2527 เนื่องจาก
อังค์กาชาด หันเงินกู้มาจากชาติ บ.c.s ในปี 2520 ในทางเดียวที่บ้านเราจะ
เป็นเจ้าหนี้ บานส.อยู่ที่จํานวน 29.10 ล้านบาท ตั้งนี้นั้น อังค์กาชาด จึงได้
มันให้กับนายตั้ง ร.ส.พ. เมื่อจ้าวหนี้ ตามกฎหมายให้เดือนไปเช่นกันเรียบร้อย
หมายเหตุ ข้อ 3.13) ด้วยจํานวนเดียวกัน ซึ่งหนี้สินนี้ บานส.จําต้อง
ชำระให้แก่ ร.ส.พ. บันกันก่อให้ขึ้นเมื่อได้รับความช่วยเหลือ บานส.ต้องชำระ
แล้ว จึงจะถือเป็นการต่อไป

3.3.4.4 ສຸກເໜີ້ນເຈີ້ນຊັ້ງ ແມ່ນອອກໄຫວ້ຕັ້ງທະນາຄານ ລົດລົບ ໂພນ

20.02 ศั่นมาฯ เมินหนีทันรีชากา ใจถูกกลับคน ขับมิติอยู่บ้านๆ
บริษัทไม่ยอมรับต้องจี้ซื้อ (ประเทสไฮเวย์) 乍กัด ตามสัญญาไว้
ซ่อนแอบแผลงว่างรักษาดูแลอย่างดี เป็นเหตุให้ต้องเข้ารักษาพยาบาล
สัญญาหน่วยงานซ่อนแอบแผลงรักษาไม่เสร็จ ของศั่นมาฯ ให้ดำเนินคดีต่อศาล
ศาลแพ่งได้พิพากษาให้ค่าเสียหาย จำนวนดังที่มีไว้ตั้งแต่ 14 ล้านบาท

3.3.4.5 Receivable - Mahanakorn Transport Co., Ltd THB 3.33 million which were funds that BMTA had paid behalf of Mahanakorn Transport Co., Ltd during the period when the settlement of accounts had not been completed. In account, there was the expense related to the account of Mahanakorn Transport Co., Ltd. of THB 1.26 million.

3.4 inventory comprised:

	unit million baht	2007	2006
Net accessories and equipment		3.19	3.29
Lubrication oil		20.75	19.91
Office material		7.38	9.37
Total material balance		31.32	32.57

3.5 Income receivable comprised:

	unit million baht	2007	2006
Deposits interest		4.49	2.88
Receivable income		113.65	40.11
Total		118.14	42.98

3.6 Other current assets THB 43.11 million mostly one land was paid in advance THB 23.56 million.

3.7 Land, building and equipments are composed of:

	unit million baht	Accumulated	Net price	Cost	Depreciation	2007	2006
Land construction		1,138.74	66.98	971.97	979.88		
Properties		6,753.00	4314.31	2438.79	3,183.67		
Buildings		25.02	40.06	49.98	5.00		
Equipment and appliances		151.98	115.44	16.54	18.49		
Total		10,088.49	6,926.21	3,432.28	4,870.86		

Net land, building and equipment as of the end of reporting Period for 2007 and 2006 totaling THB 3,432.28 million and THB 4,870.86 million, there are devalued assets totaling totaling THB 13.75 million and THB 13.67 million respectively. The details of the devalued assets are as follows:

	Accumulated	Cost	Depreciation	Net Value	2007	2006
Land building	26.70	15.99	10.71	12.94		
Properties	0.42	0.01	0.41	0.20		
Buildings	0.15	0.03	0.12	0.14		
Equipment and Office Equipment	19.75	17.24	2.57	2.93		
Total devalued assets	47.02	35.27	13.75	13.67		

3.3.4.5 ลูกหนี้เบี้ยเช่า มหานครขนส่ง จำกัด (บมจ.) จำนวน 3.33 ล้านบาท เป็นเงินที่องค์กรฯ จ่ายแทน บมจ. ระหว่างที่ดำเนินกิจการไม่เสร็จสิ้น ในช่วงเวลาที่บมจ. ใช้จ่ายในการซื้อขายบัญชีของ บมจ. จำนวน 1.26 ล้านบาท 3.4 พัสดุคงเหลือ ประจำปี 2550 : ล้านบาท

	2007	2006
Raw materials and supplies	3.19	3.29
Inventory	20.75	19.91
Office material	7.38	9.37
Total material balance	31.32	32.57

3.5 รายได้ตัวทั้งหมด ประจำปี 2550 :

	2007	2006
Interest income	4.49	2.88
Receivable income	113.65	40.11
Total	118.14	42.98

3.6 เงินเดือนทั้งหมดเทียบกับ จำนวน 43.11 ล้านบาท จ่ายให้เป็นรายเดือนที่จ่ายเดือนหน้า จำนวน 23.56 ล้านบาท

3.7 ห้อง, อาคาร และอุปกรณ์ ประจำปี 2550 :

	2007	2006	ราคากลาง	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคากลาง	2550	2549
ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	1,138.47	66.98	971.97	979.88			
รถยนต์โดยสาร	8,753.00	6,314.21	2,438.79	3,183.62			
รถยนต์ใช้งาน	45.04	40.06	4.98	5.09			
เครื่องคอมพิวเตอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	151.98	115.44	16.54	18.49			
Total	10,088.49	6,926.21	3,432.28	4,870.86			

ห้อง, อาคาร และอุปกรณ์ - ลูกทรัพย์ ณ วันสิ้นงวดบัญชี ปี 2550 และ 2549 จำนวน 3,432.28 ล้านบาท และ 4,870.86 ล้านบาท ตามลำดับ ในจำนวนนี้มีสินทรัพย์ที่ขาดสภาพคล่องจำนวน 13.75 ล้านบาท และ 13.67 ล้านบาท ตามลำดับ ที่มาจากการดำเนินกิจกรรมของบุคคลภายนอก ที่ขาดสภาพคล่อง ดังนี้

	2007	2006	ราคากลาง	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคากลาง	2550	2549
ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง	26.70	15.99	10.71	12.94			
รถยนต์โดยสาร	0.42	0.01	0.41	0.26			
รถยนต์ใช้งาน	0.15	0.03	0.12	0.14			
เครื่องคอมพิวเตอร์และเครื่องใช้สำนักงาน	19.75	17.24	2.57	2.93			
Total devalued assets	47.02	35.27	13.75	13.67			

แม้กระนั้น คาดว่า และอุปกรณ์ มีรายการเปลี่ยนแปลงไป
ระหว่างไปด้วย

www.BCmix

ยอดยกมา		
<u>ราคากทุน</u>		10,365.48
<u>หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม</u>		6,178.40
		4,187.08
<u>บวก ลิขสิทธิ์ที่เพิ่งเข้า</u>		89
<u>หัก ทรัพย์สินที่ชำรุดเสื่อม</u>		28.00
		4,167.00
<u>หัก ค่าเสื่อมราคา -รับคือเป็นค่าใช้จ่าย</u>	733.29	
<u>ค่าใช้จ่ายจากการรับบริจาค</u>	2.33	735.32
<u>ยอดคงเหลือ</u>		3,432.21

3.8 เท้าหมีเป้าอัญชัญ จำนวน 5,252.02 ส้านบาท สาบเนื้อ
ปืนท่าหัวแม่เครื่องพิจิ จำนวน 3,242.57 ส้านบาท ค่าเบน้ำท่อ
จำนวน 1,647.53 ส้านบาท เงินเดือนแมลงประibleาดและสวัสดิการ
จำนวน 4,61 ล้านบาท ซึ่งเงินเดือน ผลประโยชน์และสวัสดิการ
ของครัวเรือนนี้จะใช้ในเดือน กันยายน ในเดือน ตุลาคม 2550

3.9 เจ้าหนี้เชื่อ จำนวน 38.98 ล้านบาท ล่วงเวลาระบุรีเป็นเดือนที่แล้ว
ดูต่อเหตุ จำนวน 12.66 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าเสียหายของบุตรเหตุ
พนักงานขององค์กรฯ เป็นฝ่ายผิดและต้องช่วยค่าเสียหาย ให้เจ้าหนี้
ขาดทุนแล้ว โดยองค์กรฯ ต้องช่วยค่าเสียหาย ให้บุตรเสียหาย
เพิ่มเติมไปกว่า 10% และจะเรียกเก็บเงินค่าเสียหายอีกหนึ่งเดือนจากเดือน
ใบภารหรือ โดยทั้งหมดจะเป็นลูกหนี้ได้

3.10 ที่นี่สิ่งที่จะเปลี่ยนชีวิต ประจำเดือน

หน้าที่	จำนวน
ผู้ช่วยครุภัณฑ์	2550 25%
ผู้ช่วยครุภัณฑ์	34.75 89.02%
ผู้ช่วยครุภัณฑ์	211.48 1,172.11%
ผู้ช่วยครุภัณฑ์	72.63 156.41%
ผู้ช่วยครุภัณฑ์	430.68 273.0%
ผู้ช่วยครุภัณฑ์	80.35 76.5%
ผู้ช่วยครุภัณฑ์	830.09 1,764.2%

ค่าปรับเงื่องชาภาระหนี้กินภาระเดือนถัดไป
จำนวน 211.48 ล้านบาท เป็นค่าปรับค้างชำระที่น้ำมันเชื้อเพลิง
จำนวน 93.22 ล้านบาท และค่าเบนซินเชื้อ จำนวน 118.26 ล้าน

3.11 หนี้สินไม่ระบุเดือน ประชารถดีบุน เงินดูดูํบะยะชา ที่ดิน
ที่ดิน พื้นที่ดิน 310.00 ล้านบาท 5,466.7
ล้านบาท และ 30,698.88 ล้านบาท ตามลำดับ รวมหนี้สิน ไม่ระบุ
เดือน 36,464.88 ล้านบาท รายละเอียดดังนี้

3.11.1 Icons

Government Saving Bank totalled THB 305 million to redeem bonds of THB 813.5 million in accordance with contract dated October 18, 2002, loan term of 6 years.

3.11.1 亂数生成

ธนาคารออมสิน จำกัด 305.00 ล้านบาท เพื่อ
ก่อตั้งและพัฒนา ผนigen 813.50 ล้านบาท ตามสัญญาลงวันที่ 18
ตุลาคม 2545 กำหนดใช้ได้ 6 ปี ระยะเริ่มต้น 3 ปี

เงินเดือน 3 ปี อัตราภาษีเบ็ดเตล็ดต่อเดือนเท่ากับอัตรา税率เบ็ดเตล็ดเงินเดือน
ประจำเดือนทุกเดือนรวมต่อ 12 เดือน จ่ายต่อเดือนเบ็ดเตล็ด 2 คน
ในงวดเดือนพฤษภาคม 2550 มีจำนวนเงินจำนวนหนึ่งห้าหมื่นบาทถ้วน ค่าแรงงาน 1 ปี
จำนวน 100,000 ล้านบาท และภาษีเงินได้ 25% ค่าเดือน 55,00 ล้านบาท

บริษัทการค้าห้องโถงไทย จำกัด 505.00 ล้านบาท
เพื่อจัดตั้งพื้นที่มีชีวิต วงเงิน 591.50 ล้านบาท ตามสัญญาฉบับที่ 15
เมษายน 2546 กำหนดให้ดำเนินการในเวลา 6 ปี ระหว่างเดือนกันยายนถึง
เดือนกันยายน 4 ปี ตั้งแต่เดือนมีนาคมถึง 3.00 ต่อปี และจำนวนที่ 3 เป็นส่วน
ไป บันทึกผลการดำเนินงานประจำสำหรับบุคลากรและลูกค้าประจำ 6
เดือน บาง 12.6 % จำนวน 1.49 พันล้านบาทเป็น 2 ครั้ง ในราคานักท่องเที่ยว 28
นักท่องเที่ยวต่อเดือนที่ต้องดำเนินการในระยะเวลา 1 ปี จำนวน 250.00 ล้าน
บาทและหนี้สินระยะยาว จำนวน 255.00 ล้านบาท

3.11.2 តាមរដ្ឋ នគរបាល

ช่างคาดครุภัณฑ์ไทย จำนวน 2,875.00 ล้านบาท
เพื่อปรับปรุงโครงสร้างถนนที่บ่อนหลักของคลองเมือง โดยการระบายน้ำลง
ค้ำประดับกันดินและติดตั้งทางเดิน 6 ชั้น ในระหว่างเดือนตุลาคมที่ผ่านมาได้ลง
หัวลักษณะว่าด้วยในเดือนที่ 14 กันยายน 2547 ให้รัฐบาลครุภัณฑ์ไทยดำเนิน
แผนฯ จำนวน 2,875.00 ล้านบาท เป็น 13 ลักษณะตามเบี้ยเดือน
เพื่อปรับปรุงท่า 6 เดือน คานหัวบลู๊ฟท่าที่ 1 ไปยังถนนลาดยางในพื้นที่ท่าที่
ใหญ่ 5 แห่ง บางกอกซีอิส 0.75 ต่อปี ($\text{ปี} \times 0.75 = 4.5$ ล้านบาท) ต่อเดือน
เป็น 4-6 ลักษณะตามเบี้ยติดตั้งเรือสำราญในแม่น้ำป่าสัก 6 เดือน ลักษณะบูล็อก
ท่าที่ 1 ไปยังถนนลาดยางในพื้นที่ท่าที่ 5 แห่ง บางกอกซีอิส 1 ต่อปี
นี่จะระเหตุการณ์ผลลัพธ์ที่ไม่แน่นอน 3 ปี คาดว่าเงินดันทุก 6 เดือน รวม 6
จุด ใช้ระยะเวลา 1-2 ชั่วโมงต่อจุด 437.50 ล้านบาท งวดที่ 3-6 ทำ
งวดละ 500.00 ล้านบาท

ขนาดครัวเรือน จำนวน 2,962.00 ล้านบาท
เพื่อนำไปใช้บริการที่ค่าเช่าชั่วคราว พร้อมด้วยเงินเดือนรายเดือน 6 ปี และภาระทางการคลังมีน้ำเสียประจำกัน ซึ่งจัดทำมา ให้ที่สูงสุด ผู้เช่า เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม 2547 โดยได้รับเงินมาตั้งแต่ 2548 จำนวน 2,496.61 ล้านบาท และในเดือนปี 2549 จำนวน 141.39 ล้านบาท ปีที่ 1-3 อัตราดอกเบี้ยติดจำนำเงินฝากประจำ 6 เดือน ห้าหมื่นบาทต่อหน่วย ห้าหมื่นบาทต่อหน่วยต่อเดือน 5.57% 加上 บำรุง修繕 0.875% ค่าน้ำเสียและภาษี 1 + 0.875 % (ต่อปี) ปีที่ 4-6 อัตราดอกเบี้ยคงเดิม 5.57% ไม่เปลี่ยนแปลง จำนวนเงินเดือนคงเดิมที่ผ่านมา ใหม่ๆ 5 แห่ง บวกกับยอด 1 ต่อปี มีระยะเวลาประมาณ 3 ปี ซึ่งจะมีจำนวน 6 เหรียญ รวม 6 จราจล รวมกันเท่าๆ กัน

มนต์รากรรุ่งไวท์ จำนวน 1,270.00 ล้านบาท
เพื่อเข้าไปปิดดอนพันธุ์อับดัฟที่นิ่งไว้หนาแน่นด้วยเมืองกาญจนบุรี 25
มกราคม 2548 กำลังจะสิ้นเดือนภายใน 6 ปี และเมืองชุมชนชาวต่างด้าว
เป็นัญค่าประวัติ ซึ่งมองต่อการดำเนินการสืบต่อสู่ภูมิปัญญา 6 เดือน
2548 ปีที่ 1-3 ศักดิ์ราชาติกาเนี้ยบศิริราชกาญจน์ไวท์ ประจำ 6 เดือน

for 1-3 interest rate is at the 6 month fixed deposit rate for public quoted by the 5 major commercial banks plus 0.876% annum (at present equivalent to 1 plus 0.876 % per annum). 3 years 4-6 interest rate is at the 6 month fixed deposit rate for public quoted by the 5 major commercial banks plus 1.20% per 3 year grace period. Principal payment made every 6 months totaling 6 installments, equal in each installment.

Kuang Thai Bank totaled THB 384.90 million treasury loan which the due date was by September 5, 2005, guaranteed by the Ministry of Finance throughout the term of loan. BMTA signed a loan contract on September 2, 2005. for 1-3 interest rate is at the 6 month fixed deposit rate for public quoted by the 5 major commercial banks plus 0.97% annum (at present equivalent to 1.15 plus 0.97% per annum), 1/2 grace period. Principal payment made every 12 months totaling 2 installments, equal in each installment.

Kuang Thai Bank total THB 384.90 million to pay off which the due date was by September 5, 2006, guaranteed by the Ministry of Finance throughout the term of loan. BMTA signed a loan contract on September 3, 2006. for 1-3 interest rate is at the 6 month fixed deposit rate for public quoted by the 5 major commercial banks with starting interest rate of every 6 month installment. If there is a charges (at present equivalent to 1.15 plus 0.99% per annum). Principal payment made every 12 months totaling 4 installments, the 1st installment of THB 84.90 million, the 2nd - 4th installments of THB 100 million each.

3.11.3 Bond related loans

Bond related loans totaled THB 1,894 million to repay related and maintenance debt plus interest. Principal and interest guaranteed by the Ministry of Finance, issued on August 2, 2002, redemption period of 10 years with interest rate at 4.98% per annum and interest paid every 6 months.

Bond related loans totaled THB 1,883.85 million to repay related debt plus interest with PTF, issued on December 2003, with term of 6 years, interest rate of 4.45% per annum and interest paid every 6 months.

Bond related loans totaled THB 2,000 million to repay related and purchase of EUROR II bonds, issued on October 15, 2004. There were 2 amounts of debts, totaling THB 1,000 million each with term of 6 years and 7 years respectively, interest rates 4.60% and 4.70% respectively and interest paid every 6 months.

Bond related loans totaled THB 3,000 million to repay related debts, rental and purchase of EUROR II bonds, issued on October 28, 2004. There were 2 amounts of debts, totaling THB 2,000 million and THB 1,000 million with term of

สำหรับอุดหนี้ทั่วไปของธนาคารพาณิชย์ในไทย 5 แห่ง บางรั้ง 0.876 ฉบับ เป็นอัตราที่เก็บ 1 + 0.876 % ต่อปี ปีที่ 4-6 อัตราดอกเบี้ยคิดจากอัตราเงินฝากประจำ 6 เดือน ส่วนอุดหนี้ทั่วไปของธนาคารพาณิชย์ในไทย 5 แห่ง น้ำเงินอัตรา 1.20 ต่อปี ปีแรกจะคิดดอกเบี้ยเงินเดือน 3 ปีที่ห้าจะเดือนต่อๆ กัน 6 เดือน รวม 6 จัดส่วนเท่าๆ กัน

ธนาคารกรุงไทย จำนวน 384.90 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้จ่ายในบัญชีอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้ในวันที่ 5 กันยายน 2548 กำหนดให้ครบภายใน 3 ปี และชำระหนี้การคลังเป็นอัตรากัน ซึ่งองค์กรฯ ได้ทำสัญญาไว้ใน เมื่อวันที่ 2 กันยายน 2548 ปีที่ 1-3 อัตราดอกเบี้ยคิดจากอัตราเงินฝากประจำ 6 เดือน ส่วนอุดหนี้ทั่วไปของธนาคารพาณิชย์ในไทย 5 แห่ง น้ำเงินอัตรา 0.99 ต่อปี (ปีที่ห้าอัตราเดือน 1.15 + 0.99 % ต่อปี) ระยะเวลาการปล่อยที่เงินเดือน 1 ปี ชำระเงินตัวทุก 12 เดือน รวม 2 งวด คาดคะเน 7 ปี

ธนาคารกรุงไทย จำนวน 384.90 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้จ่ายในบัญชีอัตราดอกเบี้ยที่กำหนดไว้ในวันที่ 5 กันยายน 2549 กำหนดให้ครบภายใน 4 ปี และชำระหนี้การคลังเป็นอัตรากัน ซึ่งองค์กรฯ ได้ทำสัญญาไว้เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2549 ปีที่ 1-3 อัตราดอกเบี้ยคิดจากอัตราเงินฝากประจำ 6 เดือน ส่วนอุดหนี้ทั่วไปของธนาคารพาณิชย์ในไทย 5 แห่ง ให้บีบบังษาร คือก็มีอัตรา 6 เดือน หากไม่สามารถเรียกมาลง ปีที่ห้าอัตราเดือน 1.15 + 0.99 % ต่อปี) น้ำเงินที่ห้าจะเดือนต่อๆ กัน 12 เดือน รวม 4 งวด ให้จ่ายต่อ 1 ห้อง 84.90 ล้านบาท งวดต่อ 2-4 ห้องจะจ่าย 100.00 ล้านบาท

3.11.3 พันธบัตรเงินทุน

พันธบัตรเงินทุน จำนวน 1,894.00 ล้านบาท เพื่อใช้จ่ายหนี้ค่าเชื้อมและก่อสร้างภาระภัยเดื่อส่วนภัยและภาระเบี้ยโดยประมาณ ภาระค้าง債務ในปัจจุบันและขยายไปอีกเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2548 มีกำหนดต่อไปจนถึงปี อัตราดอกเบี้ยอัตรา 4.598 ต่อปี ขายระยะเวลาอัตรา 6 เดือน

พันธบัตรเงินทุน จำนวน 1,883.88 ล้านบาท เพื่อมาไปใช้จ่ายหนี้ค่าเชื้อมเพื่อปรับเปลี่ยนภาระ ออกเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2546 มีอายุ 6 ปี อัตราดอกเบี้ยอัตรา 4.14 ต่อปี ขายระยะเวลาอัตรา 6 เดือน

พันธบัตรเงินทุน จำนวน 2,000.00 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้จ่ายหนี้ค่าเชื้อม ค่าบำรุงรักษาภาระเบี้ยและค่าเชื้อภัยโดยประมาณ ที่ห้าอัตรา 4.60 และ 4.70 ห้อง ตามลำดับ ขายระยะเวลาอัตรา 6 เดือน

พันธบัตรเงินทุน จำนวน 3,000.00 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้จ่ายหนี้ค่าเชื้อม ค่าบำรุงรักษาภาระเบี้ยและค่าเชื้อภัยโดยประมาณ ที่ห้าอัตรา 4.60 และ 4.70 ห้อง ตามลำดับ ขายระยะเวลาอัตรา 6 เดือน

3 years and 5 years and interest rates at 3.31% and 4.225% per annum respectively and interest paid every 6 months.

Bond related loans totaled THB 3,000 million to repay repair debts, rental and purchase of EURO II buses, issued on November 4, 2004, totaling THB 2,000 million and THB 1,000 million with tenor of 4 years and 6 years respectively, interest rates of 3.78% and 4.53% per annum respectively and interest paid every 6 months.

Bond related loans totaled THB 2,000 million to repay repair debts, rental and purchase of EURO II buses, issued on December 15, 2004. There were 2 amounts of debts, totaling THB 1,000 million each with tenor of 3 years and 4 years respectively; interest rates at 3.414% and 3.85% per annum respectively and interest paid every 6 months.

Bond related loan totaled THB 2,000 million to repay debts, totaling THB 3,900 million, issued on December 13, 2005. There were 2 amounts of debts, totaling THB 1,000 million each with tenor of 5 years and 6 years respectively, interest rates at 5.86% and 6.00% per annum respectively and interest paid every 6 months.

Bond related loan totaled THB 2,000 million to repay bond related loan, totaling THB 6,190 million, issued on January 25, 2006 and February 8, 2006. There were 2 amounts of debts, totaling THB 1,000 million each with tenor of 5 years and 6 years respectively, interest rates at 5.325% and 5.345% per annum respectively and interest paid every 6 months.

Bond related loan totaled THB 1,900 million to repay bond related loan, totaling THB 3,900 million, issued on January 13, 2006. There were 2 amounts of debts, totaling THB 1,000 million and THB 900 million each with tenor of 6 years and 8 years respectively, interest rates at 4.77% and 4.83% per annum respectively and interest paid every 6 months.

Bond related loan totaled THB 2,000 million to repay bond related loan, totaling THB 6,190 million, issued on January 25, 2007 and February 8, 2007 each with tenor of 6 years and 8 years respectively, interest rates at 4.95% and 4.79% per annum respectively and interest paid every 6 months.

Bond related loan totaled THB 465 million to repay bond related loan, totaling THB 2,190 million and THB 1,931.60 million, issued on June 26, 2007 with tenor of 6 years respectively, interest rates at 4.10% per annum respectively and interest paid every 6 months.

Bond related loans totaled THB 4,000 million to repay repair debt plus fine and repay fuel, issued on June 1, 2007. There were 2 amounts of debts, totaling THB 2,000 million each with tenor of 6 years and 8 years respectively, interest rates at 3.496% and 3.6468% respectively and interest paid every 6 months.

ล้านบาท และ 1,000.00 ล้านบาท มีอายุ 3 ปี และ 5 ปี ตามลำดับ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.31 และ 4.225 ท่อปี ตามลำดับ จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

พื้นที่บอร์ดเงินทุ่น จำนวน 3,000.00 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้หนี้ค่าไฟฟ้าส่วนตัวของราษฎร์และค่าเชื้อครองโดยสาธารณะ ออกเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2547 วงเงิน 2,000.00 ล้านบาท และ 1,000.00 ล้านบาท มีอายุ 4 ปี และ 6 ปี ตามลำดับ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.78 และ 4.53 ท่อปี ตามลำดับ จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

พื้นที่บอร์ดเงินทุ่น จำนวน 2,000.00 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้หนี้ค่าไฟฟ้าส่วนตัวของราษฎร์และค่าเชื้อครองโดยสาธารณะ ออกเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2547 วงเงิน 1,000.00 ล้านบาท มีอายุ 3.5 ปี และ 4 ปี ตามลำดับ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.414 และ 3.85 ท่อปี ตามลำดับ จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

พื้นที่บอร์ดเงินทุ่น จำนวน 2,000.00 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้หนี้ค่าน้ำบัตรเงินทุ่น วงเงิน 3,900.00 ล้านบาท ออกเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2549 น้ำจำนวนสองวงเงินทุ่น ละ 1,000.00 ล้านบาท มีอายุ 5 ปี และ 6 ปี ตามลำดับ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.86 และ 6.00 ท่อปี ตามลำดับ จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

พื้นที่บอร์ดเงินทุ่น จำนวน 2,000.00 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้หนี้ค่าน้ำบัตรเงินทุ่น วงเงิน 6,190.00 ล้านบาท ออกเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2549 และวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2549 น้ำจำนวนสองวงเงินทุ่น ละ 1,000.00 ล้านบาท มีอายุ 5 ปี และ 6 ปี ตามลำดับ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.325 และ 5.345 ท่อปี ตามลำดับ จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

พื้นที่บอร์ดเงินทุ่น จำนวน 1,900.00 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้หนี้ค่าน้ำบัตรเงินทุ่น วงเงิน 3,900.00 ล้านบาท ออกเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2549 น้ำจำนวนสองวงเงินทุ่น ละ 1,000.00 ล้านบาท และ 900.00 ล้านบาท มีอายุ 6 ปี และ 8 ปี ตามลำดับ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.7 และ 4.83 ท่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

พื้นที่บอร์ดเงินทุ่น จำนวน 2,000.00 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้หนี้ค่าน้ำบัตรเงินทุ่น วงเงิน 6,190.00 ล้านบาท ออกเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2550 และวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2550 มีอายุ 6 ปี และ 8 ปี ตามลำดับ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.95 และ 4.79 ท่อปี ตามลำดับ จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

พื้นที่บอร์ดเงินทุ่น จำนวน 465.00 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้หนี้ค่าน้ำบัตรเงินทุ่น วงเงิน 2,190.00 ล้านบาท และ 1,931.60 ล้านบาท ออกเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2550 มีอายุ 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.10 ท่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

พื้นที่บอร์ดเงินทุ่น จำนวน 4,000.00 ล้านบาท เพื่อนำไปใช้หนี้ค่าน้ำบัตรเงินทุ่น พื้นที่บ้านท่าปืน และค่าภัยมันทือเพลิง ออกเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2550 มีจำนวนสองวงเงินทุ่น ละ 2,000.00 ล้านบาท มีอายุ 6 ปี และ 8 ปี ตามลำดับ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.496 และ 3.6468 ท่อปี ตามลำดับ จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

Bond related loans totaled THB 7,556 million to repay principal plus fine and penalty fees, issued on June 7, 2007 and June 14, 2007. There were 4 amounts of debts, totaling THB 2,000 million and were 3 amounts of debts, totaling THB 556 million each with tenure of 7 years, 9 years, 6 years and 3 years respectively. Interest rates at 3.808%, 3.98%, 3.866% and 4.63% respectively and interest paid every 6 months.

พื้นที่บ้านที่ 7 จำนวน 7,556.00 ล้านบาท เพื่อเน้นทำ
ระบบที่ต้องบ้านที่ดีเพื่อเพลิดเพลินและค่าปรับ ของมีค่าที่ 7 มิถุนายน 2550
และบ้านที่ 14 มิถุนายน 2550 มีจำนวนเดิมเช่นเดิม คือ 2,000.00
ล้านบาท จำนวน 3 วงเงิน และราษฎร 1,566.00 ล้านบาท มีอายุ 7 ปี,
9 ปี, 6 ปี และ 8 ปี ตามลำดับ อัตราดอกเบี้ยต้องห้าม 3.808 3.98
3.8668 และ 4.03 ต่อปี ตามลำดับ จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

3.13. เหตุสืบไม่ระบุผลเรียนอื่น จำนวน 143.94 ล้านบาท ด้าน
ให้คุณปีกเงินเพื่อรักษาความมั่นคงฯ จำนวน 37.11 ล้านบาท

3.14 หุนเข็มช่างกงปะร่วงมาต ตั้งแต ปี 2522 - 2544 เป็นเงิน
จำนวน 11,089.42 ล้านบาท

3.15 ผลการดำเนินงานขององค์การฯ สำหรับงวดเบื้องต้น ประจำปี พ.ศ. 2550 และ 2549 คงปฏิบัติตาม

	จำนวนเงิน				จำนวนบาท
	ปี 2550	ปี 2549	เพิ่ม (ลด)	ลดลง	(ลด)
รายได้จากการดำเนินงาน	6,972.05	6,925.04	47.01	0.68	
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	13,095.37	13,346.04	(250.67)	(1.88)	
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(6,123.32)	(6,421.00)	297.68	(4.64)	
รายได้อื่น	241.17	163.95	87.22	56.65	
ขาดทุนสุทธิ	(5,882.15)	(6,267.05)	384.90	(6.14)	

ในปี 2550 องค์กรฯ มีงบประมาณใช้จ่ายต่อหน่วยงานลดลง 24.384.90 ล้านบาท ที่สำคัญเป็นอัตราลด 6.14 เปอร์เซ็นต์ขององค์กรฯ นี้ รายได้จากการซื้อขายเมืองท่องเที่ยว 47.01 ล้านบาท รายได้เช่าอสังหาริมทรัพย์ 87.22 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานลดลง 250.67 ล้านบาท

Baht due to an average number of 220 buses/day awaiting maintenance, 21 buses brought away for NGV installation test, and 44 buses put out of commission (43 Ikarus buses and 1 Benz Euro I bus), rendering few buses on service. In addition, a number of illegal buses and on opening of 11 routes connecting to Suvarnabhumi airport also contributed to the fare reduction of BMTA.

The increase of other revenues stemmed from the maintenance penalty fee at the amount of 105.83 million Baht.

The decrease of operating costs stemmed from debt restructuring of privately owned bus operators as specified in item 3.3.4.1 of the financial statements, owing to a decrease of bad debts. However, despite a decrease of operating costs, BMTA still experienced an increase of maintenance costs, especially the over run kilometers due to a fewer buses on service.

In addition, BMTA still has to bear interest burden on long-term loans due to the issuance of bonds to pay, with interests, for debts of fuel costs and maintenance costs.

4. Compensation fees for committee meeting. BMTA paid

The compensation fees for the Board of Directors meetings at the amount of 2.31 million Baht for the current period, and 1.74 Baht for the previous period, or an increase of 0.57 million.

5. Presentation and Disclosure in Financial statement

The brief presentation and disclosure in the financial statement was made in accordance with the announcement of Department of Trade Registration regarding the requirement of brief statement and disclosure in financial statement 2544 BE, as required from the Public Company Law.

6. Incidents occurring after the financial statement

The cabinet allowed BMTA to get loan to pay for the due loans and repurchase 16 bonds. This loan is to be guaranteed by the Ministry of Finance and secured by selling bond bonds. BMTA has signed a contract to appoint the bond distributor and guarantor twice as follows:

October 29, 2007

1/2008 1,000 million Baht Standard Chartered (Thailand) Bank, PLC

2/2008 1,000 million Baht Hong Kong and Shanghai Banking Corporation, Co.,Ltd.

องค์การบริหารสหกรณ์เป็นผู้นำมารยาท ให้ผลักดันงาน 220 ตัวเก็บภาษีการนำเข้าโดยสาร จำนวน 21 ล้านบาท แต่ละวัน แต่ต้องจัดตั้งสำนักอบรมฯ (NCOV) จำนวน 21 ล้านบาท และมีการปลดระวางรถโดยสารที่ล็อกเพื่อส่งทุกเชิงลาด 43 ล้านบาท ให้รัฐมนตรีชุด ให้ได้รับอนุมัติ ให้ยกสิทธิ์ทางภาษีอากรเดือนธันวาคม อีกทั้งยังมีรายได้จากการขายบิน จำนวนมาก และประมวลกับยอดคงค้างฯ เป้าเดินรถเพื่อเรียกเงินส่วนต่างๆ จำนวน 11 เส้นทาง ซึ่งมีผู้ใช้บริการรายเดือนอยู่เรื่อยๆ ให้ร้ายได้ค่าใช้จ่ายลดลงด้วยส่วน

สำหรับรายได้ที่เพิ่มขึ้น สำเนาบัญชีรายได้คำนวณได้สูญเสียจำนวนหนึ่งร้อยบาทโดยคล่อง รึในจำนวนมีการยังได้คำปรับ ตั้งแต่ครัว จำนวน 105.83 ล้านบาท

สำหรับรายได้ที่หายไปเมืองนอกต้องลดลง เนื่องจากภาระเบี้ยนี้ของลูกค้าที่ต้องจ่ายตามเดือน 3.3.4.1 จึงทำให้หันหน้าหลังหันหลังในงานบัญชีลดลง แม้กระทั่งจะพยายามให้รับรู้ความคาดหวัง แต่ขาดไม่ได้ที่จะมีการซ่อนบัญชีนี้ ให้เป็นผลมาจากการรับงานรถให้กับรัฐบาล ประจำทุกเดือนโดยลง หมายเหตุนี้ของค่าใช้จ่าย ยังมีการระดมทุนเข้ามาอีกด้วย ให้ผู้รับผิดชอบดำเนินการ ให้ลูกค้าคงค้างฯ ออกหันบัญชีเพื่อชำระหนี้ นี้เป็นพื้นที่ของตลาดน้ำ แล้วค่าดั้งเดิมซึ่งต้องหักออกเพิ่ม

4. ต่าตอบแทนกรรมการ

มีเงินเดือนอย่างประจำเดือนมาตั้งแต่การจัดตั้งฯ จำนวน 2.31 ล้านบาท และจดก้อน จำนวน 1.74 ล้านบาท หรือจำนวนสูงกว่าจดก้อน จำนวน 0.57 ล้านบาท

5. การแสดงรายการในงบการเงิน

รายการแสดงรายการอย่างง่ายดาย ให้มีการจัดทำตามระเบียบ รวมทั้งเมื่อการค้า เรื่องกำหนดระยะเวลาของบัญชีในงบการเงิน ต.ค. 2544 สามัญแบบของ บริษัทมหาชน์ จำกัด

6. เหตุการณ์ภัยหลักทรัพย์ในงบดุล

คณะกรรมการได้มีมติห้องค่าใช้จ่าย รัฐวิสาหกิจที่ค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายและ ไฉไลอันที่นับบุคคล โดยให้ตรวจสอบด้วยบัญชีนี้ ห้องค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายในงบการเงิน ต.ค. 2544 สามัญแบบของ บริษัทมหาชน์ จำกัด

วันที่ 29 ตุลาคม 2550

ครั้งที่ 1/2551 จำนวน 1,000 ล้านบาท ยกเว้น แผนการดำเนินการต่อไป จำกัด หมายเหตุ

ครั้งที่ 2/2551 จำนวน 1,000 ล้านบาท ยกเว้น ของแข็งและเครื่องดื่มที่มีค่าใช้จ่าย จำกัด

ดินสอชาน
 จำนวน
 รวมถึง 44
 บ้านราชา
 นายเป็น
 นามบิน
 น้องสาวท่า
 ปั๊บบัน
 ปั๊บบัน
 โค 3.3.4.1
 นางสาวไชย
 เลเมศรีกาน
 ลับธิการ
 กานลักษณ
 ราชทน์ต้า
 คือว่า ใน
 ล้านนา
 ไม่ประการ
 ธรรมเน
 ภาระดัน
 ภาระภาร
 ผู้เดรน
 ภาระกัน
 ภาระกัน

ค่าโดยสารประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2550 (Fiscal Year 2550) ของรถโดยสารประจำวัน จำนวน 5 คัน (รถบัส 2550)
Cost of Passenger Fare for Regular Buses for Fiscal Year 2007
(Information from October 2006 to September 2007) (Fuel Price as of 5 December 2007)

		ค่าโดยสารประจำวัน / Regular Buses		ค่าโดยสารประจำวัน สีขาว-เขียว / White-Green		ค่าโดยสารประจำวัน สีเขียว-แดง / Green-Red		ค่าโดยสารประจำวัน สีฟ้า-เหลือง / Blue-Yellow		ค่าโดยสารประจำวัน สีฟ้า-เขียว / Blue-Green	
		ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	ต้นทุนต่อคัน	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	ต้นทุนต่อคัน	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	ต้นทุนต่อคัน	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	ต้นทุนต่อคัน	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	ต้นทุนต่อคัน
		Cost per liter	Cost per bus	Cost per liter	Cost per bus	Cost per liter	Cost per bus	Cost per liter	Cost per bus	Cost per liter	Cost per bus
1.	ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด (Bus operation cost)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.1	ค่าเช่า (Lease cost)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2	ค่าเสื่อมสภาพ (Depreciation) / เสื่อมสภาพและซ่อมแซม (Maintenance expenses)	1,236.38	5.50	2.08	1,500.49	6.33	2.40	1,256.73	5.56	2.10	1,300.19
1.3	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost)	1,236.38	5.50	2.08	2,064.52	8.72	3.31	1,300.19	5.75	2.17	1,300.19
1.4	เงินเดือนพนักงานและค่าตอบแทนพนักงาน (Salary and Benefits of the personnel)	2,948.05	12.66	4.79	2,855.36	12.05	4.58	2,846.61	12.61	4.77	2,846.61
1.5	ค่าไฟฟ้าและน้ำประปา (Electricity and water supply costs)	4,364.42	18.16	6.87	4,919.88	20.77	7.86	4,148.80	18.36	6.96	4,148.80
1.6	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(1+2)$ Total $(1+2)$	569.48	2.26	0.86	509.48	2.15	0.82	509.48	2.25	0.86	509.48
1.7	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(3+4)$ Total $(3+4)$	4,593.90	20.42	7.72	5,429.36	22.92	8.70	4,658.29	20.61	7.80	4,658.29
1.8	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(5+6)$ Total $(5+6)$	2,365.70	10.52	3.98	2,367.26	9.99	3.79	2,365.82	10.48	3.97	2,365.82
1.9	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(7+8)$ Total $(7+8)$	6,959.61	30.94	11.70	7,796.62	32.92	12.49	7,024.11	31.09	11.76	7,024.11
1.10	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(1+2+3+4)$ Total $(1+2+3+4)$	33.23	0.15	0.06	33.23	0.14	0.05	33.23	0.15	0.06	33.23
1.11	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(5+6+7+8)$ Total $(5+6+7+8)$	6,992.84	31.08	11.76	7,829.85	33.06	12.65	7,057.34	31.23	11.82	7,057.34
1.12	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(1+2+3+4+5)$ Total $(1+2+3+4+5)$	717.48	3.19	1.21	717.48	3.03	1.16	717.48	3.18	1.21	717.48
1.13	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(1+2+3+4+5+6)$ Total $(1+2+3+4+5+6)$	7,710.32	34.27	12.96	8,547.33	36.08	13.70	7,774.82	34.41	13.02	7,774.82
1.14	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(1+2+3+4+5+6+7)$ Total $(1+2+3+4+5+6+7)$	7,921.21	35.21	13.32	8,758.22	36.97	14.04	7,985.71	35.35	13.38	7,985.71
1.15	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(1+2+3+4+5+6+7+8)$ Total $(1+2+3+4+5+6+7+8)$	15.94	42.14	15.94	10,031.49	42.35	16.08	9,522.98	42.16	15.95	9,522.98
2.	เงินเดือนพนักงานเชิงพาณิชย์ (Business expenses of the personnel)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3.	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(3+4)$ Total $(3+4)$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(5+6)$ Total $(5+6)$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.	ห้ามลงทุนในหุ้นของบริษัทเอกชน 3 แห่ง (Investment in shares of three private companies) $(7+8)$ Total $(7+8)$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6.	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(1+2+3+4+5+6)$ Total $(1+2+3+4+5+6)$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7.	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(1+2+3+4+5+6+7)$ Total $(1+2+3+4+5+6+7)$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8.	ค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Fuel cost) $(1+2+3+4+5+6+7+8)$ Total $(1+2+3+4+5+6+7+8)$	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	รวมค่าเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ (Total costs)										

ព័ត៌មានលក្ខណៈសាធគារ ប្រចាំថ្ងៃបរិប្បលបាល 2550 (ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២៥៥០) និងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២៥៥១)

Cost of Passenger Fare for Regular Buses for Fiscal Year 2007
(ប្រចាំឆ្នាំ កញ្ញា ខែតុលា ឆ្នាំ ២០០៨ ដល់ខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២៥៥០)

លក្ខណៈសាធគារ /ប្រចាំឆ្នាំ កញ្ញា ខែតុលា ឆ្នាំ ២៥៥០	ទម្រង់សារត្រូវបាន / All costs required to run the bus			តម្រង់អាជីវកម្ម / All consumption
	តម្រង់សារត្រូវបាន តម្រង់បាន តម្រង់បាន	តម្រង់សារត្រូវបាន តម្រង់បាន តម្រង់បាន	តម្រង់សារត្រូវបាន តម្រង់បាន តម្រង់បាន	
1. គោលការណ៍ទីផ្សារ និងការប្រើប្រាស់				
- ទីតាំង (1+2) / Location (1+2)	-	-	-	-
- អាណាពិសោធន៍យោង (ទីផ្សារ) / Bus stations	-	-	-	-
- តំបន់សំវារក្នុងទីផ្សារ / Number of stops in the area	-	-	-	-
ការប្រើប្រាស់	-	-	-	-
2. និងតិចនាមការទូទៅឡាតាំងសំវារខ្លួន / Running time between stops	2,816.36	10.67	7.16	9.69
ចាយ (1+2) / Total (1+2)	4,455.61	-16.89	11.33	4,690.34
3. គោលការណ៍ប្រើប្រាស់ការពារពីប្រជុំប៊ូល / Cost of fuel to run the bus	1,567.94	5.94	3.99	5.39
ការប្រើប្រាស់ (1+2) / Fuel (1+2)	6,003.45	22.83	15.32	6,258.28
4. គោលការណ៍ប្រើប្រាស់អាជីវកម្ម / Cost of consumption	9,985.28	15.10	10.14	2,322.54
ការប្រើប្រាស់ (1+2+3+4) / Total (1+2+3+4)	10,008.73	37.93	25.46	8,530.82
5. ការប្រើប្រាស់ទេសឡាតាំងសំវារប្រហែល ៥/ ស្ថាបី (1+2+3+4+5) / Total (1+2+3+4+5)	52.08	0.20	0.13	52.08
6. ការប្រើប្រាស់ប្រាក់សំណង់ ៥% / Total (1+2+3+4+5+6) / Total (1+2+3+4+5+6)	10,778.29	40.85	27.42	9,350.37
7. គោលការណ៍ប្រើប្រាស់ ចុះ (1+2+3+4+5+7) / Total (1+2+3+4+5+7)	210.90	0.80	0.54	210.90
8. ទម្រង់អាជីវកម្ម (ទីផ្សារ) / Consumption (bus area)	12,671.77	48.03	32.23	14,873.59

តំបកបគ្គិតយាង នកប្រចាំថ្ងៃការ ប្រចាំថ្ងៃបរិប្បលបាល 2550 (ខែកញ្ញា ឆ្នាំ ២៥៥០ - និងខែកុម្ភៈ ឆ្នាំ ២៥៥១)

បាប្រាំរាត្ឋក្រុងស្ថាន ស្ថានសាខាអាករ ឧបាទូរចុះរាងបារាំង 2550
Cost of Passenger Fare for Regular Buses for Fiscal Year 2007
(និងខែតុលា ឆ្នាំ 2006 ទៅ ខែធ្នូ ឆ្នាំ 2007) [ប្រាក់ប្រាក់ នៃថ្ងៃទី 5 មីនាំកុំព្យូទ័រ ឆ្នាំ 2007]

	រាប់ខែត្រឡប់ចំណោម / Air conditioned regular buses			រាប់ខែត្រឡប់ចំណោម / Air conditioned regular buses		
	រាប់ខែត្រឡប់ចំណោម Euro II buses	រាប់ខែត្រឡប់ចំណោម Euro II buses	រាប់ខែត្រឡប់ចំណោម Euro II buses	រាប់ខែត្រឡប់ចំណោម Euro II buses	រាប់ខែត្រឡប់ចំណោម Euro II buses	រាប់ខែត្រឡប់ចំណោម Euro II buses
គម្រោងប្រាក់បារាំង	គម្រោងប្រាក់បារាំង	គម្រោងប្រាក់បារាំង	គម្រោងប្រាក់បារាំង	គម្រោងប្រាក់បារាំង	គម្រោងប្រាក់បារាំង	គម្រោងប្រាក់បារាំង
Cost	Cost	Cost	Cost	Cost	Cost	Cost
Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger
bus	bus	bus	bus	bus	bus	bus
1. ការប្រាក់បារាំង (សរុប) / Total fare (in thousands)	-	-	-	-	-	-
- ភាគក / Fares by vehicle	-	-	-	-	-	-
- ភាគសំណែក (ការប្រាក់) / Bus fare	1,317.83	4.74	2.93	1,229.01	4.12	2.57
- ភាគសំណែក (ការប្រាក់) / Bus fare	1,556.14	5.59	3.46	1,570.49	5.26	3.28
- ភាគសំណែក (ការប្រាក់) / Bus fare	2,873.97	10.33	6.38	2,799.50	9.38	5.85
ទាំងអស់ / Total	2,829.32	10.17	6.29	2,834.41	9.50	6.93
2. ផែនការសំណែកប្រាក់បារាំងរាងដោយរាងដោយរាង / Revenue from fares of bus journeys	-	-	-	-	-	-
ទាំង (1+2) / Total (1+2)	5,733.29	20.50	12.67	5,633.92	18.88	11.78
3. ការប្រាក់បារាំងរាងដោយរាងដោយរាង / Revenue from fares of other vehicles	-	-	-	-	-	-
ទាំង (1+2+3) / Total (1+2+3)	5,667.94	5.64	3.48	5,667.94	5.26	3.28
4. ការប្រាក់បារាំងផែនការសំណែក (ប្រាក់) / Fares relating to management of other vehicles	-	-	-	-	-	-
ទាំង (1+2+3+4) / Total (1+2+3+4)	7,271.22	26.13	16.15	7,201.85	24.13	15.06
5. ការប្រាក់បារាំងទូទៅនូវការសំណែកប្រាក់ 3 / revenue exceeding the fare due due to overpayment	-	-	-	-	-	-
ទាំង (1+2+3+4+5) / Total (1+2+3+4+5)	11,337.39	40.75	26.19	11,565.48	38.76	24.19
6. កំពើការប្រាក់បារាំងទាំងអស់ ទាំង 4 រាងដោយរាងដោយរាង / Expenses relating to management of other vehicles	-	-	-	-	-	-
ទាំង (1+2+3+4+5+6) / Total (1+2+3+4+5+6)	11,370.63	40.87	26.26	11,598.72	38.87	24.26
7. កំពើការប្រាក់បារាំង ទាំង 4 រាងដោយរាងដោយរាង / Expenses relating to management of other vehicles	717.48	2.58	1.59	717.48	2.40	1.50
ទាំង (1+2+3+4+5+6+7) / Total (1+2+3+4+5+6+7)	12,098.10	43.44	26.85	12,316.19	41.27	25.76
8. ទម្រង់សំណែក (ប្រាក់) / Management costs	12,299.00	44.20	27.32	12,527.09	41.98	26.20
ទម្រង់សំណែក (ប្រាក់) / Management costs	1,887.26	6.76	4.19	2,508.42	8.41	5.25
ទម្រង់សំណែក (ប្រាក់) / Management costs	14,186.26	50.99	31.51	15,035.51	50.39	31.45

ສັນຕິພາບ ໂຄງລ່າຍ		ທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ ທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ		ທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ ທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ	
ລະຫວ່າງ	ຈຳນວດ	ລະຫວ່າງ	ຈຳນວດ	ລະຫວ່າງ	ຈຳນວດ
1. ສັນຕິພາບທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ	ສັນຕິພາບທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ	43.26	0.18	0.07	
- ຂໍາພາຍ / ໄກສາ ຜົນອາກະສາດ					
- ຂໍາພາຍທັງໝາຍ / ປຸນຂໍາມົນຕົວເລີນ					
- ຂໍາພາຍທັງໝາຍ / ປຸນຂໍາມົນຕົວເລີນ					
2. ເນື້ອກົນການໃຫ້ມີມາດີເປັນກຳນົດ	ເນື້ອກົນການໃຫ້ມີມາດີເປັນກຳນົດ	1,256.73	6.56	2.10	
ການ (1+2) / ຕົວ ແລ້ວ		1,300.19	6.75	2.17	
3. ດັບໄຟລ່າຍທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ	ດັບໄຟລ່າຍທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ	2,848.61	[2.6]	4.73	
ການ (1+2) / ຕົວ ແລ້ວ		3,148.80	18.96	6.96	
4. ພ່າຍໃຫ້ມີມາດີເປັນກຳນົດ	ພ່າຍໃຫ້ມີມາດີເປັນກຳນົດ	509.46	2.25	0.56	
ການ (1+2+3) / ຕົວ ແລ້ວ		4,659.29	20.61	7.60	
5. ພ່າຍໃຫ້ມີມາດີເປັນກຳນົດ	ພ່າຍໃຫ້ມີມາດີເປັນກຳນົດ	2,365.82	10.48	3.97	
ການ (1+2+3+4) / ຕົວ ແລ້ວ		7,024.11	31.09	11.76	
6. ສໍາຜະລິດຕະຫຼາດພະນັກງານທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ	ສໍາຜະລິດຕະຫຼາດພະນັກງານທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ	33.23	0.15	0.06	
ການ (1+2+3+4+5) / ຕົວ ແລ້ວ		7,057.34	31.23	11.82	
7. ສໍາຜະລິດຕະຫຼາດພະນັກງານທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ	ສໍາຜະລິດຕະຫຼາດພະນັກງານທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ	717.48	3.16	1.21	
ການ (1+2+3+4+5+6) / ຕົວ ແລ້ວ		7,774.82	34.41	13.02	
8. ສໍາຜະລິດຕະຫຼາດພະນັກງານທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ	ສໍາຜະລິດຕະຫຼາດພະນັກງານທີ່ມີມາດີເປັນກຳນົດ	210.90	0.94	0.36	
ການ (1+2+3+4+5+6+7) / ຕົວ ແລ້ວ		7,985.71	35.35	13.38	
9. ອົບຕົວຢ່າງ	ອົບຕົວຢ່າງ	1,537.27	6.81	2.56	
ການ (1+2+3+4+5+6+7+8) / ຕົວ ແລ້ວ		9,522.98	42.16	15.95	

“The best way to predict the future is to create it.” —Aldous Huxley

2. ទិន្នន័យបំបាត់លក្ខណៈ 5 គីឡូ ២៩៦០ = ២៨,៤៩៦ តម្លៃ ប្រចាំថ្ងៃ	- ៥៦,៣១៧ ប្រចាំថ្ងៃ
- រាយការពាណិជ្ជកម្ម	- ៥៦,៣១៧ ប្រចាំថ្ងៃ
- សៀវភៅ	- ០.០០០ ប្រចាំថ្ងៃ
- ការណែនាំអាមេរិក (AMERICAN)	- ១៨៤២ ប្រចាំថ្ងៃ

กับสัตว์ที่มีชีวิตอยู่ในบ้าน เช่น แมว กระรอก นก ลูกแมลง เป็นต้น แต่ถ้าเป็นสัตว์ที่ไม่สามารถอยู่ในบ้านได้ เช่น หมา ควาย ช้าง กวาง เป็นต้น ไม่สามารถอยู่ในบ้านได้ ดังนั้น จึงต้องห้ามนำสัตว์เหล่านี้เข้ามาในบ้าน

สถานะการเงิน

ពេលវេលា /Periods	ឆ្នាំការប្រចាំឆ្នាំ /Fiscal year				
	2546 2003	2547 2004	2548 2005	2549 2006	2550 2007
សាធារណជន /Total Assets	5,229	3,041	6,066	5,259	4,964
អតិថិជន /Total Liabilities	30,704	33,245	41,577	46,976	51,129
ប្រាក់ប្រាកាសប៊ូលុយ /Capital and Capital Gain	11,482	11,479	11,479	11,477	11,476
ការបានបាន (ការអីឡូ) ឥឡូវ /Accumulated Profit (Loss)	(36,957)	(41,683)	(46,990)	(53,193)	(57,640)
សម្រាប់ខ្លួន /Equity	(25,475)	(30,204)	(35,511)	(41,716)	(46,160)
ការទិញបានឱ្យរាយ /Revenue from Collection	6,159	5,828	6,217	6,925	6,972
ការទិញបាន (បានគ្របាមុន, និងបានគ្របាមុន) /Total Revenues (including subsidies and loans)	6,453	5,967	6,317	7,079	7,216
ការប្រាក់ប្រាកាស /Total Expenses	11,067	10,693	11,624	13,346	13,095
ការប្រាក់ប្រាកាស (ទូរទិន្នន័យ) /Interest Expenses (holding interest by government)	1,192	1,414	1,476	2,091	2,309
ការឃុំឱ្យរាយ /Net Loss	(4,614)	(4,726)	(5,307)	(6,267)	(6,882)
EBITDA (ប្រាក់ប្រាកាសដើម្បីរាយ, គាត់តិច)	(3,233)	(3,160)	(3,041)	(3,439)	(2,849)
ជីឡូហុយ - ឯកសារការទទួលឱ្យ	141	-	-	-	-

อัตราส่วนทางการเงิน

Financial Ratios

รายการ /Particulars	ประจำปี /Fiscal year : million baht				
	2546 2003	2547 2004	2548 2005	2549 2006	2550 2007
ค่าใช้จ่ายรวม/รายได้รวม Total Expenses /Total Revenue	1.72 : 1	1.79 : 1	1.84 : 1	1.89 : 1	1.92 : 1
ค่าใช้จ่ายเบ็ดเตล็ด/รายได้รวม (%) Personal Expenses /Total Expenses %	30	32	39	35	36
ค่าดอกเบี้ยราย/รายได้รวม (%) Interest Expenses /Total Revenue %	18	23	23	30	32
รวมค่าดองทางการเงิน อัตราร้านเงินกู้หนุนเมือง Interest Expenses /Total Revenue % (อัตราร้อยละหนุนเมือง/หนี้สินทั้งหมด)	0.10 : 1	0.10 : 1	0.08 : 1	0.05 : 1	0.13 : 1
ตัวแปรส่วนกำไร/กำไร毛利 (%) Net Profit Ratio (กำไรสุทธิหลังหักภาษี/ยอดขายสุทธิ)	(71.50)	(79.21)	(84.01)	(88.53)	(81.55)

หัวข้อการวิเคราะห์ทางการเงิน

Financial Analysis

million baht	
2550	
2557	
1.82 : 1	
35	
32	
0.13 : 1	
(81.55)	

1. Income from the operations reduced continuously during fiscal years 2003-2004, and it has the tendency to go on further due to the increasing growth of the public transportation system. But in the fiscal year 2005-2007 income on the operations increased at passenger rate of THB 1.00/Euro. It has not been increased the fare of the 3rd time, also in the income from the operations of the fiscal year 2006-2007 increased by 0.67% (1.38%) and 0.68% compared with the fiscal year of 2004-2005 and 2005-2006 orderly.

2. Results of the loss operations continuously caused the financial status to have the liquidity all along, due to the right cost more than the equity. In the fiscal year of 2007 the status was 3,852 million baht required in the capital covered 2,165 million baht. So the total debt come to 51,129 million baht while the loss according to the earning before interest and tax to assets (EBITDA) = 2,849 million baht.

3. Financial ratio

3.1 Total Expenditure/Total Revenue (32.1), which higher than the past several years, due to the service quality, lower than the expense from the fare collection over than the real cost, while the passengers tend to use the public transportation system, and the fixed cost was increasing.

3.2 The individual expenses/ The total expense is evident to 35%. It was at the high rate, since the rate of the personnel per bus was of 5.17 per bus (average personnel: 27,182 persons per 5,564 buses). It exceeded the standard average of 250 persons per bus or 40% caused inefficiency in the management of the human resources to be low when compared with the same business in other countries.

3.3 Interest payment/Total income was 32% higher for the past years, due to increasing of interest and losing of liquidity. So the deferred expenses such as the fuel oil and related repair cost increased and incurred the penalty. The sum of lease also increased due to the decreasing passenger.

3.4 Financial liquidity had the current ratio of 0.13:1, which was very low and lower than the past several years, showing BMTA to have the short term accountability very low. That means, the current ratio was 0.13 but that can be replace the current liabilities by cash but only so, registered debt was very high.

3.5 Ability to make profit with the net profit margin (Net Profit/Net Revenue) is at the negative (-0.15%) and a indication how that will be higher in the next years. Also, this shows that BMTA is not only unprofitable but also a high loss as well.

1. รายได้จากการดำเนินงานลดลงในช่วงปีงบประมาณ 2546 - 2547 เมื่อจะต้องซื้อตัวบินจากผู้ให้บริการภายนอกมาใช้และคงจราจรติดไฟของระบบขนส่งสาธารณะ แก้ไขจากปัจจัยภายนอก
2548 - 2550 รายได้จากการดำเนินงานเพิ่มขึ้นเมื่อจราจรติดไฟลดลงครั้งที่ 1- นาทีรวม 3 ครั้ง เมื่อวันที่ 2 พฤษภาคม 2548, 8 กรกฎาคม 2548 และ 17 เมษายน 2549 (ครั้งที่ 3 จราจรติดไฟไปรีบาร์ทขึ้น) ล่าสุดให้ทราบได้จากการดำเนินงานของปีงบประมาณ 2548, 2549 และ 2550 เพิ่มขึ้นต่อต่อเป็นร้อยละ 6.67. ร้อยละ 11.36 และร้อยละ 0.68 เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2547, 2548 และ 2549 ตามลำดับ

2. ผลการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง สรุปเป็นการเงินขาดทุนต่อไปไม่ต่อต่อ เป็นผลจากมีภาระหนี้สินสูงกว่าจำนวนเงินทุน โดยปีงบประมาณ 2550 ขาดทุนสูงที่ 5,882 ล้านบาท ส่วนตัวให้ร่างของทุนติดลบ 46,165 ล้านบาท มีบัญชีรวม 51,129 ล้านบาท ขาดทุนทั้งหมด BMTA = 2,849 ล้านบาท

3. อัตราต่อ率ทางการเงิน

3.1 กำไรจากการเงิน/รายได้รวม อยู่ในอัตรา 1.82 : 1 ปีของรายได้ต่อกำไรที่ได้รับมา จากราคาที่จัดเก็บค่าโดยสารต่อคนต่อทุน และผู้ให้บริการภายนอกมาใช้และคงจราจรติดไฟของระบบขนส่งสาธารณะ หมายความว่าใช้จ่ายคงที่ไม่ถูกจำกัดเพิ่มขึ้น

3.2 กำไรจากการเงิน/รายได้ของรายได้ต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 35 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงมากเนื่องจากตัดส่วนที่นำเข้ามาพนักงานต่อค่าจ้างบวกกำไรต่อเดือน = 5.11 ค่าเชื้อชาติ 1 คัน/เดือนพนักงานเฉลี่ย 18,206 คน จำนวน 27,182 คน เท่ากับ 3.564 คัน/เดือนเพิ่มเติมของรถ 3.50 คันต่อเดือน 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 46 ทำให้ประสิทธิภาพในการบริการทางวิธีการบัญชีลดลง เมื่อเทียบกับธุรกิจประจำเดือนกัน ปีงบประมาณที่แล้ว ปีงบประมาณที่แล้ว ฯ

3.3 ค่าตัดออกเบี้ยจ่าย/รายได้รวม คิดเป็นร้อยละ 32 ทุกๆ กว่าๆ ปี ที่ตัดออก ขาดการบริการอัตราต่อค่าเบี้ยจ่ายที่สูงขึ้น ประกอบด้วยค่าเชื้อชาติ สาธารณสุขอื่นทางการเงิน ค่าเชื้อชาติที่ต้องจ่าย ค่าเชื้อชาติเพิ่มขึ้น ให้แก่ค่าเชื้อชาติเพิ่มเพลิง และค่าเชื้อชาติเช่น ค่าเชื้อชาติเพิ่มเติม ค่าเชื้อชาติเพิ่มเติมของขายได้รับตัวลงจอดรถสาธารณะที่ผู้ให้บริการคงเหลือ

3.4. ค่าสภาพคล่องทางการเงิน มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio) อยู่ในอัตรา 0.13 : 1 ที่สูงขึ้นกว่าตัวเลขปีที่แล้วอย่างมาก แต่ก็อยู่ในมาตรฐานที่ต่ำมาก แหล่งเงินทุนมา แหล่งเงินทุนที่มีความเสี่ยงต่ำ เช่น กองทุนรวม สำรองความเสี่ยงทางการเงิน บัญชีกิจการที่มุ่งเน้นเพียงตัวเงิน 0.13 บวกที่สามารถนำไปใช้ระหว่างปีสินหนุนเวียนได้ดี ฯ 1 บานท ที่ต้องห้ามที่ต้องห้ามที่สูงมาก

3.5 ความสามารถในการทำกำไร หรืออัตราร่วนกำไรสุทธิ (Net Profit Margin) คือ กำไรสุทธิต่อรายสุทธิอยู่ในอัตราติดลบอยู่ที่ 81.55 และลงมา แหล่งเงินทุนไม่ได้กำไรแล้ว ยังขาดทุนสูงตัวเดียว

- มีความรักการคุยมีใจ และความตั้งใจอุตสาหะทุ่มเทเวลาปฏิบัติหน้าที่ของตนให้เกิดผลดี
- ตั้งต้นอย่างเรียบง่าย ประหมัดและอดออม เป็นแบบอย่างที่ดีในการเป็นพนักงานของรัฐ
- แสดงออกเชิงความรับพัฒนา เมื่อปฏิบัติหน้าที่กับพร่องหรือพิดพลาด
- ล่วงแอบอ้างการนำผลงานของพื้นที่มาเป็นของตน
- ยึดมั่นในระบบคุณธรรม ปฏิบัติงานโดยมุ่งประโยชน์ส่วนรวม โดยเฉพาะประโยชน์ที่ประชาชนได้รับ ไม่มุ่งแสวงหาตัวเอง หรือความดีความชอบจากพื้นที่ฯ
- รักษาความสามัคคีในระหว่างพักร่วมงาน ช่วยเหลือกันในการปฏิบัติหน้าที่การทำงาน
- ถูกลักทรัพย์สินขององค์การ ทั้งในการใช้และการถูกหลักทรัพย์สินขององค์การ ทั้งในการใช้และการถูกหลักทรัพย์สินขององค์การ
- ให้บริการแก่ประชาชนด้วยกิริยาจากสุภาพ อ่อนโยน ยั่มเยี้ยงเจ้มใส และแสดงออกถึงความมีน้ำใจ
- ปฏิบัติตนให้ประชาชนยกย่องว่าเป็นแบบอย่างที่ดีในการใช้ตนบูร่วมกัน และในการช่วยรักษา สิ่งแวดล้อม

แผนกตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ถนนที่ 131 ถ.เกียรตินาที หัวหมาก แขวง 10320

โทรศัพท์ 0 2256 0339, 0 2246 0741-4

หมายเลขประจำตัวบุคคล	สถานที่ตั้ง	โทรศัพท์	เขตฯ.	ชื่อเดิม	จำนวนรถ	เส้นทางเดินรถ
1 113 ถ.เพชรบุรีตัดใหม่ ถนน 10220	0 2552 0885	ปทุมฯ	บางเขน	129	95, 107, 129, 543	
	0 2551 2492	ปทุมฯ	ประชารัฐรัตนาธิเบศร์	208	29, 39, 95, 185, 510, 520, 554, 555	
	0 2552 0887-8	ปทุมฯ	เพชรบุรี	65	34, 59,	
2 8/192-198 ถนนสุขุมวิท 80 แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10230	0 2919 8710	ปทุมฯ	รัชดา	89	503, 522, 559	
	0 2919 8713	ปทุมฯ	ลาดพร้าว	491	16, 30, 31	
	0 2919 8637-8	ปทุมฯ	ศรีบูรพา	114	11, 93, 206, 550	
3 208 ถ.รามอินทรา ต.บางนา แขวงจอมบึง จังหวัดนนทบุรี 10270	0 2387 1944-5	ปทุมฯ	สำโรง	122	2, 23, 45	
	0 2388 0062-3	ปทุมฯ	แยกจอมบึง	121	25, 145, 102, 552A	
		ปทุมฯ	สำราญประชาชื่น	114	ป.1, 142, 508, 513, 536, 553	
4 148 ถ.ศูนย์บริการฯ แขวงคลองเตย ถนน 10110	0 2249 7149	ปทุมฯ	คลองเตย	191	4, 13, 47, 72, 136, 205, 552	
	0 2249 4243	ปทุมฯ	สายปะตุ๊ด	105	1, 62, 77, 160	
	0 2249 4342	ปทุมฯ	สายไหม	97	12, 137, 179, 551	
5 66/19 ถ. 94 ต.เพชรบุรี แขวงแม่กลอง ถนน 103150	0 2896 2341-2	ปทุมฯ	ผู้นำปะตุ๊ด	111	ป.20, 82, 138	
	0 2896 2344	ปทุมฯ	ราชวิถี	99	15, 21, 37, 75	
	0 2896 2674	ปทุมฯ	แผ่นดิน	208	68, ป.1, 76, 105, 111, 140, ป.3, 141	
6 45/3-4 ถ. 1 ถ.สุขุมวิท แขวงคลองเตย ถนน 10160	0 2413 4533-5	ปทุมฯ	บางแค	149	7, 9, 101, 509, 80, 91, 165	
		ปทุมฯ	พุทธมนเทียราราม	115	18, 79, ป.80, 84	
		ปทุมฯ	พุทธมนตรี	104	70, 42, 84, 515, 189	
7 82/3 ถ. 3 ต. รัชดาภิเษก แขวงจอมบึง จังหวัดนนทบุรี 11000	0 2594 3306	ปทุมฯ	บางแค	360	11, 30, 31	
	0 2594 3239	ปทุมฯ	สำโรง	201	18, 32, 134, 166, 203, 505, 516, 556	
	0 2594 3398	ปทุมฯ	สำโรง	78	63, ป.114, 543	
8 35 ช.ไทรเจ้า 3 แยก 6/1 ศรีอยุธยา แขวงคลองเตย ถนน 10240	0 2948 3680-3	ปทุมฯ	ศรีอยุธยา	211	16, 30, 53, 65, 66, 67, 70, 97	
	0 2948 3688	ปทุมฯ	ลาดพร้าว	156	22, 36, 73	
		ปทุมฯ	ลาดพร้าว	95	156, 178, 191	
9 28/185-191 ถ.อนันดาลัยเดชาธิราช ถนนสุขุมวิท แขวงคลองเตย จังหวัดนนทบุรี 11000	02 9198949	ปทุมฯ	เดชาธิราช	153	3, 24, 49, 54, 117, 204	
	02 9198367	ปทุมฯ	เดชาธิราช	156	22, 36, 73	
	02 9198951	ปทุมฯ	เดชาธิราช	404	12, 30, 31	
10 ต.สันติธรรม ถนน 10230	02 919838	ปทุมฯ	เดชาธิราช	156, 178, 191		



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

131 ถนนนราธิวาส รัตนโกสินทร์ กรุงเทพฯ 10320 โทร. 0 2246 0339, 0 2246 0741-4 โทรสาร 0 2248 7385

Bangkok Mass Transit Authority

131 Thennam-mitr Rd, huaykwang, Bangkok 10320 Tel. 0 2246 0339, 0 2246 0741-4 Fax. 0 2248 7385

WWW.BMTA.CO.TH