



สารบัญ Contents

วิสัยทัศน์และพันธกิจ ขสมก. BMTA's Vision and Mission

วิตกุประสงค์และยุทธศาสตร์ 4 Objective and Strategy

คณะกรรมการบริหารกิจการ ขสมก. ปี 2553 BMTA's Board of Directors 2010 คณะผู้บริหาร ขสมก. ปี 2553 10 BMTA's Management Team 2010

> โครงสร้าง ขสมก. ปี 2553 20 BMTA's Orgranization structure 2010

รร กักะทารที่ดี 22 Good Governance

บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการ ขสมก. 53 Roles of BMTA's Affairs Management Board

นโยบายทำหนดค่าตอบแทนและรายละเอียดค่าตอบแทน 24 BMTA's Board of Affairs Management Remuneration

ของคณะกรรมการบริหารกิจการ ขสมก.

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ 25 Report of the State Enterprise Audit Committee

โครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายปีงบประมาณ 2553 35 Struture of Revenues and Expenses for Fiscal Year 2010

รายงานประจำปี คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง 40 Annual Report Fiscal Year 2010 of Risk Management Sub-Committee

อัตรากำลังพนักงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 44 BMTA's number of staff

> พลการดำเนินงานปีงบประมาณ 2553 46 Performance of the Bus Operation for Fiscal Year 2010

ความสำเร็จของการกิจหลักของหน่วยงาน 50 Mission Achievement

พลการดำเนินงานด้านการเดินรก ปีงบ 2553 51 Transporting Performance in Fiscal Year

> การวัดผลการดำเนินงานที่สำคัญ 54 Performance measurement

> > บัญหา / อุปสรรค 56 Performance Measurement

ประสิทธิพลตามยุทธศาสตร์ 58 Problems / Limitations

ภาวะแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อกิจการขององค์กร 66 Strategic Effectiveness นโยบาย แผนงาน และโครงการสำคัญในอนาคต (ปี 2554) 69 External Factors affecting corporate operations

ข้อมูลด้านเดินรถรวมทั้งองค์การฯ เกิดจริงปีงบฯ 2553 72 Transportation Performance of Fiscal Year 2010

งบการเงิน 76 Bus Service Information of the Actual Fiscal Year 2010

> หมายเหตุงบการเงิน 90 Remark of Financial Statement

สถาน:ทางการเงิน 136 Financial Statement

บทวิเคราะห์ทางการเงิน 138 Financial Analysis

จรรยาบรรณพนักงาน ขสมก. 140 Bangkok Mass Transit Authority officers's ethics

วิสัยทัศน์และพันธกิจ





วิสัยทัศน์

มุ่งมั่นพัฒนา ประชาเคียงข้าง เดินทางรวดเร็ว สะดวกสบาย โครงข่ายครอบคลุม มุมมองกว้างไกล ประหยัดปลอดภัย โปร่งใสเป็นธรรม นำด้านบริการ

Vision

Strive for development, stay side by side with the people, fast and convenient travelling, full network coverage, broad vision, economy and safe, fair and transparent service



BMTA's Vision and Mission



พันธกิจ

เป็นผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะโดยรกโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ให้เกิดการบรณาการทางด้านโครงข่ายเส้นทางและการให้บริการพัฒนาระบบ บริหารจัดการเดินรถให้ประสานสอดกล้องกับการขนส่งมวลชนระบบอื่น โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการเป็นหลัก ส่งเสริมและสนับสนุน การนำพลังงานสะอาดมาใช้เพื่อลดมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อมและมีส่วนร่วม ในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด

Mission

Being a provider of public transportation by buses in Bangkok and its vicinity who ensures the integration of route network and service, develops bus transport system in line with other mass transit systems by mainly considering people's interests, promotes and supports the use of clean energy in order to reduce environmental pollution, and takes part in solving the problem of traffic congestion.

วัตถุประสงค์และยุทธศาสตร์





วัตถุประสงค์หลัก

- 1. ปรับปรุงศักยภาพขององค์กรให้สามารถดำเนินการ ตามภารกิจหลักได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถเลี้ยง ตัวเองได้ในอนาคต
- 2. เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและพัฒนา องค์กรในทุกด้านโดยยึดหลักการบริหารกิจการบ้านเมือง และสังคมที่ดี (Good Governance)
- 3. พัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถในการ ปฏิบัติงานได้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งนำเทคโนโลยีด้านการบริหาร จัดการมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ
- 4. พัฒนาระบบการจัดเก็บค่าโดยสารให้มีประสิทธิภาพ ทันสมัย และสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน อื่น ๆ

Objectives

- Improve potential of the organization so it is able to effectively perform its main mission and able to support itself in the future
- 2. Increase efficiency of management and organizational development in all areas by adhering to the principle of good governance
- Develop human resources so they are equipped with knowledge and ability to work better, and apply management technology to enhance efficiency of services
- 4. Develop fare collection system so it is efficient, up-to-date, and able to link with other mass transit systems



Objective and Strategy

ยทธศาสตร์

กลยุทธ์ตามแผนวิสาหกิจ 2550 - 2554 ซึ่งมีความ สอดคล้องกับแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบ ขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีการกำหนดกลยุทธ์หลักที่สำคัญ 4 ด้าน ดังนี้

- การปรับปรุงและพัฒนาการเดินรถ โดยการปรับปรุง เส้นทางการเดินรถเพื่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และพัฒนารูป แบบการบริการใหม่ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลขน อื่นๆ เช่น ใช้ระบบตัวร่วมกับระบบขนส่งมวลขนอื่นๆ ใช้เครื่องจัดเก็บค่าโดยสาร และประยุกต์เทคโนโลยีสารสนเทศ เข้าช่วยในการบริหารจัดการเดินรถ เป็นตัน
- 2. การลดต้นทุนเดินรถ เพิ่มรายได้จากสินทรัพย์ที่มี อยู่ และยกระดับการให้บริการรถโดยสารประจำทางให้มี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น
- 3. การปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กรและพัฒนา ทรัพยากรบุคคล เพื่อพัฒนาโครงสร้างการบริหารจัดการ องค์กรเป็นหน่วยธุรกิจ โดยภายหลังจากการแปรรูปแล้ว จะแยกหน้าที่การเดินรถ (Bus Operator) และการกำกับ ดูแล (Regulator) ออกจากกัน เพื่อให้เกิดความคล่องตัว ในการทำงาน รวมทั้งการลดค่าใช้จ่ายขององค์กร โดยปรับ ลดพนักงานในโครงการเกษียณอายก่อนกำหนด
- 4. การปรับปรุงและพัฒนาการจัดการระบบบริหาร เงินสดให้มีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบบริหารสินทรัพย์และ หนี้สิน และการปรับปรุงระบบบัญชีเพื่อเตรียมความพร้อมใน การปรับเปลี่ยนรูปแบบองค์กรรูปแบบใหม่ การบริหาร ความเสี่ยง รวมทั้งการนำระบบบริหารจัดการเพื่อเพิ่มมูลค่า เชิงเศรษฐศาสตร์ (EVM: Economic Value Management) เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการองค์กร

Strategy

The strategies of State Enterprise plan 2007-2011 in correspond to service improvement and administration plan of Bangkok Mass Transit Authority focus on 4 aspects as follows:

- 1. Transportation improvement and development by adjusting routes to maximize efficiency, as well as providing new services to be compatible with other mass transit systems such as joint tickets, fare collection machines and apply Information and Communication Technology to support transit management
- 2. Transportation cost cutting, increasing revenue from existing assets and improving efficiency of bus service
- 3. Restructuring corporate structure and human resource management to adjust corporate structure to business unit. Based on new structure, the responsibilities of Bus Operator and Regulator will be separated to facilitate working flexibility. Corporate cost controlling can be achieved by downsizing resource through early retire program
- 4. Improvement and development of cash flow administration to maximize efficiency, improvement of assets and liabilities management, improvement of accounting system to facilitate new corporate structure and corporate administration system for Economic Value Management: EVM



BMTA's Board of Directors 2010





นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต

ประธานกรรมการ

- วัน เดือน ปี 21 มิ.ย.2491
- อายุ 62 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- นิติศาสตร์บัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์
- สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ข้าราชการบำนาญ

Mr.Piyapan Champasut

Chaiperson

■ Age 62 Years old

Education Qualification

- LL.M, Chulalongkorn University
- M.A. (Public Administration), NIDA

Working Experience

■ Director, Department of Land Transport Duputy Permanent Secretary for Ministry of Transport

Current Position

■ Retired officer



พล.อ.รังสาทย์ แช่มเชื้อ

กรรมการ

- วัน เดือน ปี 7 มี.ค.2492
- อายุ 61 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- โรงเรียนนายร้อย จปร. รุ่นที่ 21
- โรงเรียนเสนาธิการทหารบก รุ่น 62

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- ที่ปรึกษาพิเศษ กองบัญชาการทหารสูงสุด
- ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณกลาโหม
- ข้าราชการบำนาญ

General Rangsart Chamchua

Director

■ Age 61 Years old

Education Qualification

- Chulachomklao Royal Military Academy, Course 21
- Command and General Staff College, Course 62

Working Experience

■ Executive Advisor, Office of the Supreme

Commander

- Director General, Office of the Defense Budget Current Position
- Retired officer





นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ

กรรมการ

- วัน เดือน ปี 27 มิ.ย. 2493
- อายุ 60 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท สาขารัฐประศาสนศาสตร์
- สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

Mr. Chairat Saguansue Director

Age 60 Years old

Education Qualification

■ Bachelor of Law, Ramkamhang University M.A. (Public Administration), NIDA

Working Experience

■ Deputy Director General, Department of Land Transport

Current Position

■ Director General, Department of Land Transport



พล.ต.ท. อัศวิน ขวัญเมือง

กรรมการ

- วัน เดือน ปี 15 ก.พ. 2494
- อายุ 59 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

■ ปริญญาตรี โรงเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่นที่ 30

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- ผู้บัญชาการกองบัญชาการตำรวจนครบาล
- ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

Pol.Lt.Gen. Asawin Kwanmuang

Director

■ Age 59 Years old

Education Qualification

■ Royal Police Cadet Academy, Course 30

Working Experience

■ Commander of Metropolitan Police Bureau

Commander

■ Deputy Commander in Chief, Royal Thai Police

BMTA's Board of Directors 2010





พล.ต.ท. จักรทัพย์ ชัยจินดา

กรรมการ

- วัน เดือน ปี 19 ต.ค.2502
- อายุ 51 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี โรงเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่นที่ 36
- ปริญญาโท บริหารรัฐกิจ สหรัฐอเมริกา

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- ผู้บังคับการ กองบังคับการตำรวจปฏิบัติการพิเศษ
- รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล

Pol.Maj.Gen. Chakthip Chaijinda

Director

■ Age 51 Years old

Education Qualification

- Royal Police Cadet Academy, Course 36
- M.A. (Public Administration), USA

Working Experience

■ Commander, Special Operation Police Division

Current Position

Deputy Commander in Chief, Metropolitan Police Bureau



น.ส.สุทธิรัตน์ รัตนโชติ

กรรมการ

- วัน เดือน ปี 21 ส.ค.2502
- อายุ 51 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท บัญขีมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- นักวิชาการ คลัง 9
- รองอธิบดีกรมบัญชีกลาง

Miss Sutthirat Rattanachot

Director

■ Age 51 Years old

Education Qualification

- Bachelor of Business Administration Ramkamhang University
- M.Acc, Chulalongkorn University

Working Experience

■ Fiscal Technical Officer Level 9

Current Position

■ The Comptroller General Department





นางปาณิสรา ดวงสอดศรี

กรรมการ

- วัน เดือน ปี 21 มี.ค.2505
- อายุ 48 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

ที่ปรึกษาบริษัทสำนักกฎหมาย ธนา เบญจาธิกุล จำกัด

Mrs. Panissara Duangsodsri Director

- Age 48 Years old **Education Qualification**
- Bachelor of Law, Ramkamhang University Working Experience / Current Position
- Adviser, Thana Benjathikul Law Office



นายโอภาส เพชรมุณี

กรรมการและเลานุการ

- วัน เดือน ปี 12 พ.ค.2500
- อายุ 53 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี จากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี
- ปริญญาโท มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- ประธานกรรมการบริษัท ชลสินมาริไทม์ เซอร์วิส จำกัด
- ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Mr. Opart Petchmunee

Director

Age 53 Years old

Education Qualification

- Bachelors' Degree, Merchant Marine Training Center
- M.A. Sukhothaithammathirat University

Working Experience

■ Chairman, Chonsin Maritime Service Co., Ltd.

Current Position

Director

BMTA's Management Team 2010









นายโอภาส เพชรมุณี พู้อำนวยการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Mr.Opart Petchmunee Director

นางปราณี ศุกระศร รองผู้อำนวยการ ู พ่ายบริหาร

Mrs.Pranee Sugrasorn Deputy Director

นายวิรัตน์ โชคคติวัฒน์ รองผู้อำนวยการผ่าย การเดินรถองค์การ

Mr.Virat Chokkatiwat Deputy Director



คณะผู้บริหาร ขสมท. ปี 2553







ว่าที่พ้นตรี ฉัตรแก้ว โพธิ์ทองนาค รองผู้อำนวยการ พ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ

Acting Maj.Chatkaeo Photongnak Deputy Director

(Private Joint Bus Operation)

นายสมศักดิ์ บุญช่วย พู้ช่วยพู้อำนวยการฟ[่]ายบริหาร

Mr.Somsak Boonchuay Assistant Director

■ (Administratistration)

นายนเรศ บุญเปี่ยม ู่ พ่ายการเดินรถองค์การ

Mr.Narade Boonpiam Assistant Director

■ (Bus Operation 1)

BMTA's Management Team 2010









นายนิพนธ์	เที่ยวพานิช
ผู้ช่วยผู้อำนว	ยการ
เม่ายดารเดินร	เกองค์การ

Mr.Nipon Theopanich Assistant Director

■ (Bus Operation 2)

นางจิตตรา ศรีรุ่งเรือง ผู้ช่วยผู้อำนวยการ พ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ

Mrs.Chittra Srirungruang Assistant Director

(Private Joint Bus Operation)

น.ส.ยุพิน เมฆหิรัญศิริ พู้อำนวยการสำนักพู้อำนวยการ

Miss Yupin Mekhirunsiri Director of Director

General Office



คณะผู้บริหาร ขสมท. ปี 2553







นายกฤษณชัย ดันน์ พู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ น.ส.พจนีย์ จิตตั้งวัฒนา ผู้ตรวจการ

นางจิราภา สุขสมกิจ ้ พู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่

Mr.Kritsanachai Dunn Director of Audit Department Ms. Pojanee Chittangwatana

Mrs. Jirapa Suksomkij Director of Personnel Development

BMTA's Management Team 2010









น.ส.เอมอร อาจณรงค์ พู้อำนวยการสำนักบัญชี และกองทุนกลาง

นางสุวิมล รุ่งโรจน์วัฒนา . พู้อำนวยการสำนักบริการและจัดซื้อ นางพวงพร ปั่นกิบาล ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาบุคลากร

Miss.Aimon Artnarong

Mrs.Suvimol Roongrojwatana Mrs.Puangporn Pinpibal

Director of Personnel Development Center



คณะผู้บริหาร ขสมท. ปี 2553







นางบุญส่ง อาสนกุล บริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

Mrs.Bonsong Arasanakul Director of Personnel Development Center

นางวรพรรณ วรกุล พู้อำนวยการสำนักกฎหมาย

Mrs.Vorapran Voragul Director of Legal Department นายคมสัน โชติประดิษฐ์ พู้อำนวยการสำนัก บริหารการเดินรถ

Mr. Homson Chotipradit

BMTA's Management Team 2010









นายยุกต์ จารุภูมิ	นางเบ็ญจมาศ พงศ์สรฤทธิ์	นายพีระพงษ์ โค้วสุวรรณ
พู้อำนวยการสำนักแผนงาน	พู้อำนวยการ สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ	พู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ รดเอกชนร่วมบริการ 1
Mr.Yook Jarupume	Mrs.Benjamas Pongsorrarith	Mr.Peerapong Howsuwon Director of Private Joint Bus Operation 1



คณะผู้บริหาร ขสมท. ปี 2553







นายมนต์เทพ วีรเหมฤทธีวงค์ พู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการ รถเอกชนร่วมบริการ 2

Mr.Monthep Verahemritevong Director of Private Joint Bus Operation 2

นายประยูร ช่วยแก้ว ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 1

Mr.Prayoon Choygeo Director of Bus Operation Zone 1

นายสกิตย์ วิสาขศาสตร์ ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 2

Mr.Satith Visakasat Director of Bus Operation Zone 2

BMTA's Management Team 2010









นายสุริยะ สาเอี่ยม ้ พู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 3 นายสมชาย พงศ์สรฤทธิ์ พู้อำนวยการเขตการเดินรกที่ 4 นายวิศิษฏ์ วงศาโรจน์ ้ พู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 5

Mr.Suriya Saiem Director of Bus Operation Zone 3

Mr.Somchai Pongsorrarith Director of Bus Operation Zone 4

Mr.Wisit Wongsaroj Director of Bus Operation Zone 5



คณะผู้บริหาร ขสมท. ปี 2553







นายกุณชัย พงศ์สำราญ . พู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 6 นายวีรศักดิ์ ลิ้มสุทธิวันภูมิ ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 7

นายใชยา อยู่อ่อน พู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 8

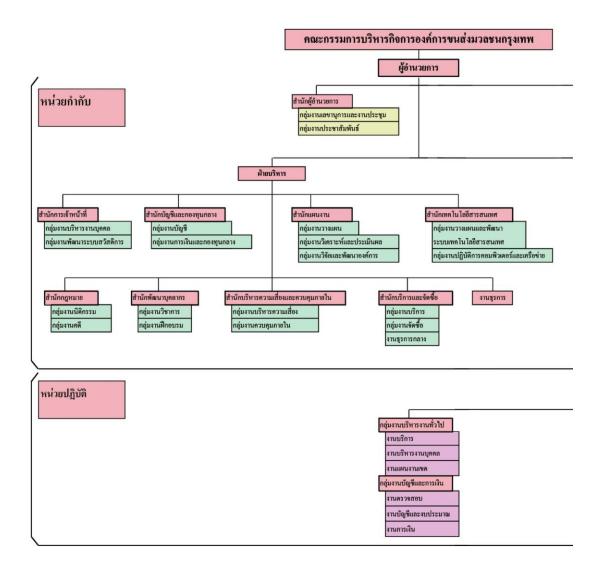
Mr.Kunchai Pongsomran Director of Bus Operation 2one 6

Mr.Weerasak Limsuthivanphoom Director of Bus Operation Zone7

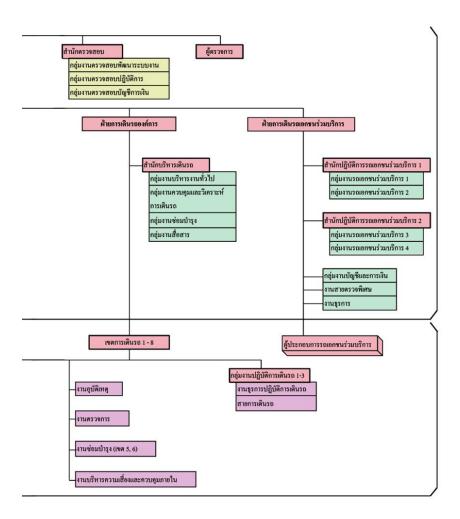
Mr.Chaiya Yu-on Director of Bus Operation 2one8



โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แนบท้ายข้อบังคับองค์การ ฉบับที่ 159 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2553



BMTA's Organization Structure 2010



การทำกับดูแลกิจการที่ดี Good Governance



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ตระหนักถึงความ สำคัญของการปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับการปฏิรูป ระบบราชการที่ต้องใช้วิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้คำนึงถึงความรับผิดชอบของผู้ปฏิบัติ การมีส่วนร่วมของประชาชน การเปิดเผยข้อมูล การติดตาม ตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติงาน องค์การจึงได้ ปฏิบัติตามพระราชกฤษฎีกา "ว่าด้วยหลักเกณฑ์การบริหาร กิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ.2546" เพื่อการบริหารกิจการ องค์การให้บรรลุเป้าหมาย 7 ประการ ประกอบด้วย

- 1. เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชน
- 2. เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจขององค์การ
- 3. มีประสิทธิภาพและเกิดความคุ้มค่าในเชิงภารกิจ ขององค์การ
- 4. ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
- 5. มีการปรับปรุงภารกิจขององค์การให้ทันต่อ เหตุการณ์
- 6. ประชาชนได้รับความสะดวกและได้รับ การตอบสนองความต้องการ
- 7. มีการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างสม่ำเสมอ

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) is conscious of the important 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
- Efficiency and worthiness in live with BMTA's mission
- 4. Reduction of work procedures
- 5. Improvement and update of BMTA's mission in live with the latest developments
- Convenience and needs of the public are fulfilled
- 7. Evaluation of performance is conducted on a regular basis



บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการ ขสมก. Roles of BMTA's Affairs Management Board

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลขน
กรุงเทพ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรีจากผู้ทรงคุณวุฒิ
ภาครัฐและเอกชน ประกอบด้วย ประธานกรรมการและ
กรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าห้าคนแต่ไม่เกินเก้าคน และให้
ผู้อำนวยการเป็นเลขานุการคณะกรรมการโดยตำแหน่ง
คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบต่อ
รัฐวิสาหกิจตามที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การ
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.2519 โดยประธานกรรมการ
ให้ความมั่นใจว่า กรรมการทุกคนต้องมีส่วนร่วมรับผิดชอบ
โดยรวม ปฏิบัติงานด้วยความชื่อสัตย์สุจริต ยุติธรรม เป็น
อิสระและควบคุมกำกับดูแลการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ
ประสิทธิผลและความโปร่งใสในทุกระดับ ตลอดจนมีความ
รับผิดชอบในฐานะกรรมการเท่าเทียมกัน

The Board of the Affair Management of Bangkok Mass Transit Authority has been appointed by the cabinet, selected from the qualified persons from both government and private sectors, consists of the President and other Board Members, not less than five persons but not exceeding nine persons. The BMTA's Directors is acting as the Board Secretary by its capacity. The Board is acting its duty in accordance with the responsibility for 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.



นโยบายทำหนดค่าตอบแทนและรายละเอียดค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการ ขสมก. BMTA's Board of Affairs Management Remuneration

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลขน กรุงเทพ ได้กำหนดการประชุมตามปกติเป็นประจำ ทุกเดือน และมีการประชุมพิเศษตามความจำเป็น ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การจ่าย เป็นค่าเบี้ยประชุม กำหนดขึ้นโดยกระทรวงการคลังด้วย ความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2547 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายเบี้ยประชุม ในอัตรา คนละ 8,000 บาท โดยประธานกรรมการจะได้รับเพิ่ม ร้อยละ 25 เป็นเงิน 10,000 บาท และรองประธานคนที่ 1, 2 จะได้รับเพิ่มอีกคนละ 12.5% เป็นเงิน 9,000 บาท

สำหรับในปีงบประมาณ 2553 นี้ คณะกรรมการบริหาร กิจการองค์การได้มีการประชุม รวม 12 ครั้ง จ่ายเบี้ย ประชุมเป็นเงิน 603,000 บาท

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 2010, the meetings have been convened by the Board for the total of 12 times and the meeting allowances were paid with the total of 603,000 baht.

คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งมีการประชุม รวม 12 ครั้ง The meeting had been convened for the total 12 times

ลำดับที่	ผู้เข้าประชุม	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง Total (time)	
No.	Participants	Position		
1	นายปิยะพันธ์ จัมปาสุต	ประธานกรรมการ	12	
	Mr. Piyapan Champasud	Chairperson		
2	พล.อ. รังสาทย์ แช่มเชื้อ	รองประธานกรรมการ คนที่ 1	10	
	General Rangsart Chamchuea	1 st Deputy Chairperson		
3	นายชัยรัตน์ สงวนชื่อ	รองประธานกรรมการ คนที่ 2	9	
	Mr. Chairat Saguansue	2 nd Deputy Chairperson		
4	พล.ต.ท. อัศวิน ขวัญเมือง	กรรมการ	1	
	Pol. Lt. Gen. Asawin Kwanmuang	Director		
5	พล.ต.ท. จักรทิพย์ ชัยจินดา	กรรมการ	10	
	Pol. Lt. Gen. Chakthip Chaijinda	Director		
6	น.ส.สุทธิรัตน์ รัตนโชติ	กรรมการ	9	
	Ms. Sutthirat Rattanachot	Director		
7	นางปาณิสรา ดวงสอดศรี	กรรมการ	9	
	Mrs. Panissara Duangsodsri	Director		
8	นายโอภาส เพชรมุณี	กรรมการและเลขานุการ	10	
	Mr. Opart Petchmunee	Director and Secretary		



พลการดำเนินงานของคณะกรรมการ ตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจประจำปี 2553 สรุปสาระสำคัญใด้ดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจได้รับการแต่งตั้ง ตามมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลขน กรุงเทพ และตามคำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้องค์การมีการกำกับ ดูแลกิจการที่ดี เสริมสร้างให้มีระบบการควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยงและการตรวจสอบภายในที่ดี ให้การ ปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและ ประหยัด เสริมสร้างความมั่นใจและความน่าเชื่อถือแก่ ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องว่าการดำเนินการตามแผนงานและโครง การต่างๆ ได้มีการตรวจสอบและกำกับดูแลอย่างรอบคอบ มีความยุติธรรม โปร่งใส เสริมสร้างความน่าเชื่อถือของ รายงานทางการเงิน และติดตามดูแลให้ปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการตรวจสอบได้รับค่า ตอบแทนเหมาจ่ายเป็นรายเดือนเท่ากับเบี้ยประชุมของ คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของ กระทรวงการคลัง

ในปีงบประมาณ 2553 ค่าตอบแทนของคณะกรรมการ ตรวจสอบ เป็นจำนวนเงิน 348,000.- บาท โดยคณะ กรรมการตรวจสอบประกอบด้วยบุคคลดังต่อไปนี้

Report of the State Enterprise Audit Committee for the year of 2009 as summarized by following

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 2010, total remuneration made to the State Enterprise Audit Committee was THB 348,000. The Audit Committee comprised the following

คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งระหว่างวันที่ 1 ตุลาคม 2552 - 30 กันยายน 2553 มีการประชุม 6 ครั้ง The Audit Committee members were appointed from October 1,2009 - September 30,2010, which 6 meeting were held.

ลำดับ ที่ No.	ชื่อผู้เข้าร่วมประชุม Participants	ตำแหน่ง Position	จำนวนครั้ง Total (time)	ระยะเวลาดำรงตำแหน่ง Period of the Position
1	นางสาวสุทธิรัตน์ รัตนโชติ	ประธานกรรมการ	6	1 ต.ค. 52 - 30 ก.ย. 53
1	Ms. Sutthirat Rattanachot	Chairman		Oct 1,09 - Sep 30, 10
2	นางปาณิสรา ควงสอดศรี	กรรมการ	6	1 ต.ค. 52 - 30 ก.ย. 53
	Mrs. Panissara Duangsodsri	Director		Oct 1,09 - Sep 30, 10
3	พล.ต.ต.จักรทิพย์ ชัยจินดา	กรรมการ	3	1 ต.ค. 52 - 30 ก.ย. 53
	Pol. Maj. Gen. Chakthip Chaijinda	Director		Oct 1,09 - Sep 30, 10
4	ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ	เลขานุการ	5	1 ต.ค. 52 - 30 ก.ย. 53
	พื้อ เหรอบเ เรณ เพเพนราสมอบ	Secretary		Oct 1,09 - Sep 30, 10

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ Report of the State Enterprise Audit Committee



ด้านนโยบาย

- 1. คณะกรรมการตรวจสอบมีนโยบายการปฏิบัติงาน โดยยึดหลักเกณฑ์ แนวทางปฏิบัติตามคู่มีอการปฏิบัติงาน สำหรับคณะกรรมการตรวจสอบของสำนักงานคณะกรรมการ นโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง
- 2. สนับสนุนและส่งเสริมให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีการกำกับดูแลที่ดี มีระบบการควบคุมภายในที่เพียงพอ และเหมาะสม และมีการบริหารความเสี่ยงขององค์การ โดยสอบทานผลการดำเนินงานว่ามีประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและมีความประหยัด
- 3. สนับสนุน ส่งเสริม และกำกับดูแลงานตรวจสอบ ภายในองค์การขนส่งมวลขนกรุงเทพให้เป็นไปอย่างมี ประสิทธิภาพ ประสิทธิผลและเพิ่มมูลค่าให้กับองค์การ
 - สอบทานแผนการตรวจสอบและแนวทางการตรวจสอบ
 - การประเมินผลการปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบ
- การพิจารณาแผนการปรับปรุงการปฏิบัติงานของ สำนักตรวจสคบ
- 4. ปฏิบัติหน้าที่ตามที่คณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การมอบหมายตามกรอบการดำเนินงานในเรื่องการ กำกับดูแลองค์กรที่ดี
- การพิจารณาการกู้เงินชำระหนี้ที่ถึงกำหนดจ่ายใน ปังบประมาณ 2553 เพื่อเป็นการเสริมสภาพคล่องของ องค์การ
- การพิจารณารายงานสรุปผลการดำเนินงาน หนี้สิน ตามงบดุล และสรุปผลวิเคราะห์การดำเนินงานขององค์การ ก่อนรายงานคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ

Policu

- The Audit Committee has policy to operate by adhering to guidelines and procedures in accordance with Audit Committee's operational guidebook of State Enterprise Policy Office, Ministry of Finance
- 2. Support and promote for the Bangkok Mass Transit Authority to have good governance, adequate and appropriate internal control, and corporate risk management by conducting due diligence to ensure that its performance is effective, productive and economical operation
- 3. Support, promote and ensure that the internal audit of the Bangkok Mass Transit Authority is effective, productive and adding value to the organization
 - Verify audit plan and audit guideline
 - Evaluate the performance of Audit Office
- Consider improvement plan for the performance of Audit Office
- 4. Perform duty as assigned by the Executive Committee in accordance with the framework regarding good governance
- Consider loan for repayment of debt being due in the fiscal year of 2010 in order to promote liquidity of the organization
- Consider summary of operational report, liabilities according to the balance sheet, and summary of organizational operation analysis before reporting them to the Executive Committee







ด้านการดำเนินงาน

คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจได้ปฏิบัติหน้าที่ และดำเนินงานตามบทบาท และความรับผิดชอบ โดยครอบ คลุมถึงการกำกับดูแลรายงานทางการเงิน การดำเนินงาน ตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง การควบคุมภายในและ การบริ๊หารความเสี่ยงซึ่งมีประเด็นและสาระสำคัญ ดังนี้

- 1. สอบทานรายงานงบการเงิน องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพ ประจำปึงบประมาณ 2552 และไตรมาส ที่ 1 - ไตรมาสที่ 3 ประจำปึงบประมาณ 2553 โดยได้พิจารณา ถึงกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงิน และประเมิน ว่ารายงานทางการเงินได้จัดทำอย่างครบถ้วน ถูกต้องน่าเชื่อถือ รวมทั้งมีการใช้หลักการบัญชีที่ถูกต้องและเหมาะสม
- 2. พิจารณารายงานการตรวจสอบงบการเงินองค์การ ขนส่งมวลชนกรุงเทพ ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ประจำปังบประมาณ2551 และ2552 และจากการที่ เจ้าหน้าที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้เข้าร่วม ประชุมกับคณะกรรมการตรวจสอบ ในการประชุมครั้งที่ 5/2553 วันที่ 30 กันยายน 2553 และได้แจ้งให้ที่ประชุม ทราบในประเด็นต่างๆ ที่ตรวจพบ พร้อมทั้งมีข้อสังเกต จากการตรวจสอบงบการเงิน ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบ ได้ให้ข้อเสนอแนะ ดังนี้
- 1) องค์การโดยสำนักบัญชีและกองทุนกลางควร ประสาน งานกับเจ้าหน้าที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน เกี่ยวกับประเด็นที่ตรวจพบ เพื่อจะได้ดำเนินการให้เสร็จสิ้น และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะได้รับรองงบการเงิน แบบไม่มีเงื่อนไข

Operation

The Audit Committee has performed its duties and operated in accordance with its role and responsibility by covering the supervision of financial report, implementation of applicable laws and regulations, internal control and risk management, with key issues and contents as follows:

- 1. Review financial statements of the Bangkok Mass Transit Authority for year 2009, and 1st - 3rd quarters of year 2010, by considering preparation process of financial statements, and assessing to ensure that the financial statements have been completely, correctly and reliably prepared, and the accounting principles have been correctly and appropriately used
- 2. Consider the auditing report on the Bangkok Mass Transit Authority's financial statements of the Office of the Auditor General of Thailand for the fiscal year 2008 and 2009, and meeting participation between officers from the Office of the Auditor General of Thailand and the Audit Committee during the meeting no. 5/2553 on 30 September 2010, and then inform the meeting about the issues that has been found. There was an observation from the audit of financial statements, which the Audit Committee has suggested as follows:
- 1) The organization by Central Bureau of Accounting and Fund should coordinate with officers from the Office of the Auditor General of Thailand concerning the issues being found in order to complete the operation, and then the Office of the Auditor General of Thailand will be able to certify financial statements without conditions

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ Report of the State Enterprise Audit Committee



- 2) กรณีข้อมูลลูกหนี้รถเอกชนร่วมบริการตาม รายงานผลการดำเนินงานประจำเดือนของฝ่ายการเดินรถ เอกชนร่วมบริการไม่ตรงกับยอดตามบัญชีของสำนักบัญชีและ กองทุนกลาง ในเรื่องนี้ให้ทั้ง 2 หน่วยงาน ตรวจสอบ ข้อมูลให้ตรงกัน กรณีที่มียอดไม่ตรงกันให้ประสานงานกัน ในการจัดทำรายงานกระทบยอดพร้อมรายการอธิบาย ส่งให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน พร้อมกับรายงาน ผลการดำเนินงานประจำเดือนที่ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วม บริการจัดทำ
- 3) กรณีการรับชำระเงินค่าตอบแทนจากผู้ประกอบ การรถเอกชนร่วมบริการ โดยผ่านบัญชีเงินฝากกระแส รายวันของธนาคารกรุงไทย สาขานานาเหนือ ณ 30 กันยายน 2552 มียอดไม่ตรงกับยอดบัญชีองค์การ ในเรื่องนี้ให้สำนัก บัญชีและกองทุนกลางไปดำเนินการกระทบยอด พร้อมทั้ง ปรับปรุงบัญชีให้ถูกต้องตรงกัน และประสานงานกับผ่าย การเดินรถเอกชนร่วมบริการ เพื่อกำหนดแนวทางในการ แก้ปัญหากรณีผู้ประกอบการชำระเงินผ่านธนาคารแล้ว ไม่ส่ง Pay - in หรือส่งล่าช้า ทำให้การออกใบเสร็จไม่ตรง งวดบัญชี
- 4) กรณีการตั้งประมาณการค่าใช้จ่ายของแต่ละ เขตการเดินรถไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันเช่นประมาณการ ค่าเหมาซ่อมฝ่ายบริหารควรกำหนดแนวทางในการประมาณ การค่าใช้จ่ายให้เป็นมาตรฐานเดียวกันตามข้อเสนอแนะ ของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน โดยใช้จำนวนรถที่วิ่ง จริงตามสัญญา x อัตราค่าเหมาซ่อม x จำนวนวันใน แต่ละเดือน

- 2) Concerning the case that debtor information of private bus service according to monthly operational report did not match the balance of Central Bureau of Accounting and Fund, both agencies must inspect and make sure that their information are identical. If their balances are not identical, they have to coordinate concerning the preparation of reconciliation report, including explanation, and submit it to the Office of the Auditor General of Thailand together with monthly operational report that private bus service has prepared.
- 3) Concerning the receipt of remuneration from private bus service entrepreneurs through the current account of Krung Thai Bank, Nana Nuae Branch, on 30 September 2009 in which the balance did not match the organization's balance, Central Bureau of Accounting and Fund should proceed reconciliation and correct its account to ensure that the balances are identical, and then coordinate with private bus service department in order to determine ways to solve the issues when entrepreneurs make payment via banks but they do not submit or delay their submission of pay-in slip so the issuance of receipt does not match the accounting period
- 4) Concerning the issue that cost estimate for each transport zone is not being done under the same standard such as repair estimate, the management should determine guidelines in estimating costs under the same standard as suggested by the Office of the Auditor General of Thailand by using actual number of vehicles that runs under contract x rate of repair cost x number of days in each month



- 5) กรณีองค์การไม่มีคู่มือการบันทึกบัญชี ทำให้ การบันทึกรายการบัญชีของแต่ละเขตการเดินรถไม่เป็น มาตรฐานเดียวกัน ให้สำนักบัญชีและกองทุนกลางจัดทำ คู่มือการบันทึกบัญชี เพื่อให้การบันทึกบัญชีเป็นมาตรฐาน เดียวกันพร้อมทั้งจัดฝึกอบรมเจ้าหน้าที่บัญชีที่เกี่ยวข้องให้ ปฏิบัติตามคู่มือให้ถูกต้องตรงกัน
- 6) ให้ฝ่ายบริหารมอบหมายให้สำนักบัญชีและกองทุน กลางเป็นศูนย์กลางในการตรวจสอบข้อมูลของเขตการเดิน รถก่อนที่จะรวบรวมจัดทำงบการเงินในภาพรวมขององค์การ
- 3. การสอบทานรายงานผลการดำเนินงาน หนี้สิน ตามงบดุล และสรุปผลวิเคราะห์การดำเนินงาน และ ประมาณการเงินสดรับ - จ่าย ประจำเดือนขององค์การ คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ข้อเสนอแนะในประเด็น ต่าง ๆ ดังนี้
- 3.1 การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานต้องวิเคราะห์ จากการดำเนินงานจริง ที่ไม่รวมในส่วนที่ได้รับการสนับสนน จากภาครัฐ และการวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน เปรียบเทียบระหว่างเขตการเดินรถ จะต้องเปรียบเทียบ ในหน่วยที่อยู่ในฐานเดียวกัน เพื่อจะได้เห็นภาพที่แตกต่าง สามารถวิเคราะห์สาเหตุและแนวทางแก้ไขได้

- 5) Concerning the issue that the organization does not have account entry guidebook so the account entry of each transport zone is not under the same standard, the Central Bureau of Accounting and Fund should prepare account entry guidebook in order to ensure that account entry is performed under the same standard, and provide training to all related accounting staff so they are able to correctly comply with the guidebook
- 6) The management should assign Central Bureau of Accounting and Fund as central hub for the information verification of transport zones before the preparation of financial statements of the organization in overall
- 3. Concerning the review of operational report, liabilities according to the balance sheet, and summary of operation analysis, and monthly estimates of income and expenses of the organization, the Audit Committee has provided recommendation on the following issues:
- 3.1 Operation analysis must be conducted on the actual operation that does not include the portion that has been supported by the government, and the comparison analysis between transport zones must compare units sharing the same base so that different picture can be seen, and causes and solutions can be analyzed

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ Report of the State Enterprise Audit Committee



- 3.2 การจัดทำตารางเปรียบเทียบผลการดำเนินงาน ระหว่างเกิดจริงของเดือนปัจจุบันเปรียบเทียบกับเดือน เดียวกันของปีก่อนและยอดสะสม. งบประมาณของ เดือนเดียวกัน และยอดสะสม และงบประมาณที่คาดว่า จะขอปรับปรุงและยอดสะสม พร้อมทั้งสรุปผลการดำเนิน งานในส่วนของรายได้และค่าใช้จ่ายเฉพาะรายการที่สำคัญ เพื่อให้การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานเป็นไปอย่างถูกต้อง และชัดเจน
- 3.3 กรณีอัตรากำลังพนักงานขับรถไม่เพียงพอ ทำให้ การเปลี่ยนรถกะบ่ายต่ำกว่าเป้าหมาย ซึ่งมีผลทำให้รายได้ ค่าโดยสารต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนด มีข้อเสนอแนะ ให้องค์การบริหารจัดการอัตรากำลังให้เหมาะสมกับจำนวน รถของแต่ละเขตการเดินรถ และให้นำจำนวนรถจอดค้าง ซ่อมนานของบริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด มาพิจารณาด้วย
- 3.4 ให้องค์การกำหนดมาตรการควบคมค่าใช้จ่าย หลักขององค์การ ประกอบด้วยค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าเหมาซ่อม ไม่ให้สูงขึ้นกว่าเดิม
- 3.5 กรณีการจัดเก็บรายได้ค่าโดยสารลดลง สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากรถยนต์โดยสารที่ว่าจ้างบริษัทธนบุรี ประกอบรถยนต์ จำกัด เหมาซ่อมมีจำนวนรถเสียมาก ปัญหาเกิด จากบริษัทฯ ขาดสภาพคล่องทางการเงิน มีข้อเสนอแนะ ให้องค์การเป็นผู้ซื้ออะไหล่ให้กับบริษัทเหมาซ่อมและ คิดเงินกับบริษัทฯ เพื่อจะได้มีรถยนต์โดยสารออกวิ่งบริการ สร้างรายได้ให้กับองค์การ ซึ่งองค์การอาจจะเจรจากับ บริษัทฯ ในการจัดทำเป็นบันทึกความเข้าใจ (MOU -Memorandum Of Understanding)

- 3.2 Preparation of table comparing actual operation of the current month and the same month of the previous year and its retained amount, budget of the same month and retained amount, and budget being expected for revision request and retained amount, as well as summary of operation with regard to income and expenses particularly the important transaction so that the operation analysis can be done correctly and clearly
- 3.3 Concerning the inadequate number of drivers which causing the change of buses during afternoon shift to become lower than the target and resulting in lower bus fare revenue than the planned target, recommendation has been provided for the organization to appropriately manage workforce for number of buses of each transport zone, and number of buses that were left under repair by Thonburi Automotive Assembly Plant Co., Ltd., over a long period of time should also be considered
- 3.4 The organization should determine measures to control its main expenses including staff, fuel, and repair expenses so that they are not higher than in the past
- 3.5 Concerning the decrease of bus fare collection, which was partly caused by the large number of buses that Thonburi Automotive Assembly Plant Co., Ltd. has been hired to repair was broken because the company lacked of financial liquidity, recommendation has been provided for the organization to buy parts and charge the company so that buses can operate and bring income to the organization. The organization may negotiate with the company by establishing MOU (Memorandum of **Understanding**)



- 3.6 กรณีมีรถยนต์โดยสารเสียเป็นจำนวนมาก และ เป็นเรื่องเร่งด่วน ซึ่งตามแนวทางแก้ไขปัญหาขององค์การ ได้พิจารณาเป็น 2 แนวทาง คือ
- 1) บอกเลิกสัญญาจ้างซ่อมกับบริษัทธนบุรีฯ และ จัดหาบริษัทใหม่มารับจ้างช่อมรถยนต์โดยสารโดยเป็นการ จ้างแบบเสียแล้วซ่อม ซึ่งองค์การต้องมีราคา Price List ของอะไหล่ ส่วนการบำรุงรักษาเป็นหน้าที่ของข่างองค์การ
- 2) ให้เอกชนนำรถเบนซ์ที่มีสภาพทรุดโทรมไป ซ่อม แล้วนำกลับเข้ามาร่วมวิ่งกับองค์การ โดยจ่ายค่า ตอบแทนให้กับองค์การ 1,000 บาท / วัน

แนวทางแก้ไขปัญหา ดังกล่าวเป็นการแก้ปัญหา ในระยะยาว คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้องค์การไป พิจารณาทบทวนวิธีการแก้ปัญหาให้เหมาะสม

4. คณะกรรมการตรวจสอบได้ให้ความเห็นชอบ การกู้เงินเพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อมพร้อม ดอกเบี้ย ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2551 - กันยายน 2552 และเดือนตุลาคม 2552 - กันยายน 2553 จำนวนเงิน 9,341.686 ล้านบาทและการกู้เงินเพื่อชำระหนี้ที่ถึงกำหนด จ่ายในปีงบประมาณ 2554 ตามประมาณการเงินสดรับ -จ่าย ปี 2554 จำนวน 8,999.034 ล้านบาทโดยค้างขำระ ค่าน้ำมัน และค่าเหมาซ่อมของปึงบประมาณ 2554 ซึ่งคณะกรรมการตรวจสอบมีข้อเสนอแนะว่าเนื่องจากอัตรา ค่าปรับจากการชำระหนี้เกินกำหนดสูงกว่าการกู้เงินจาก สถาบันการเงิน

- 3.6 Concerning the large number of broken buses, which is considered as urgent issue, there are 2 solutions for the organization to consider as follows:
- Terminate repair contract with Thonburi Automotive Assembly Plant Co., Ltd. and then hire new company to repair buses in which repair will be performed for broken buses only. The organization should have price list of all parts available, and the maintenance will be performed by the organization's mechanics
- 2) Allow private company to repair dilapidated Mercedes Benz buses and bring those buses to join the transport service with the organization by paying remuneration of 1,000 Baht per day to the organization

The above are long-term solutions that the Audit Committee has asked the organization to review and consider appropriate solution.

4. The Audit Committee has approved the loan for repayment of fuel and repair expenses with interests from October 2008 - September 2009, and October 2009 - September 2010 amounting to 9,341.686 million Baht, and the loan for repayment of debt being due in fiscal year 2011 according to the estimate of receivable and payable cash for year 2011 amounting to 8,999.034 million Baht in which fuel and repair expenses of fiscal year 2011 will be put in arrears. The Audit Committee has suggested that since the penalty for overdue payment is higher than borrowing from financial institution,

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ Report of the State Enterprise Audit Committee



องค์การควรกู้เงินจากสถาบันการเงินแทนการค้างชำระค่า น้ำมันและค่าเหมาซ่อม โดยองค์การควรประสานงานกับ กระทรวงการคลัง หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำความ เห็นมาประกอบการกู้เงินและจัดทำตัวเลขที่ชัดเจน แสดง ถึงการประหยัดค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากการชำระหนี้เกิน กำหนด

- 5. เรื่องการนำมาตรฐานการบัญชีสากลมาใช้ในปี งบประมาณ 2554 คณะกรรมการตรวจสอบมีข้อเสนอแนะ ให้องค์การจัดตั้งคณะทำงานเพื่อเตรียมความพร้อมในการ น้ำมาตรฐานการบัญชีสากล International Financial Reporting Standards (IFRS) มาใช้ให้ทันในปีงบประมาณ 2554 พร้อมทั้งจัดอบรมให้ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับ มาตรฐานการบัญชีสากล ตามความเหมาะสมของระดับ พนักงาน และระดับของผลกระทบจากการนำมาตรฐาน การบัญชีสากลมาใช้ปฏิบัติงาน
- 6. เรื่องการทบทวนหลักเกณฑ์ในการคำนวณสิทธิ ผลประโยชน์ของพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่จากการเช่ารถ เหมาคัน ซึ่งมีปัญหาค่าตอบแทนระหว่างการฉีกตั๋วกับการ ออกใบเสร็จรับเงิน คณะกรรมการตรวจสอบมีข้อเสนอแนะ ให้ฝ่ายการเดินรถองค์การไปพิจารณาค่าตอบแทนให้เหมาะ สม และให้สำนักตรวจสอบติดตามผลการดำเนินการ และ รายงานให้คณะกรรมการตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง
- 7. โครงการครอบครัวสุขสันต์กับบริการ ขสมก. เป็น โครงการที่ได้รับความสนใจและตอบรับจากประชาชนเป็น อย่างดี คณะกรรมการตรวจสอบมีข้อเสนอแนะให้มีการ ประชาสัมพันธ์โครงการกับหน่วยราชการ รัฐวิสาหกิจ เอกชน

therefore the organization should borrow money from financial institution instead of putting fuel and repair expenses in arrears. The organization should coordinate with Ministry of Finance or related agencies in order to use their comment in supplementing the borrowing, and prepare clear figures that reflect cost saving on interest from overdue payment

- 5. Concerning the adoption of International Financial Reporting Standards (IFRS) in the fiscal year 2011, the Audit Committee has suggested that the organization should establish a working group to prepare for the adoption of International Financial Reporting Standards (IFRS) in time for the fiscal year 2011, and prepare training concerning International Financial Reporting Standards (IFRS) that is suitable for levels of staff and levels of impact from the adoption of International Financial Reporting Standards (IFRS)
- 6. Concerning the review of criteria for benefit calculation for staff who perform their duties on bus rental contract in which there was an issue on remuneration between the issuance of tickets and receipts, the Audit Committee suggested that the transport department of the organization should consider appropriate remuneration and the Audit Office should continuously follow up and report the
- 7. The Project of Happy Family with BMTA Service has received well attention and response from the public. The Audit Committee has suggested that the project should be continuously publicized to government, state enterprise and private agencies,

และให้ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง มีการประเมินผลการ ดำเนินงานโดยเปรียบเทียบข้อมูลก่อนและหลังดำเนิน รวมทั้งมีการปรับแนวคิดเป็นเชิง การประชาสัมพันธ์ การตลาด เช่น ออกสื่อทางทีวีในรายการที่มีคนดู จำนวนมาก จัดทำเป็นสารคดี "ท่องเที่ยวไปกับ ขสมก."

- 8. การสอบทานระบบการควบคุมภายในของสำนัก กฎหมาย คณะกรรมการตรวจสอบได้พิจารณาและมีข้อ เสนอแนะในเรื่อง
- 8.1 กรณีการนำระบบสารสนเทศมาใช้ในงานสาร บรรณ และขั้นตอนดำเนินคดีของสำนักกภหมายให้สำนัก ตรวจสอบดำเนินการสอบทานระบบสารบรรณที่ทำด้วยมือ (Manual) ของสำนักกฎหมายในปัจจุบันโดยให้ประเมินการ ควบคุมการรับ-ส่งและจัดเก็บเอกสารให้สามารถติดตาม ผลการดำเนินการในแต่ละขั้นตอน และได้ให้ข้อเสนอแนะ และแนวทางการปฏิบัติงานเกี่ยวกับระบบงานสารบรรณ พร้อมทั้งรายงานความคืบหน้าการนำระบบสารสนเทศ มาใช้ในงานสารบรรณ
- 8.2 สำหรับลูกหนี้ที่ค้างดำเนินการเป็นเวลานาน และมีจำนวนมากโดยส่วนใหญ่ค้างดำเนินการที่สำนัก กฎหมายให้คณะทำงานสะสางลูกหนี้คงค้างขององค์การ ทุกประเภท ตามคำสั่งองค์การที่ 105/2553 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2553 เสนอแผนในการดำเนินการ พร้อมทั้ง รายงานความคืบหน้า เมื่อคณะทำงานสะสางลูกหนึ้ฯ ดำเนินการจนได้ข้อยุติแล้ว ให้แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบ นำข้อมูลเข้าระบบสารสนเทศเพื่อควบคุมเรื่องทั้งหมดไว้ใน ระบบฯ สามารถติดตามผลการดำเนินการได้

- operational performance should be assessed by comparing information before and after public relations, and the concept should be commercially adjusted such as advertising on TV during the program with many viewers, preparing documentary called "A Journey with BMTA"
- 8. Concerning the due diligence on internal control of legal office, the Audit Committee has considered and suggested as follows:
- 8.1 Concerning the application of information technology system to document work and litigation procedures of legal office, the audit office should conduct due diligence on manual document system of the legal office at present by assessing the control of document receipt and sending, and storing document so that each procedure can be followed up. Suggestion has also been provided concerning operational guideline relating to document system, as well as report of progress on information technology system application for document work
- 8.2 Concerning unresolved debtors over a long period of time and most of them are unresolved debtors at legal office, the working group should clear all categories of unresolved debtors of the organization pursuant to the organization's order no. 105/2553 dated 23 February 2010, and suggest operational plan, and report its progress. Once the working group concludes its execution, then it should notify responsible unit to import the data into information technology system in order to control all matters in the system so that follow-up can be performed later on

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ Report of the State Enterprise Audit Committee



- 8.3 กรณีสำนักกฎหมายมีจำนวนอัตรากำลังไม่ เพียงพอกับปริมาณงาน และไม่เป็นไปตามกรอบอัตรา กำลังที่กำหนดคณะกรรมการตรวจสคบได้ให้ข้อเสนอแนะ และแนวทางในการดำเนินงาน เช่น การว่าจ้างบุคคลภายนอก การสรุปข้อมูลปริมาณเพื่อวางแผนในการบริหารจัดการ การกำหนดค่า KPI เพื่อวัดผลการดำเนินงานของหน่วยงาน ในสำนักกฎหมาย รวมทั้งให้จัดทำแผนดำเนินการเป็น Road Map และให้กำหนดเป็นแผนปฏิบัติขององค์การ
- 9. การกำกับดูแลและสอบทานการปฏิบัติงานของสำนัก ตรวจสอบ
- การพิจารณาสอบทานแผนการตรวจสอบประจำปี งบประมาณ 2554 และแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 3 ปี (2554 - 2556) ของสำนักตรวจสอบ
 - การปฏิบัติงานตามแผนการตรวจสอบประจำปี 2553
 - การพิจารณางบประมาณของสำนักตรวจสอบ
 - การพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรสำนักตรวจสอบ
 - การทบทวนกฎบัตรของสำนักตรวจสอบ
- การทบทวนคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบ ภายในของสำนักตรวจสอบ
- พิจารณาเรื่องข้อสังเกตจากการประเมินผล หัวข้อการตรวจสอบภายในที่ได้คะแนนน้อยพร้อมแผนการ ปรับปรุง

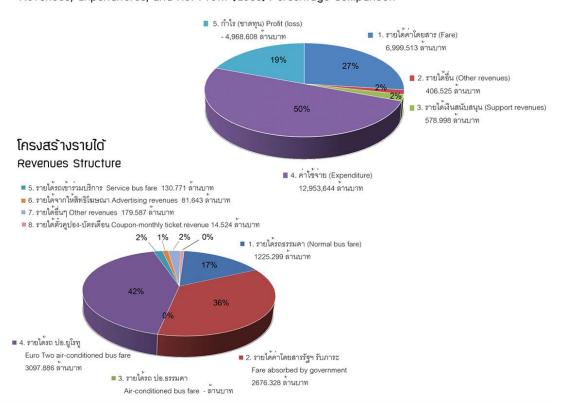
- 8.3 Concerning the issue that legal office had inadequate manpower for its workload and number of manpower was not in conformity to the specified rate of manpower, the Audit Committee has provided suggestion and operational guidelines such as employment of third party, summarization of quantity information for management planning, determination of KPI to measure the performance of agencies in legal office, as well as preparation of operational plan into Road Map and then establish it as the organization's action plan
- 9. Operational supervision and review of the audit office
- Consider and review audit plan for fiscal year 2011 and 3-year strategic audit plan (2011-2013) of the audit office
- Operate in accordance with the audit plan of
 - Consider the audit office's budget
 - Develop and train the audit office's staff
 - Review charter of the audit office
- Review internal audit guidebook of the audit
- Consider the observation from the assessment of internal audit section with low scores, as well as improvement plan



โครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายปังบประมาณ 2553

Structure of Revenues and Expenses for Fiscal Year 2010

การเปรียบเทียบเปอร์เซ็นต์รายได้และค่าใช้จ่ายต่อกำไร (ขาดทุน) สุทธิ Revenues, Expenditures, and Net Profit (Loss) Percentage Comparison



named	วาย	ได้อื่นๆประกอบด้วย	ล้านบา
emark		Other revenues consist of	(Million Baht
ายได้รถเข้าร่วมบริการ ประกอบด้วย	ล้านบาท	- รายได้ค่าเช่าเหมาคัน Lump sum for the whole vehicle	19.80
Service bus revenues consist of - รายใต้จากรถร่วมธรรมคา	(Million Baht) 62.897	- รายได้ต่วนลด Discount	1.04
Normal bus fare - รายได้จากรถร่วมปรับอากาศ	0.000	- รายได้ดอกเบี้ยรับบัญชีเงินฝากเพื่อการใส่ถอนพันธบัตรเงินกู้ Saving account interest to compensate bonds	(0.148
Air-conditioned bus fare - รายได้จากรถตู้ปรับอากาศ	57.570	- รายได้ค่าปรับผิดสัญญาจ้างช่อม Fee for not aligning maintenance contract	124.20
Air-conditioned van fare - รายได้จากรถมินิบัส	10.304	- รายได้จากการขายตั๋วให้รถร่วม - รถเมล์เล็ก Service bus-mini bus ticket	1.39
Mini bus fare - รายได้จากรถโดยสารขนาดเล็ก(หมวด 4)	0.000	- ราชได้ดอกเนี้ยรับ Interest	1.6
Small bus fare (Type 4) - รายได้ค่าธรรมเนียมจากรถร่วมบริการและอื่น ๆ	0.000	- รายได้จากการขายหรือแลกเปลี่ยนรถยนต์โดยสาร Equipment sales	
Charges from other service vehicles รวม Total	130.771	- ราชได้อื่นๆ Other revenues	31.6
Lotal		รวม	179.58

โครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายปงบประมาณ 2553

Structure of Revenues and Expenses for Fiscal Year 2010

1,566.179 ล้านบาท



โครงสร้างค่าใช้จ่าย Revenues Structure



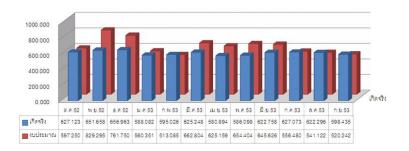
(Fuel cost) 2,799.447 ล้านบาท

,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	
หมายเหตุ	
Remark	
เงินเดือนสิทธิผลประโยชน์ประกอบด้วย	
Salary/benefits consist of	
- เงินเดือนและค่าจ้าง	3497.52
Salary and wages	
- คำจ้างเหมาจ่าย	25.99
Lump sum wages	
- ค่าตอบแทนกรรมการ(ค่าเบี้ยประชุม)	0.00
Committee compensation (Meeting incentive)	
- คำส่วงเวลา	187.214
Overtime	
- ค่าเบี้ยขยัน	4.988
Incentives	
- ค่าเบี้ยเลี้ยง	126.16
Daily wages	
-เปอร์เซ็นด์	69.708
Percent	
- ค่าตอบแทนวันหยุด	101.43
Holiday compensation	
- คำตอบแทนจากการจำหน่ายตั้วคูปอง	
Coupon sales incentives	
5711	4013.018
Total สวัสดิการ ประกอบด้วย	
Welfare consists of	
- สวัสดิการ	384.797
Welfare	
- เงินบ้ำเหน็จพนักงาน	370.758
Bonus	
- เงินสมทบกองทุนเลี้ยงชีพพนักงาน	140.736
Provident fund	
- เงินเกษียณก่อนกำหนด	20.516
Early retirement	
รวม	916.807
Total	

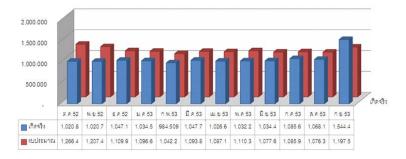
Structure of Revenues and Expenses for Fiscal Year 2010

ตั้งแต่ ต.ค.52-ก.ย.53

เปรียบเทียบรายได้ระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ Revenues Comparison between Actual and Budget



เปรียบเทียบรายจ่ายระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ Expenditures Comparison between Actual and Budget

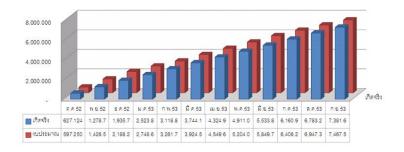


เปรียบเทียบกำไร (ขาดทุน) ระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ Expenditures Comparison between Actual Income (loss) and Budget

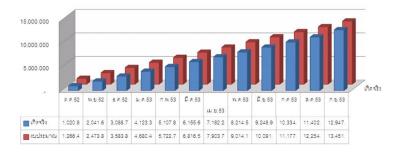




เปรียบเทียบรายได้ระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ Revenues Comparison between Actual and Budget



เปรียบเทียบรายจ่ายสะสมระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ Expenditures Comparison between Actual and Budget

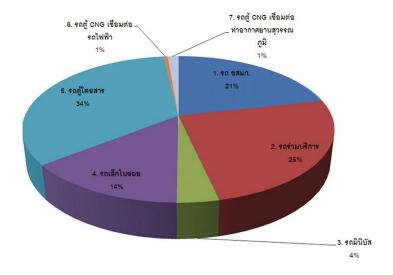


เปรียบเทียบกำไร (ขาดทุน) สุทธิสะสมระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ Expenditures Comparison between Actual Income (lost) and Budget

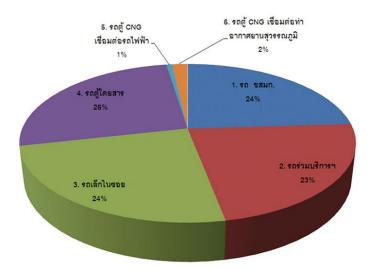


Structure of Revenues and Expenses for Fiscal Year 2010

จำนวนรถและเส้นทางการเดินรถ ณ 30 กันยายน 2553จำนวนรถทั้งหมด 16,321 คัน Number of buses and bus routes at September 30th, 201016,321units of all vehicles



สัดส่วนรถองค์การฯ : รถเอกชน= 21.48 : 78.52 %จำนวน 449 เส้นทาง Proportion of vehicles: Private = 21.48: 78.52% Number of Route 449



รายงานประจำปังบประมาณ 2553



ตามสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ ได้กำหนดให้ทุกรัฐวิสาหกิจจะต้องดำเนินการจัดทำการ บริหารความเสี่ยง และนับเป็นตัวชี้วัดที่สำคัญของหน่วยงาน ทั้งนี้เพื่อต้องการที่จะส่งเสริมและผลักดันให้รัฐวิสาหกิจ มีการบริหารความเสี่ยงที่ดีและเป็นไปตามหลักเกณฑ์และ แนวทางกำกับดูแลที่ดีในรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2544

ดังนั้น องค์การขนส\้งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้ ตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงซึ่งเป็น เสมือนเครื่องมืออย่างหนึ่งในการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ช่วยให้องค์การบรุรลุวัตถุประสงค์ของกลยุทธ์ที่กำหนดไว้ องค์การได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการบริหารความเสียง ทำหน้าที่รับผิดชอบกำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงของ องค์การ คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บางส่วนและผู้บริหารระดับสูงขององค์การ โดยในปี งบประมาณ 2552 ได้มีการประชุมทั้งหมด 8 ครั้ง ค่าตอบแทนของคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็น จำนวนเงิน 72,000 บาท

State Enterprise Policy Office assigns all state enterprises to have risk management as a key indicator of each department, in order to promote suitable risk management in correspond to control regulations and guidelines of state enterprises as of 2001 Bangkok Mass Transit Authority (BMTA)

Realizes the importance of risk management as one of the important management tools for corporate to achieve strategic objectives. Risk management sub-committees are appointed to be responsible for corporate risk management, consisting of administrative committee executives of BMTA. There are 9 meeting in fiscal year 2010 which accounts compensation of 72,000 Baht for risk management sub-committees.



คณะอนุกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้ง ตั้งแต่ ตุลาคม 2552 - 30 กันยายน 2553 มีการประชุม 8 ครั้ง The subcommittee being appointed since October 2009 - 30 September 2010 has convened 8 meetings

ลำดับที่	ชื่อผู้เข้าประชุม	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
No.	Meeting Attendee	Position	Attendance
1	พลตำรวจเอกอัศวินขวัญเมือง	ประธานอนุกรรมการ	4
	Police General Atsawin Kwanmuang	Chairman of	
		Subcommittee	
2	พลตำรวจโทจักรทิพย์ชัยจินดา	อนุกรรมการ	4
	Police Lieutenant General Chakthip Chaijinda	Subcommittee	
3	ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	อนุกรรมการ	7
	Director of the Bangkok Mass Transit Authority	Subcommittee	
4	รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร	อนุกรรมการ	7
	Deputy Director for Administrative Affairs	Subcommittee	
5	รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ	อนุกรรมการ	7
	Deputy Director for Organizational Transport	Subcommittee	
6	รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ	อนุกรรมการ	6
	Deputy Director for Private Bus Service	Subcommittee	
7	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร	อนุกรรมการ	7
	Assistant Director for Administrative Affairs	Subcommittee	
8	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1	อนุกรรมการ	8
	Assistant Director for Organizational Transport 1	Subcommittee	
9	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 2	อนุกรรมการ	5
	Assistant Director for Organizational Transport 2	Subcommittee	
10	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ	อนุกรรมการ	7
	Assistant Director for Private Bus Service	Subcommittee	
11	ผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน	เลขานุการ	8
	Director of Office of Risk Management and Internal Control	Secretary	
12	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักบริหารความเลี่ยงและควบคุมภายใน	ผู้ช่วยเลขานุการ	3
	AssistantDirector of Office of Risk Management and Internal Control	Assistant Secretary	
13	ผู้ช่วยผู้อำนวยการตำนักบริหารการเดินรถ	ผู้ช่วยเลขานุการ	1
	Assistant Director of Transport Management Office	Assistant Secretary	

หมายเหตุ: ลำดับที่ 12-13 ได้รับการแต่งตั้งภายหลัง

Note: No.12-13 have been appointed afterward

Annual Report Fiscal Year 2009 of Risk Management Sub-Committee

ในปีงบประมาณ 2553 คณะอนุกรรมการบริหารความ เสี่ยงมีความมุ่งมั่นที่จะผลักดันให้การบริหารความเสี่ยง ประสบความสำเร็จมีการดำเนินงานเป็นไปตามนโยบาย ขององค์การและแผนการบริหารความเสี่ยงที่กำหนดไว้ ชึ่งคณะอนกรรมการได้ดำเนินการในเรื่องต่างๆ ดังนี้

- 1. การบริหารความเสี่ยงตามแผนการบริหารความ เสี่ยงปีงบประมาณ 2553 โดยกำหนดความเสี่ยงเป็น 4 ด้าน คือความเสี่ยงด้านกลยทธ์ (Strategic Risk Management : SRM) ความเสี่ยงด้านปฏิบัติงาน (Operational Risk Management : ORM) ความเสี่ยง ด้านการเงิน (Financial Risk Management : FRM) ความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบ และกฎหมาย (Compliance Risk Management :CRM) ซึ่งองค์การสามารถดำเนิน การบริหารความเสี่ยงให้สำเร็จตามแผน/มาตรการ/กิจกรรม ที่กำหนดมีค่าเกณฑ์วัดความสำเร็จ 93.17 % ความเสี่ยง อยู่ในระดับต่ำ ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายที่องค์การกำหนด
- 2. ให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พิจารณาดำเนิน การจัดทำระเบียบว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติ เพื่อเสริมสร้างให้มี การปฏิบัติงานเป็นไปตามระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความชัดเจน เกิดความรวดเร็วและเป็นธรรม ขจัดการทุจริตประพฤติมิชอบ รวมถึงหลีกเลี่ยงกฎหมาย เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน เป็นการป้องกันการ ดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้ง ทางผลโยชน์ของพนักงานและลูกจ้างในปี 2553 การรายงาน ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงาน องค์การไม่มี ความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- 3. สนับสนนและผลักดันให้มีกระบวนการบริหารความ เสี่ยงอย่างจริงจังและให้การสนับสนุนในทุกๆ ด้านซึ่งคณะ อนุกรรมการบริหารความเสี่ยงได้ตระหนักถึงความสำคัญ ของการบริหารความเสี่ยง โดยการผลักดันและให้ความ ร่วมมือกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานบริหาร ความเสี่ยงขององค์การเป็นอย่างดี ซึ่งส่งผลให้การจัดการ บริหารความเสี่ยงขององค์การสามารถดำเนินการได้ตาม วัตถุประสงค์

During the fiscal year 2010, Risk Management Subcommittee has been committed to propel for the success of risk management by operating in accordance with the organization's policy and the specified risk management plan. The subcommittee has performed the operation as follows:

- 1. For risk management in accordance with risk management plan for fiscal year 2010 can be divided into 4 areas as follows: Strategic Risk Management (SRM), Operational Risk Management Financial Risk Management (FRM), and Compliance Risk Management (CRM). organization was able to successfully manage according to the plan/measures/activities, whereby the success measuring value was at 93.17 %, and the risk was in low level in accordance with the organizational goal
- 2. Bangkok Mass Transit Authority should consider establishing regulations regarding conflict of interest, determine rules and guidelines to strengthen the operation according to good governance, ensure clear, fast and fair operation, eliminate corruption and any conduct that evades laws for personal gain in order to prevent any activities in the manner that will cause a conflict of interest among staff and employees. In 2010, the report of conflict of interest among the organization's staff showed no occurrence of conflict of interest.
- 3. Support and encourage risk management process seriously, and provide support in all areas. The risk management subcommittee has recognized the importance of risk management by pushing and cooperating with responsible agencies in operating risk management of the organization. As a result, risk management of the organization can be carried out in accordance with the objectives.

รายงานประจำปีงบประมาณ 2553



- 4. การพัฒนาคุณภาพบุคลากรภายในองค์กร ให้มี ความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญของการ บริหารความเสี่ยง โดยจัดอบรมให้ความรู้ความเข้าใจ ในเรื่องการบริหารความเสี่ยงเพื่อสร้างความร่วมมือจาก บุคลากรทุกระดับ รวมทั้งการจัดการให้มี KM การบริหาร ความเสี่ยงขององค์กร
- 5. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อการจัดการ ที่ดี รวมถึงกำหนดแนวทางการบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิด จากการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และช่วยในการจัดเก็บ ข้อมูล การส่งถ่ายข้อมูลได้อย่างสะดวกรวดเร็ว มีการจัด เก็บสำรองข้อมูล เพื่อช่วยในการเรียกใช้ข้อมูล
- 6. การติดตามการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้ทราบ ถึงปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินงาน พร้อมทั้งวิเคราะห์ ความเสี่ยงที่มีผลต่อความสำเร็จ และหาแนวทางแก้ไข
- 7. รายงานผลการควบคุมภายในประจำปังบประมาณ 2553 ขององค์การในภาพรวม ตามระเบียบคณะกรรมการ ตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุม ภายใน เพื่อให้ผลการดำเนินงานขององค์การ บรรลุวัตถุ ประสงค์/เป้าหมาย ด้านการดำเนินงาน (Operation) ด้านการรายงานทางการเงิน (Financial) และด้านปฏิบัติ ตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง (Compliance)

- 4. Develop quality of personnel within the organization so they have knowledge and understanding, and be able to recognize the importance of risk management, by providing risk management training in order to obtain cooperation from personnel of all levels, as well as providing KM for the organization's risk management
- 5. Apply information technology for good management, and determine guidelines to manage potential risk from the application of information technology and assist in data storage and fast transmission of data, and back up data to retrieve it later on
- 6. Monitor risk management in order to address problems and limitations in the operation, and analyze risk that affecting the success and find solutions
- 7. Report internal control operation for the fiscal year 2010 of the organization in overall in accordance with regulations of Auditor General Commissionregarding the determination of internal control standard so that the organization's operation can achieve the objective/goal in terms of operation, financial report and law and regulation compliance

อัตรากำลังพนักงาน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



ณ วันที่ 30 กันยายน 2553

September 30,2010

ลำดับ	ตำแหน่ง	สนญ.	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	เวม	หมายเหตุ
No.	Position	Office	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 7	Zone 8	Total	Remark
1	ผู้อำนวยการ Director	19	9	¥	5.5	8	ŷ	Ş	100	8	820	อัตราจ้าง Employed
2	ที่ปรึกษาองค์การฯ Organization, BMTA		٠		(*)	r	*	-9	(*)	e	(0)	
3	ประจำฝ่าย,องศ์การฯ Stationed, BMTA	-	2	- 1		3	-	8		3	•	ผอก. 1 อัตรา Director
4	รองผู้อำนวยการ Deputy Director	3	-	¥2	*			*		9	3	แพทย์ 1 ชัตรา Doctor 2
5	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ/สำนัก Assistant Director	4			•	•	*	•	•		4	รวม 2 อัตรา Total 2
6	ประจำฝ่ายศพบ. (ระดับ 5) SorPorBor (Level 5)	1		21		9	*	22	(4)	9	1	
7	ผู้อำนวยการดำนักผู้ตรวจการ Director of inspector	11	ē	2		:	ā	ž.	374		11	
8	มีการยการเขต Zone Director	-	1	1	1	1	1	1	1	1	8	
9	ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต/สำนัก Assistant Zone Director	12	1	1	1	1	ĭ	1	1	1	20	
10	หัวหน้ากลุ่มงาน (ระดับ 6-7) Section Chief (Level 6-7)	32	5	5	5	5	5	5	5	5	72	
11	หัวหน้างาน (ระดับ 5) Work Chief (Level 5)	63	12	12	11	12	13	13	11	12	158	
12	หัวหน้างาน (เทียบเท่าจะดับ 5) Section Chief (Level 5)	0		25	100	2	-				0	
13	พ.ประจำสำนักงาน Officer	363	76	76	63	53	57	51	78	52	869	
14	uwnei Doctor	-	ū	27	120		2	20		i i	140	
15	พยาบาล Nurse	.1		- 81	0.00	18		-5	(4)		1	
16	ผู้ช่วยพยาบาล Nurse Aid	6	-		•	3	-	- 1	•		6	
17	พ.การเงินค่าโดยสาร (เงิน) Passenger Fee Financial Officer		31	36	27	18	22	21	24	18	197	
18	พ.บัญชีค่าโดยสาร (ตั้ว) Passenger Fee Account Ticket	14	27	27	24	17	22	17	21	18	173	
19	ช่างภาพ Photographer				12.0	-					0	
20	พนักงานสื่อสาร,ข่างเทคนิค Communication Officer, Technician	25,7	9	11	7	2	7	5	12	52	85	-
21	พนักงานพิมพ์ดีด Typist	100	-		(4)	-	*	41	(*)	*	0	
22	พ.ทำความสะอาด Cleaner	8	2	5		1	1	2.0	3	2	22	



ลำดับ	ตำแหน่ง	สนญ.	เชต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เชต 6	เขต 7	เขต 8	รงท	หมายเหตุ
No.	Position	Office	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 7	Zone 8	Total	Remark
23	ยาม Guard	950	Ħ	Þ	5580	848	×	=	998	692	0	
24	พ.เติมน้ำมันหรือเชื้อเพลิง Fuel up Officer		35	17	18	18	14	3	32	9	146	
25	นักการ Office boy	2			(*)	(*)	18		0.00	1.01	2	
26	พนักงานขับรถช่าง Car Technician	9	3	8	-	-	8	8	-	•	9	
27	ช่าง Technician	74	is .	*1		-	31	19		(8)	124	
28	พ.ธุรการเดินรถ (จ่ายงาน) Driver (Work Distribution)	13	18	17	11	6	7	2	11	10	82	
29	ผู้จัดการสาย Section Manager	(4)	11	12	9	6	7	7	9	7	68	
30	ผู้ช่วยผู้จัดการสาย Assistant Section Manager		5	1	1	3	3	3	4	5	25	
31	นายทำ Car Master		55	42	44	30	30	33	48	29	311	
32	นายท่ายู่ Garage Master	183	13	13	8	8	11	6	7	6	72	
33	พนักงานตรวจการ Inspector Officer	28	0		323		5.	-	828	200	28	
34	นายตรวจ Inspector	3	34	82	36	34	34	38	41	39	341	
35	สายตรวจพิเศษ Special Inspector	48	10	8		120	10	0		turi	48	
36	พขร.สำนักงาน Officer Driver	33	9	11	5	6	14	15	7	3	103	
37	พนักงานขับรถ Driver		939	942	819	746	735	691	953	659	6,484	
38	พนักงานเก็บค่าโดยสาร Money Collector	(4)	952	952	835	728	742	641	903	638	6,391	
	รวม Total	733	2,235	2,263	1,925	1,695	1,757	1,572	2,171	1,514	15,865	

พลการดำเนินงานปังบประมาณ 2553 Performance of the Bus Operation for Fiscal Year 2010

ปึงบประมาณ 2553 ขสมก.ได้จัดรถโดยสาร ประจำทางให้บริการประชาชน ทั้งรถโดยสารที่ ขสมก. ดำเนินการเอง และที่ให้สัมปทานแก่เอกชน ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 มีจำนวนทั้งสิ้น 16,321 คัน ประกอบด้วย

1. รถโดยสารของ ขสมก. 3,506 คัน แยกเป็น

- รถธรรมดา	1,659	คัน
- รถปรับอากาศ	1,847	คัน

2. รถโดยสารของเอกชน ขนาดใหญ่ 4,082 คัน แยกเป็น

- รถธรรมดา	2,706	คัน
- รถปรับอากาศ	1,376	คัน

3. รถโดยสารของเอกชน ขนาดเล็ก 8,733 คัน แยกเป็น

- รถมินิบัส	594	คัน
- รถในซอย	2,323	คัน
- รถตู้โดยสาร	5,514	คัน
- รถตู้ NGV	302	คัน

ในส่วนของขสมก.นำรถโดยสารออกให้บริการ เฉลี่ย 3.051 คัน/วัน เป็นรถธรรมดา 1.579 คัน รถปรับ อากาศ 1,472 คัน คิดเป็นร้อยละ 87 ของรถประจำการ ในจำนวนเส้นทาง 108 เส้นทาง โดยมีเที่ยววิ่งบริการรวม 9,597,704 เที่ยว ระยะทางที่วิ่งรวมทั้งหมด 255.828.890 กม. ใช้เชื้อเพลิงทั้งสิ้น แยกเป็น น้ำมัน ดีเซล 112,029,293 ลิตร ก๊าซ 1,188,469 กก. โดยมี ยอดการจำหน่ายตั๋วรวม 382.682 ล้านใบ และมีรายได้ ค่าโดยสารภาพรวม 4.337.712 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 11.884 ล้านบาท/วัน

In the 2011 Fiscal year, BMTA Provided bus services to the public operated by both BMTA buses and private operating buses, As of September 30, 2011, there is 16,321 buses that could be categorized as following:

1. BMTA's buses are 3,506 which divided to

-1,659	regular buses
- 1,847	air condition buses

2. Private's large buses are 4,082 which

- 2,706	regular buses
- 1,376	regular buses

3. Private's small buses are 8,733 which divided to

- 594	mini buses
- 2,323	mini vans
- 5,514	alley buses
- 302	NGV buses

The average number of BMTA buses on service totaled 3,051 buses/day, categorize to 1,579 of regular buses and 1,472 of air condition buses as 87% of the total available buses. Bus Service were provided in the total of 108 routes with 9.597,704 rounds and total distance is 255,828,890 kilometers. The fuel consumed included 112,029,293 liters of diesel, 1,188,469 kg of natural gas. The total selling ticket was 382.682 million tickets and the income bus fare is 4,337.712million baht or average is 11.884 million baht/day.

พลการดำเนินงานด้านการเดินรถ ปังบฯ 2553 Transporting Performance in Fiscal Year 2010

- 1. ขสมก. กำหนดแผนจัดกิจกรรมต่อเนื่องให้ รณรงค์เกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถโดยสาร ประจำทาง เพื่อความสะดวก ปลอดภัย สร้างความ เชื่อมั่นในการใช้รถโดยสารสาธารณะให้กับประชาชน ผู้ใช้บริการและเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบาย "2553 ปี แห่งความปลอดภัยคมนาคม" ของกระทรวงคมนาคม
- 2. ขสมก. เพิ่มศักยภาพการช่วยเหลือ ผู้ประสบภัย ณ จุดเกิดเหตุบนท้องถนน โดยการจัดอบรม ให้กับผู้จัดการสาย ผู้ช่วยผู้จัดการสาย นายตรวจ พขร. และ พกส. ตั้งแต่วันที่ 5 มีนาคม -25 มิถุนายน 2553 เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจวิธีการในการช่วยเหลือ ผู้ประสบภัยได้อย่างรวดเร็วถูกต้อง และสามารถ ปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานอื่น ทั้งภาครัฐและเอกชนที่ เกี่ยวข้องได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ
- 3. เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2553 ขสมก.ได้ร่วมเปิด การจัดนิทรรศการ "โครงการครอบครัวสขสันต์กับบริการ ขสมก." ซึ่งเป็นบริการเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มเชิงเศรษฐศาสตร์ และการให้บริการเชิงสังคมอีกทางหนึ่ง โดยจัดนำเที่ยวไหว้ พระ 9 วัน ในงานสัมมนาคืนกำไรสู่ผู้ฟังรายการ ของ คลื่นวิทยุ FM 100.5 MH₂ บริษัท อสมท. จำกัด (มหาชน) พร้อมทั้งจัดรถบริการฟรีแก่ผู้ร่วมงานจากสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์วัฒนธรรมฯ ไปยัง อสมท.
- 4.วันที่ 12 พฤษภาคม 2553 ขสมก. ปรับเปลี่ยนโครงการมาตรฐานคุณภาพบริการรถโดยสาร ประจำทาง (QA) เป็นระบบบริหารงานคุณภาพ ISO 9001 : 2008 โดยเริ่มดำเนินการใน 24 เส้นทาง และวันที่ 27 กันยายน 2553 ได้ใบรับรองมาตรฐานจากสถาบัน รับรองมาตรฐาน ISO ตามที่ขอ จำนวน 24 เส้นทาง
- 5. เมื่อวันที่ 9 กันยายน 2553 ขสมก. เปิดเส้นทาง เดินรถปรับอากาศ สาย 84 (สถานีรถไฟฟ้าวงเวียนใหญ่ – วัดไร่ขิง) และรับมอบพื้นที่ธรณีสงฆ์ของวัดไร่ขิง อ.สาม พราน จ. นครปฐม โดย พระพิพัฒน์ วิระยาภรณ์ เพื่อใช้ เป็นท่าปล่อยรถและที่จอดพักรถ

- 1. BMTA has continuously determined activity plan to campaign about the safety in using buses for passenger's convenience, safety and confidence in public transport, and for the compliance with the policy "2010, the year of safe transportation" of Ministry of Transport
- 2. BMTA has increased its capability to assist victims at the scene of incident on the road by providing training to line managers, assistant inspectors, managers, drivers conductorsfrom 5 March -25 June 2010 so they are aware of ways to assist victims quickly and correctly, and able to systematically and effectively work together with other related agencies both public and private sectors
- 3. On 24 April 2010, BMTA has jointly opened an exhibition called "Happy Family with BMTA Service", which was a project that increases economic value, and was also another way of social service, by leading 9-temple tour in one day during the seminar in giving back bonus to radio listeners of FM 100.5 MH2 of MCOT PCL, as well as providing free service of buses for the participants from Thailand Cultural Center MRT station to MCOT.
- 4. On 12 May 2010, BMTA has switched the quality assurance (QA) of bus services to quality management system ISO 9001: 2008 by beginning in 24 routes, and has received certificate from ISO certification institute for 24 routes on 27 September 2010as requested
- 5. On 9 September 2010, BMTA has opened route no.84 for air-conditioning buses (Wong Wian Yai BTS Station - Wat Rai Khing) and received monastery land from Wat Rai Khing, Sam Phran District, Nakhon Pathom Province by Phra Pipat Wiriyapom, in order to use it as bus launching site and bus parking site

ด้านการพัฒนาองค์การ Organization Development



1.วันที่ 2 ตุลาคม 2552 ขสมก.ร่วมลงนามบันทึก ความร่วมมือ MOU ระหว่างกรมการขนส่งทางบก ธนาคารอิสลามแห่งประเทศไทย และ บริษัท เบสท์ริน กรูฟ จำกัด ซึ่งเป็นโครงการสนองนโยบายภาครัฐที่ให้มี การปรับเปลี่ยนรถโดยสารทั่วประเทศให้มีคุณภาพที่ดีขึ้น รวมทั้งสนับสนุนการรณรงค์ใช้พลังงานทดแทน ช่วย ประหยัดการนำเข้าน้ำมัน โดยธนาคารอิสลามแห่ง ประเทศไทยปล่อยสินเชื่อการเช่าซื้อรถยนต์ สนับสนุน ผู้ประกอบการรถมินิบัสให้เปลี่ยนมาใช้เชื้อเพลิงก๊าซ ธรรมชาติ NGV แทนการใช้น้ำมันดีเซล

2.คณะกรรมบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลขน กรุงเทพ ได้มีมติเห็นชอบให้ ขสมก.ออกข้อบังคับการ จัดแบ่งส่วนงานใหม่ ฉบับที่ 159 ว่าด้วยการจัดแบ่งส่วน งานองค์การขนส่งมวลชนกรงเทพ พ.ศ.2552 ในคราว ประชุม ครั้งที่ 21/2552 เมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2552

3.ขสมก. เตรียมความพร้อมในการรองรับ รถโดยสารรุ่นใหม่ 4,000 คัน โดยการจัดทำโครงการ "พัฒนาทักษะการขับรถโดยสาร" ให้แก่พนักงานเก็บค่า โดยสารที่ประสงค์จะเปลี่ยนตำแหน่งเป็นพนักงานขับรถ มีการอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ เพื่อพัฒนา คุณภาพพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการขับรถ อย่างปลอดภัยและถูกกฎจราจร ซึ่งเป็นการเตรียมความ พร้อมทั้งด้านสภาพร่างกายและจิตใจ ตั้งแต่เดือน กุมภาพันธ์ – กันยายน 2553

1.On 2 October 2009, BMTA has signed anMOU between Department of Land Transport, Islamic Bank of Thailand, and Bestrin Group Co., Ltd., which was a project that responding to the government policy to upgrade the quality of buses throughout the country, and promote the use of alternative energy in order to reduce the import of fuel. The Islamic Bank of Thailand has offered loan for the hire-purchase of vehicles and supported minibus entrepreneurs to replace diesel with NGV, which is a natural gas.

2.The executive board of Bangkok Mass Transit Authority has resolved to approve BMTA to issue new operational segmentation regulation no.159 regarding the operational segmentation of Bangkok Mass Transit Authority, B.E.2552 during the meeting no. 21/2552 on 28 December 2009

3.BMTAhas prepared to accommodate new 4,000 buses by establishing a project called "Bus Driving Skill Development" for conductors who would like to become bus drivers. The training comprised both lecture and practical session in order to develop quality of personnel so they are equipped with knowledge and ability to drive safely and respect traffic rules. This was physical and mental preparation for personnel that was held from February - September 2010



ด้านการพัฒนาองค์การ Organization Davelopment

4.ขสมก. พัฒนาการบริหารจัดการองค์กรรูปแบบ ใหม่ โดยนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ GPS GPRS มาใช้ในการบริหารจัดการด้านเดินรถใหม่ 4,000 คัน เพื่อ เตรียมความพร้อมด้านบุคลากรโดยจัดอบรม การใช้คอมพิวเตอร์เบื้องต้นแก่พนักงานเก็บค่าโดยสาร ที่สนใจ เปลี่ยนหน้าที่ไปเป็นผู้ปฏิบัติงานที่ศูนย์ควบคุม (Control Room)

5.ขสมก. น้ำระบบบริหารเพื่อสร้างมูลค่าเชิง เศรษฐศาสตร์ EVM มาใช้ในการบริหารจัดการองค์กร ตามนโยบายของรัฐที่มุ่งส่งเสริม และพัฒนาระบบบริหาร รัฐวิสาหกิจให้มีประสิทธิภาพเสริมสร้างคุณภาพบุคลากร เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในบริการที่ได้มาตรฐาน สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ และมี ศักยภาพในการแข่งขันทางการตลาด โดยเริ่มนำระบบ EVM มาใช้ตั้งแต่ปี 2549 ต่อเนื่องถึงปัจจบัน และจัดให้มี การอบรมเกี่ยวกับการจัดทำ EVM และระบบ Balance Scorecard ตั้งแต่ วันที่ 25 มีนาคม - 27 พฤษภาคม 2553

6.เพื่อพัฒนาขีดความสามารถ และการเรียนรู้ของ บุคลากรองค์การ เรื่อง ประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (State EnterprisePerformance Appraisal) หรือ SEPAในด้านการจัดการความรู้ เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสาร ขสมก. ได้จัดโครงการ "พัฒนา ขสมก. เพื่อมุ่งไปสู่องค์กรแห่งความรู้" เป้าหมายเพื่อปรับพื้นฐาน วัฒนธรรมองค์กร โดยใช้กระบวนการจัดการความรู้ ควบคู่ไปกับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เดือนเมษายน 2553 ได้มีการอบรมสัมมนาในการให้ความรู้เบื้องต้นแก่ ผู้บริหารตั้งแต่ระดับ 6 ขึ้นไป

4. BMTA has developed new organizational management by applying information technology systems, GPS and GPRS, to the management of new 4,000 buses in order to prepare its personnel by providing basic computer course for conductors who would like to become operators in Control Room

5. BMTA has applied economic value management system (EVM) to the organizational management according to the government policy that aimed to promote and support for the effective management of state enterprises, and promote staff quality for the standard services that meet the needs of service users, and for the capability to compete in market. EVM has been applied since 2006 until present. Training on EVM and Balance Scorecard system was held from 25 March - 27 May 2010

6.In developing capability and learning of personnel in the organization regarding State EnterprisePerformance AppraisalorSEPA regard to knowledge management, information communication,BMTA technology, and established a project called "Development of BMTA as Organization of Knowledge" with an aim to adjust organizational culture using knowledge management process together resource development. In April 2010, a training and seminar had been held to provide basic knowledge to the executives from Level 6 and above

ความสำเร็จหลักภารกิจหลักของหน่วยงาน Mission Achievement



ขสมก. เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทกิจการ สาธารณปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจและ ขอบเขตความรับผิดชอบในการให้บริการรถโดยสาร ประจำทางแก่ผู้โดยสารทั้งในเขตกรุงเทพมหานครและ จังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม นอกจากนี้ ขสมก. ยังมีหน้าที่ในการประกอบการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับ หรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคลด้วย ซึ่ง ปัจจุบันมีการจัดเดินรถต่าง ๆ นอกเหนือจากการ ดำเนินงานปกติ ได้แก่

- 1. การบริการรถโดยสารขึ้นทางด่วน จำนวน 25 เส้นทาง
- 2. การบริการรถโดยสารวิ่งตลอดคืนหรือกะสว่าง จำนวน 27 เส้นทาง
- 3. รถโดยสารเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเป็น รถขสมก. 58 เส้นทาง รถร่วม 53 เส้นทาง
- 4. รถโดยสารเชื่อมต่อสถานีรถไฟฟ้า BTSเป็น รถขสมก. 48 เส้นทาง รถร่วม 40 เส้นทาง
- 5. รถโดยสารเชื่อมต่อเรือด่วนและเรือข้ามฟาก เป็นรถขสมก. 53 เส้นทาง รถร่วม 42 เส้นทาง
- 6. รถโดยสารเชื่อมต่อสถานีรถไฟในเมืองและ ชานเมือง ทั้งรถ ขสมก.และรถร่วม รวม 66 เส้นทาง
- 7. จัดระเบียบรถตู้โดยสาร จำนวน 5,514 คัน รวม 117 เส้นทาง, รถตู้ โดยสารใช้ก๊าซ NGV เชื่อมต่อท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ จำนวน 213 คัน ใน 8 เส้นทาง และเชื่อมต่อรถไฟฟ้า (หมอชิต) จำนวน 89 คัน ใน 3 เส้นทาง

โดยมีผลการดำเนินงานตามภารกิจหลัก (เดินรถ) ดังนี้

BMTA is the state enterprise offering infrastructure service business under Ministry of Transport to provide bus service covering Bangkok and 5 provinces in vicinity area which are Nontaburi. Patumthani. Samutorakarn. Samutsakorn, and Nakorn Pratom. Moreover, BMTA also provides other services related to transportation, including extra transportation routing as follow;

- 1. Expressway bus service 25 routes
- 2. Night-shift bus service 27 routes
- 3. MRT link bus BMTA buses 58 routes, private service buses 53 routes
- 4. BTS link bus BMTA buses 48 routes, private service buses 40 routes
- 5. Express boat and ferry link bus BMTA buses 53 routes, private service buses 42 routes
- 6. Railway station link bus in urban and suburban areas - BMTA buses and private service buses 66 routes
- 7. Route organization for 5,514 vans servicing 117 routes and 213 NGV vans link to Suvarnabhumi Airport, servicing 10 routes

Performance of the main mission (Transport) as follows

WANDI

พลการดำเนินงานด้านการเดินรก ปีงบฯ 2553 Transporting Performance in Fiscal Year 2010

การดำเนินงานปีงบฯ 2553 ขสมก. นำรถออก วิ่ง เฉลี่ย/วัน 3,051 คัน คิดเป็นร้อยละ 87 ของรถ ประจำการ 3,506 คัน (รวมรถโดยสารธรรมดาวิ่งพรี 800 คัน) มีเที่ยววิ่งรวม เฉลี่ย 26,295 เที่ยว/วัน กม.ทำการ เฉลี่ย 700,901 กม./วัน ใช้น้ำมันดีเซล เฉลี่ย 306,930 ลิตร/วัน ใช้ก๊าซ เฉลี่ย 3,256 กก./วัน โดยจำหน่ายตั๋วได้ ทั้งสิ้น 382.682 ล้านใบ หรือเฉลี่ย 1.048 ล้านใบ/วัน และมีรายได้ค่าโดยสารในภาพรวม 4,337.712 ล้าน บาท หรือเฉลี่ย 11.884 ล้านบาท/วัน

จากรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น หากนำผลการ ดำเนินงานด้านเดินรถปึงบฯ 2553 เปรียบเทียบกับ เป้าหมายปึงบฯ 2553, เกิดจริงปึงบฯ 2552 ที่ผ่านมา และปึงบฯ 2551 สามารถพิจารณาได้ดังนี้

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดิน รถ ปีงบฯ 2553(ต.ค.52 – ก.ย.53) เปรียบเทียบกับ เป้าหมาย

การให้บริการ ขสมก. นำรถออกวิ่งเฉลี่ยต่อวัน 3,051 คัน คิดเป็นร้อยละ 87 ของรถประจำการ 3,506 คัน สาเหตุที่ รถออกวิ่งได้ค่อนข้างน้อย เนื่องจากรถจอดช่อมมีจำนวน มาก เฉลี่ย/วัน 345 คัน เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมาย รถออกวิ่งสูงกว่าเป้าหมายเพียงร้อยละ 0.04 ขณะที่เที่ยว วิ่ง และกม.ทำการ ต่ำกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 0.33 และ 1.62 เนื่องจากช่วงเดือน มี.ค. – พ.ค.53 มีการ ชุมนุมทางการเมืองของกลุ่มแนวร่วมประชาธิปไตย ต่อต้านเผด็จการแห่งชาติ (นปช.) เกิดเหตุการณ์ความ รุนแรงในเดือน เม.ย. และ พ.ค.53

Concerning the operation in fiscal year 2010, BMTA has provided services of buses at an average of 3,051 buses per day, representing 87% of 3,506 buses (including free service of 800 ordinary buses),having average trips totaling 26,295 trips/day, average kilometers totaling 700,901 kilometers/day, using average diesel of 306,930 liters/day, average gas of 3,256 kilograms/day, selling totaling 382.682 milliontickets or average of 1.048 million tickets/day, and having overall income from bus fares totaling 4,337.712 million Baht or an average of 11.884 million Baht/day.

From the aforementioned details, when comparing transporting performance in year 2010 to the planed target of year 2010, and actual performances of fiscal year 2009 and 2008, the consideration can be made as follows:

Analysis on transporting performance of fiscal year 2010 (October 2009 – September 2010) by comparing to the planned target

Services:BMTAhas provided services of buses at an average of 3,051 buses per day, representing 87% of 3,506 buses. The reason that small number of buses has been used in providing services was because there was an average of 345 buses per day being put under repair. When comparing to the planned target, buses have been provided for services only 0.04% higher than the planned target, while number of trips and kilometers were lower than the planned target, representing 0.33% and 1.62% due to the demonstration of the National United Front of Democracy against Dictatorship (UDD), and violent incidents in April and May 2010.

พลการดำเนินงานดานการเดินรถ ปังบฯ 2553 Transporting Performance in Fiscal Year 2010



รถโดยสารไม่สามารถออกวิ่งได้ตามปกติ การให้บริการ จึงไม่เป็นไปตามเป้าหมาย รวมทั้งประสิทธิภาพการใช้ น้ำมันสงกว่าเป้าหมายร้อยละ 2.87(เป้าหมาย 2.21 กม./ ลิตร เกิดจริง 2.27 กม./ลิตร) ส่งผลให้การใช้น้ำมันต่ำ กว่าเป้าหมายร้อยละ 4.38

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมต่อวัน เฉลี่ย 11.884 ล้านบาท ต่ำกว่าเป้าหมาย 0.471 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.81 เนื่องจาก รถจอดซ่อมมี จำนวนสงมาก เฉลี่ย 345 คัน/วัน และร้อยละ 94 - 95 เป็นรถปรับอากาศ ทำให้เปอร์เซ็นต์การออกวิ่งของรถ ปรับอากาศต่ำ ส่งผลให้การหารายได้ของรถปรับอากาศ ต่ำกว่าเป้าหมาย และช่วงมีการชมนมทางการเมืองของ กลุ่ม นปช. รถโดยสารไม่สามารถออกวิ่งได้ตามปกติ รายได้ขาดหายไปอีกจำนวนหนึ่ง

2. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดิน รถ ปีงบฯ 2553 เปรียบเทียบกับปีงบฯ 2552

การให้บริการ ปึงบฯ 2553 ขสมก.ปลดรถ โดยสารที่ไม่สามารถใช้งานได้ออกจากประจำการส่วน หนึ่ง ทำให้รถประจำการลดลง เฉลี่ย 19 คัน/วัน ประกอบกับจำนวนรถจอดซ่อม เพิ่มขึ้น 37 คัน (ปีงบฯ 2553 เฉลี่ย 345 คัน/วัน ปีงบฯ 2552 เฉลี่ย 308 คัน/วัน) และการชุมนุมทางการเมืองของกลุ่ม นปช. ช่วงเดือน มี.ค. - พ.ค.53 มีเหตุการณ์ความรุนแรงใน เดือน เม.ย.,พ.ค.53 รถโดยสาร ไม่สามารถออกวิ่งบริการ ได้ตามปกติ บางเวลาต้องหยุดวิ่ง บางเวลาต้อง ปรับเปลี่ยนเส้นทาง ส่งผลให้ รถออกวิ่ง เที่ยววิ่ง และ กม ทำการ ลดลงจากปึ่งบร 2552

During that situation, buses were unable to run as usual so services could not be provided as planned. In addition, the effectiveness of fuel use was also 2.87% higher than the planned target (planned target was 2.21 kilometers/liter; actual use was 2.27 kilometers/liter), as a result, the fuel use was consequently 4.38% lower than the planned target

Financial Gain:an average income from bus fares was at 11.884 million Baht per day, which was 0.471 million Baht or 3.81% lower than the planned target. This was because a lot of buses were left under repair, which was an average of 345 buses per day, and 94-95% of them were air-conditioning buses. Therefore the running percentage of air-conditioning buses was quite low so financial gain from airconditioning buses was lower than the planned target. Part of the income was also missing due to political demonstration of the UDD during that time since buses were unable to operate as usual.

2. Analysis on transporting performance by comparing fiscal year 2010 to fiscal year 2009

Services: In fiscal year 2010, BMTA discharged some inoperable buses, and operable buses were consequently decreased at an average of 19 buses per day. Moreover, there were additional 37 buses being put under repair (fiscal year 2010: average of 345 buses per day, fiscal year 2009: average of 308 buses per day), and political demonstration of the UDD during March-May 2010, as well as violent incidents in April-May 2010. For these reasons, buses were unable to operate as usual since some of them had to suspend their services or changetheir routes,

WANDE

พลการดำเนินงานด้านการเดินรถ ปีงบฯ 2553 Transporting Performance in Fiscal Year 2010

คิดเป็นร้อยละ 2.48, 4.06 และ 3.38 ตามลำดับ ขณะที่ การใช้น้ำมันลดลงค่อนข้างมาก คิดเป็นร้อยละ 5.55 เนื่องจากผันแปรตามการให้บริการ และประสิทธิภาพ การใช้น้ำมันสูงกว่าปีที่แล้วร้อยละ 2.39

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ย ต่อวัน ลดลง 1.058 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.17 สาเหตุจากจำนวนรถจอดช่อมเพิ่มขึ้น และการชุมนุมทาง การเมืองของกลุ่ม นปช. ส่งผลให้การให้บริการ รวมทั้ง การหารายได้ ลดลง (ช่วงที่มีการชุมนุมทางการเมือง รายได้ค่าโดยสารขาดหายไป ประมาณ 198 ล้านบาท)

3. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดิน รถ ปังบฯ 2553 เปรียบเทียบกับปังบฯ 2551

การให้บริการ ขสมก. ปลดรถโดยสารที่ไม่ สามารถใช้งานได้ออกจากประจำการ ทำให้รถประจำการ ลดลง เฉลี่ย 23 คัน/วัน ขณะที่รถจอดช่อมมีจำนวน สูงขึ้น โดยเพิ่มขึ้นจากปีงบฯ 2551 เฉลี่ย 17 คัน/วัน ปีงบฯ 2551เฉลี่ย 328 คัน/วัน) และการชุมนุมทางการเมืองของกลุ่ม นปช. ช่วง เดือน มี.ค. - พ.ค.53 มีเหตุการณ์ความรุนแรงรถโดยสาร ไม่สามารถออกวิ่งบริการได้ตามปกติ ส่งผลให้ รถออกวิ่ง เที่ยววิ่ง กม.ทำการ รวมทั้งการใช้น้ำมันลดลง คิดเป็นร้อย ละ 2.26. 11.37. 12.04 และ 13.38 ตามลำดับ

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ย ต่อวัน ลดลง 4.981 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 29.53 สาเหตุจากการให้บริการลดลง ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น และปึงบฯ 2553 มีการให้บริการรถเมล์ฟรี 12 เดือน ขณะที่ปึงบฯ 2551 มีการให้บริการรถเมล์ฟรีเพียง 2 เดือน (รถเมล์ฟรี เริ่มวิ่งวันที่ 1 ส.ค.51) ส่งผลให้รายได้ ค่าโดยสารลดลงอีก จำนวนหนึ่ง

representing 2.48%, 4.06% and 3.38%, respectively. The use of fuel was also decreased, representing 5.55%, corresponding to services, so the effectiveness of fuel use was 2.39% higher than the previous year. <u>Financial Gain:</u>The income from bus fares was decreased at an average of 1.058 million Baht per

<u>Financial Gain:</u>The income from bus fares was decreased at an average of 1.058 million Baht per day, representing 8.17% due to increased number of buses under repair and political demonstration of the UDD. Therefore the income from services was decreased (198 million Baht of income was missing during political demonstration)

Analysis on transporting performance by comparing fiscal year 2010 to fiscal year 2008

Services:BMTA discharged some inoperable buses, and operable buses were consequently decreased at an average of 23buses per day. Moreover, there were more buses being put under repair, which was higher than the fiscal year 2008 at an average of 17 buses per day (fiscal year 2010: average of 345 buses per day, fiscal year 2009: average of 328 buses per day), and political demonstration of the UDD during March-May 2010 and violent incidents. For these reasons, buses were unable to operate as usual, resulting in the decrease of buses, trips, kilometers and fuel use, representing 2.26%, 11.37%, 12.04% and 13.38%, respectively.

<u>Financial Gain:</u>The income from bus fares was decreased at an average of 4.981 million Baht per day, representing 29.53% due to the decrease in services as mentioned above, and there was free service of buses for 12 months in the fiscal year 2010, while there was only free service of buses for 2 months in the fiscal year 2008 (free service of buses beginning from 1 August 2008). Certain amount of income was therefore miss

การวัดพลการดำเนินงานที่สำคัญ Performance Measurement



1. การสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ที่มีต่อรถโดยสารประจำทางของ ขสมก.

ผลลัพธ์ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ร่วมกับสวนดุสิตโพล ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจ ของผู้ใช้บริการที่มีต่อ ขสมก. ในภาพรวม ผู้ใช้บริการมี ความพึงพอใจต่อการให้บริการของ ขสมก. คิดเป็น ร้อยละ 81.40 ซึ่งอยู่ระดับ 3.00 (เกณฑ์ ปานกลาง) เป็น ความพึงพอใจของรถโดยสารถึงร้อยละ 80.85 ความ พึงพอใจในคุณภาพของพนักงานผู้ให้บริการ ร้อยละ 81.25 และพึงพอใจในการบริหารจัดการ ร้อยละ 80.95 สำหรับการนำรถโดยสารใช้ก๊าซและเทคโนโลยี่ มาใช้นั้น ผู้ใช้บริการให้ความพึงพอใจมากถึงร้อยละ 82.45

2. ผลสำเร็จในการปรับเปลี่ยนประกอบการ เข้าสู่ระบบการบริหารจัดการและกำกับดูแล

ผลลัพธ์ ตามที่ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการใช้ ก๊าซ NGV กับรถโดยสารประจำทางในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ขสมก. จึงกำหนดเป็น นโยบายให้รถโดยสารเอกชนทุกคันที่จะเข้าร่วมเดินรถกับ ขสมก. ต้องเป็นรถโดยสารที่ใช้ก๊าซ NGV เป็นเชื้อเพลิง เพื่อป้องกันและควบคุมมลพิษให้อยู่ในระดับมาตรฐาน และเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2553 ขสมก.ได้สั่งให้หยุด การให้บริการรถมินิบัส รวมทั้งสิ้น 845 คัน ที่ไม่ ปรับเปลี่ยนเชื้อเพลิงเป็น NGV จนกว่าจะดำเนินการ ปรับเปลี่ยนแล้วเสร็จ จึงจะสามารถวิ่งให้บริการต่อไปได้ และผลสำเร็จในการปรับเปลี่ยนรถโดยสารใช้ก๊าซ NGV เป็นดังนี้

- รถธรรมดา	จำนวน	347	คัน
- รถปรับอากาศ	จำนวน	76	คัน
- รถมินิบัสใหม่	จำนวน	618	คัน
รวม	<u>1,041</u> คั	u	

Survey of customer satisfaction towards BMTA's buses

Result: Bangkok Mass Transit Authority together with Suan Dusit Poll had conducted a survey concerning customer satisfaction towards BMTA. The overall percentage of customer satisfaction was as follows: satisfaction towards BMTA services at 81.40%, which ranked in level 3.00 (moderate level), satisfaction towards buses at 80.85%, satisfaction towards quality of service staff at 81.25%, satisfaction towards the management at 80.95%,andsatisfaction towards the use of buses that using gas and technologyat 82.45%

2. The success in switching entrepreneurs into management and supervision system

Result: As the government has a policy to promote the use of NGVamong buses in Bangkok and its vicinity, BMTAtherefore has established a policy to have all private buses that jointly operate with BMTA to use NGV as fuel in order to prevent and control pollution within standard level. On 17 February 2010, BMTA issued an order to suspend the service of 845 minibuses that did not use NGV. The service may resume once they switch to use NGV. The success in having buses to use NGV is as follows:

- 347 ordinary buses
- 76 air-conditioning buses
- 618 new mini buses

Total1,041 buses



การวัดพลการดำเนินงานที่สำคัญ Performance Measurement

3. โครงการ "รถเมล์ฟรี จากภาษี จากประชาชน

ตามที่รัฐบาลได้กำหนดเป็น ผลลัพธ์: นโยบายเร่งด่วนในการกระตุ้นและฟื้นฟูเศรษฐกิจของ ประเทศ รวมทั้งต้องการลดภาระค่าครองชีพของ ประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากการชะลอตัวของ เศรษฐกิจ โดยให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นำรถ โดยสารธรรมดา จำนวน 800 คัน ให้บริการประชาชนโดย ไม่เก็บค่าโดยสารใน 73 เส้นทาง เพื่อบรรเทาปัญหาและ ช่วยลดภาระค่าครองชีพของประชาชน อีกทั้งการ ดำเนินการตามโครงการดังกล่าว ทำให้ประชาชนเปลี่ยน พฤติกรรมมาใช้รถโดยสารประจำทางเพิ่มมากขึ้น เป็น การช่วยประหยัดน้ำมัน ส่งผลให้ประเทศขาดดุลการค้า น้อยลง ซึ่งในปีงบประมาณ 2553 นั้น มีผู้นิยมมาใช้ บริการรถเมล์ฟรีมากกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ (350,000 คน/ วัน) คิดเป็นร้อยละ 16.70

3. Project"Free Bus Service from

People's Tax"

Result: As the government established an urgent policy to stimulate and restore the country's economy, and reduce cost of living for people who have been affected by the economic downturn, by having Bangkok Mass Transit Authorityto provide the service of 800 ordinary buses, free of charge, in 73 routes in order to relieve and reduce cost of living for people. This project encouraged people to change their behavior and use buses more often, which helped saving fuel and lower trade deficit for the country. In the fiscal year of 2010, the number of people using free bus service surpassed the planned target (350,000 people per day), which was 16.70%







Problems / limitations



ปัญหา/อุปสรรคขององค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพ จำแนกเป็นปัญหาที่เกิดจากปัจจัยภายนอก และ ปัจจัยภายใน ดังนี้

1. ปัจจัยภายนอกประกอบด้วย

1.1 นโยบายไม่ชัดเจนและวัตถุประสงค์ของ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความไม่สอดคล้องกัน เนื่องจาก กระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นว่าการให้บริการรถ โดยสารประจำทางเป็นกิจการบริการสาธารณะ (Public Service Obligation) และเป็นสาธารณูปโภคพื้นฐาน ดังนั้น จึงมีนโยบายควบคุมอัตราค่าโดยสารและการ ให้บริการของ ขสมก. อย่างเข้มงวด แต่รัฐบาลโดย กระทรวงการคลัง มีแนวคิดที่จะปฏิรูปรัฐวิสาหกิจที่ไม่มี กำไร ให้เพิ่มประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มรายได้ ลดการขาดทุน และมีกำไร ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ที่ไม่สอดคล้องกับแนวคิด ของกระทรวงคมนาคม

1.2 การสนับสนุนทางการเงินจากภาครัฐไม่ เพียงพอและไม่แน่นอน มีการควบคุมอัตรา

ค่าโดยสารให้ต่ำกว่าต้นทุนที่เป็นจริง แต่รัฐ กลับมิได้ให้เงินสนับสนุนในจำนวนที่เพียงพอและ สม่ำเสมอ

- 1.3 สภาพแวดล้อมในการประกอบการไม่ เอื้ออำนวย สภาพปัญหาการจราจรติดขัดทำให้คุณภาพ การให้บริการลดลง (รถขาดช่วง ผู้โดยสารรอรถนาน) ต้นทุนการให้บริการสูงขึ้น (ความสิ้นเปลืองน้ำมันเพิ่มขึ้น) และสภาวะการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น
- 1.4 เส้นทางและการประกอบการไม่เป็น ระบบและขาดประสิทธิภาพ
- 1.4.1 เส้นทางเดินรถที่ยาวมากทำให้ไม่ มีประสิทธิภาพ เนื่องจากปริมาณความต้องการใช้ บริการในชั่วโมงเร่งด่วนมักจะเกิดขึ้นเป็นบางช่วงของ เส้นทางเท่านั้น

Problems and limitations of Bangkok Mass Transit Authority can be classified as problems from external and internal factors as follows:

1. External factors consist of:

1.1 Unclear policies and contrary objectives of related agencies; since Ministry of Transport has considered that bus service is Public Service Obligation and basic public utility, and consequently established a policy to rigidly control bus fare and BMTA's services. Meanwhile, the government by Ministry of Finance has an idea to reform unprofitable state enterprises by enhancing their effectiveness in order to increase income, reduce loss and yield profit, which was inconsistent with the idea of Ministry of Transport

- 1.2 Inadequate and uncertain financial support from the government; bus fare was controlled to be lower than its actual cost but the government did not provide sufficient and consistent financial support
- 1.3 Unfavorable environment for the operation, traffic congestion has caused low quality of service (inconsistent bus service; passengers waited for a long period of time), higher service cost (increase of fuel consumption), and increased competition
- 1.4 Unsystematic and ineffective routes and operation
- 1.4.1 Routes were very long so the operation became ineffective because the demand for service during rush hours only occurred in certain areas on the routes



บัญหา / อุปสรรค Problems / limitations

- 1.4.2 เส้นทางไม่ได้มีการวางแผนอย่างเป็น ระบบ และไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนตามปริมาณ ความต้องการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป
- 1.4.3 การให้บริการของ ขสมก. อยู่ภายใต้ ความรับผิดชอบและกำกับดูแลของหลายหน่วยงาน

2. ปัจจัยภายในประกอบด้วย

- 2.1 ขสมก. มีเงินทุนไม่เพียงพอตั้งแต่เริ่ม ก่อตั้ง ทำให้ไม่มีสภาพคล่องเพียงพอ ประกอบกับ นโยบายของรัฐที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการสูง แต่ กำหนดอัตราค่าโดยสารต่ำ จึงเป็นผลให้ ขสมก. มีผลการ ดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง
- 2.2 โครงสร้างองค์กรมีขนาดใหญ่และมี ลำดับชั้นแบบราชการ
- 2.3 การให้บริการยังไม่เป็นที่น่าพอใจหรือ ยอมรับจากผู้ใช้บริการเดิมหรือผู้ที่จะมาใช้บริการใหม่
- 2.4 ขสมก. ค้างชำระค่าจ้างช่อมบำรงรักษา รถโดยสารกับบริษัทผู้รับเหมาซ่อมเป็นเวลานาน

ทำให้บริษัทผู้รับเหมาซ่อมรถบางบริษัทไม่ สามารถดำเนินการซ่อมรถได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากเกิดปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงิน

- 2.5 อู่จอดรถและสถานที่ทำการที่เป็นของ ขสมก. มีจำนวนน้อย ไม่เพียงพอ ต้องเช่าจากเอกชน ทำ ให้มีค่าใช้จ่ายสง
- 2.6 สภาพการจราจรที่ติดขัดเพิ่มมากขึ้น ทำ ให้ ขสมก. มีรายได้ลดลง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน เชื้อเพลิงและค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรเพิ่มขึ้น

1.4.2 Routes have systematically planned, and have not been adjusted in accordance with the changing demand of traveling

1.4.3 BMTA service was responsibility and supervision of several agencies

2. Internal factors consist of

- 2.1 BMTAhas inadequate budget since the beginning of its establishment, the organization therefore lacked of liquidity. Moreover, the government policy that determined high standard of service under low rate of bus fare, has caused BMTA's operation to encounter loss continuously
- 2.2 Having large organizational structure and governmenthierarchy
- 2.3 The service have not been satisfied or accepted by former or new passengers
- 2.4 BMTAowed repair and maintenance charges to repair contracting companies for a long time, therefore some repair contracting companies were unable to perform the repair effectively as they lacked financial liquidity
- 2.5 BMTA has inadequate parking area and office spaces so the organization had to rent from private entities in which the cost was very high
- 2.6 Increased traffic congestion has caused BMTA to gain lower income but fuel and staff expenses were also increased



แผนกลยุทธ์ที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์และกลั่นกรองจากการจัดทำแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ สามารถสรุปเป็น4 ยุทธศาสตร์ ดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์ (แผนงาน/โครงการ)	ระดับความสำเร็จหรือความก้าวหน้า			
อ์มเนเมตร (แต่หว่าเหเน่รงบาร)	ในปีงบประมาณ 2553			
1. ยุทธศาสตร์การลดต้นทุน เพิ่มรายได้ ปรับปรุง				
และพัฒนาการปฏิบัติการเดินรถ				
1.1 โครงการจัดหารถปรับอากาศใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติ	- ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2553			
เป็นเชื้อเพลิง	ที่ประชุมมีมติดังนี้			
	1. มอบหมายให้รองนายกรัฐมนตรี (นายไตรรงค์สุวรรณคีรี)			
	เป็นประธาน คณะทำงาน โดยมีรัฐมนตรีว่าการ			
	กระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวง คมนาคม			
	เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม			
	แห่งชาติ และ ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณร่วมเป็น			
	คณะทำงาน เพื่อพิจารณาเรื่องนี้ในรายละเอียดของประเด็น			
	ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง			
	2. ให้คณะทำงานตามข้อ 1. พิจารณาให้ครอบคลุมถึง			
	ประเด็นต่าง ๆ ดังนี้			
	2.1 การดำเนินโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดของ			
	พนักงาน ขสมก.			
	2.2 แนวทางการดำเนินการจัดหารถโดยสารที่จะต้อง			
	สอดคล้องกับการ ดำเนินการตามมาตรฐานการลดค่าใช้จ่า			
	เดินทางรถโดยสารประจำทาง ธรรมดา (รถเมล์ฟรี) จำนวน			
	800 คัน ซึ่งกำหนดสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และอยู่			
	ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงการคลังเกี่ยวกับความ			
	จำเป็นเหมาะสมให้คงมีมาตรการฯ อยู่ต่อไป รวมทั้งการปรัว			
	 เข้าระบบการให้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะของรัฐวิสาหกิ			
	(PSO) ตามนัยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 255:			
	(เรื่อง ขอขยายระยะเวลา ดำเนินการมาตรการลดภาระค่า			
	ครองขีพของประชาชน)			



The strategic plan obtained from the analysis and refinement of plan in improving management and service of Bangkok Mass Transit System can be summarized into four strategies as follows:

Strategy (plan/project)	Strat	eqv I	(plar	n/pro	iect')
-------------------------	-------	-------	-------	-------	-------	---

Level of success or progress in fiscal year 2010

- 1. Strategy to reduce costs, increase revenue, improve and develop transport operation
- 1.1 Project in procuring new air-conditioned buses using natural gas as fuel
- In the Cabinet's meeting held on 10 August 2010, the meeting has resolved as follows:
- 1. Deputy Prime Minister (Mr. Trirong Suwannakiri) was appointed as the chairman of the working group by having the Minister of Finance, Minister of Transport, Secretary-General of the National Economic and Social Development Board, and the Director of the Bureau of the Budget, as members of the working group, to consider details of relevant issues
- 2. The working group according to Item 1, shall comprehensively consider the following issues:
- 2.1 Operation of early retirement project of BMTA employees
- 2.2 Guidelines for the procurement of buses that must be consistent with the implementation of standards to reduce travelling expenses of 800 ordinary buses (free service), which will end on 31 December 2010. This issue is under consideration of the Ministry of Finance regarding the necessity and appropriateness in continuing the project, as well as the adjustment to subsidy funding system for public service obligation (PSO) of state enterprises in accordance with the Cabinet's resolution on 29 June 2010 (regarding extension of measures to reduce people's cost of living)



S	ระดับความสำเร็จหรือความก้าวหน้า
ยุทธศาสตร์ (แผนงาน/โครงการ)	ในปีงบประมาณ 2553
	2.3 การเชื่อมโยงการดำเนินการที่จะให้เอกชนเข้าร่วม
	บริการเดินรถตาม สัญญาการให้บริการเชิงคุณภาพ (PBC)
	จำนวน 1,000 – 1,200 คัน ซึ่งจะกระทบต่อรายได้/รายจ่าย
	รวมทั้งจะทำให้มีภาระผูกพันค่าใช้จ่ายของขสมก. ในระยะ
	ยาว
	3. ให้กระทรวงคมนาคม ขสมก. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
	จัดทำรายละเอียดและข้อมูลที่เกี่ยวข้องเชื่อมโยงกับประเด็น
	ตามข้อ 2. รวมทั้งข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่คณะทำงาน
	ฯ ร้องขอ เช่น แผนการดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ประมาณ
	การรายได้/รายจ่าย เป็นต้น ให้แก่คณะทำงานฯ ให้ถูกต้อง
	ครบถ้วน เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะทำงานฯ
	โดยเร็ว
	4. เมื่อคณะทำงานฯ ได้รับรายละเอียดและข้อมูลต่าง ๆ
	ครบถ้วนแล้ว ให้ คณะทำงานฯ เร่งพิจารณาเรื่องนี้ให้แล้ว
	เสร็จ และให้นำผลการพิจารณาเสนอ คณะรัฐมนตรีต่อไป
1.2 โครงการประยุกต์ใช้สัญญาการให้บริการเชิง	- ขสมก. ได้ดำเนินการจัดทำบันทึกข้อตกลงว่าด้วยการ
คุณภาพ (PBC)	บริหารจัดการเดินรถโดยสารคุณภาพกับเขตการเดินรถ
	ที่ 1 - 8 ตามบันทึกข้อตกลงเลขที่ จ.23/2553 ลงวันที่ 25
	พฤษภาคม 2553 และได้แพร่บันทึกข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 30
	มิถุนายน 2553 ซึ่งเขตการเดินรถต้องปฏิบัติตามบันทึก
	ข้อตกลงฯ ภายในระยะเวลาของอายุบันทึกข้อตกลงฯ ตั้งแต่
	วันที่ 1 พฤษภาคม 2553 - 30 กันยายน 2553
1.3 โครงการขอรับเงินสนับสนุนจากการให้บริการเชิง	- ขสมก. เป็น 1 ใน 3 รัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคมที่
ลังคม (PSO)	รัฐบาลกำหนดให้ ขอรับเงินอุดหนุนได้ตามระเบียบลำนัก
	นายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการให้เงินอุดหนุน บริการสาธารณะ
	ของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 6 มกราคม 2551 โดย
	การขอ เงินอุดหนุนปึงบประมาณ 2554 ขสมก.ได้นำเสนอ
	กระทรวงคมนาคมตาม หนังสือที่ ขสมก. 1852/2552



Strategy (plan/project)	Level of success or progress in fiscal year 2010
	2.3 Connection of operation in allowing private
	agencies to participate in private bus service contract in
	accordance with performance based contract (PBC)
	totaling 1000-1200 buses, which will affect the
	income/expenditure, and incur obligation on expenses
	of BMTA in the long run
	3. Ministry of Transport, BMTA and relevant agencies
	must prepare details and information related to issues
	under Item 2, as well as other related information as
	requested by the working group such as operation plans,
	estimates of income/expenditure,etc. All of this information
	must be completely and correctly provided to supplement
	the working group's consideration without delay
	4. Once the working group completely receives those
	details and information, the working group must expedite
	the consideration and present consideration result to the
	Cabinet later on
1.2 Project in applying Performance-based	- BMTA has entered into a memorandum of agreement
Contract(PBC)	regarding bus quality management with transport zone
	no. 1-8 pursuant to Memorandum of Agreement No.
	Jor.23/2553, dated 25 May 2010, and has publicized the
	Memorandum on 30 June 2010, provided that the
	transport zones must comply with the Memorandum of
	Agreement within the Memorandum's maturity from
	1 May 2010 – 30 September 2010
1.3 Project in requesting financial aid for public	- BMTA is one of three state-owned enterprises under
service obligation (PSO)	supervision of Ministry of Transport that the government
	has prescribed that BMTA is able to request for subsidy
	pursuant to regulation of Office of the Prime Minister
	regarding subsidy provision for public services of state
	enterprises B.E.2551, dated 6 January 2008. In requesting
	for subsidy in the fiscal year 2011, BMTA has proposed to
	Ministry of Transport according to the letter No.
	KhorSorMorKor. 1852/2552,



	ระดับความสำเร็จหรือความก้าวหน้า	
ยุทธศาสตร์ (แผนงาน/โครงการ)	ระดบความลาเรจหรอความกาวหนา ในปีงบประมาณ 2553	
	ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2552 ซึ่งคณะกรรมการเงินอุดหนุน	
	บริการสาธารณะได้พิจารณาอนุมัติกรอบวงเงินอุดหนุนเป็น	
	เงิน 1,251.159 ล้านบาท และในคราวประชุม ครม. เมื่อ	
	วันที่ 7 กันยายน 2553 มีมติ มอบหมายให้สำนักงาน	
	คณะกรรมการกำกับนโยบายรัฐวิสาหกิจรับเรื่องไปพิจารณา	
	อีกครั้งหนึ่ง โดยให้รับความเห็นของสำนักงบประมาณ	
	เกี่ยวกับการปรับลดวงเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ	
	ประจำปี 2554 ให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริง	
2. ยุทธศาสตร์การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศใน		
การบริหารจัดการ		
2.1 โครงการพัฒนาระบบบัตรโดยสารอีเล็กทรอนิกส์	- ขสมก.ได้รวมการดำเนินการไว้ในโครงการเช่ารถ	
(E-Ticket)	โดยสารปรับอากาศใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ตามแผน	
2.2 โครงการตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ	ปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการ ระบบขนส่งมวลชน	
(Tracking and Tracing)	กรุงเทพ	
2.3 โครงการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศ เพื่อการ		
บริหารจัดการ (MIS)		
3. ยูทธศาสตร์การปรับโครงสร้างองค์กรและพัฒนา		
ทรัพยากรบุคคล		
3.1 โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early	- ปังบประมาณ2553มีพนักงานสมัครเข้าโครงการ	
Retirement)	 เกษียณ อายุฯ จำนวน 49 คน วงเงินค่าใช้จ่ายประมาณ	
3.2 โครงการฝึกอบรมและเสริมสร้างความรู้ เพื่อการ	56.947 ล้านบาท	
บริหารจัดการ (Knowledge Management)	- ขสมก. ได้จัดฝึกอบรมภายในและร่วมกับหน่วยงาน	
-	 ภายนอกให้กับพนักงานโดยเฉพาะระดับปฏิบัติการในส่วน	
	ของ ขสมก. และเอกชนร่วมบริการ ในปังบประมาณ 2553	
	มีพนักงานได้รับการอบรมแล้ว จำนวน 15.667 คน	
	MININ IN SPIRE LITER DESCRIPTION OF THE	



Strategy (plan/project)	Level of success or progress in fiscal year 2010
	dated 28 August 2009 in which the subsidy
	committee has considered to approve subsidy limit
	amounting to Baht 1,251.159 million, and in the
	Cabinet's meeting held on 7 September 2010, there
	was a resolution to assign the Office of Commission
	for State Enterprise Policy Supervision to reconsider
	the matter by obtaining opinion from the Bureau of the
	Budget concerning the reduction of subsidy for
	public services in year 2011 for it to be consistent
	with the facts.
2. Strategy in applying information technology to the	
management	
2.1 Project in developing electronic ticketing	- BMTA has incorporated this operation into the
system (E-Ticket)	project in renting air-conditioned buses using natural
2.2 Project in tracking and tracing transport	gas as fuel in accordance with the plan to improve
operation	the management and service of Bangkok Mass
2.3 Project in establishing management	Transit System
information system (MIS)	
3. Strategy in restructuring the organization and	
developing human resource	
3.1 Early retirement project	In the fiscal year 2010, there were 49 employees
	who enrolled in early retirement project, having an
	approximate expense amounting to Baht 56.947 million
3.2 Project in providing training and support for	- BMTA has provided in-house training, as well as
knowledge management	training with external agencies for employees especially
	those in operational level in BMTA and private bus
	service. In the fiscal year 2010, there were 15,667



ยุทธศาสตร์ (แผนงานโครงการ)	ระดับความสำเร็จหรือความก้าวหน้า	
ยุทอศาสตร (แผนงาน/เครงการ)	ในปีงบประมาณ 2553	
4. ยุทธศาสตร์การปรับปรุงและพัฒนาการบริหาร		
<u>จัดการด้านการเงิน</u>		
4.1 โครงการตรวจสอบและควบคุมภายใน	- <u>การตรวจสอบ</u> ได้จัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ 3 - 5 ปี	
(Internal Audit)	(ปี 2554 – 2556) พร้อมจัดทำแผนการตรวจสอบประจำปี	
	2554 และได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจ สอบใน	
	รัฐวิสาหกิจ เมื่อวันที่ 2 สิงหาคม 2553 ส่วนแผนการตรวจสอบ	
	ประจำปี 2553 ได้ดำเนินการประเมินผลการควบคุมภายในไป	
	พร้อม กับการตรวจสอบแต่ละโครงการ	
	- <u>การควบคุมภายใน</u> ได้มีการประชุมคณะกรรมการติดตามและ	
	ประเมินผลการควบคุมภายในเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2553	
	ระหว่างผู้บริหาร หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องต่าง ๆ และผู้ตรวจสอบ	
	ภายใน เพื่อทราบผลการติดตามการควบคุมภายใน ไตรมาส	
	ที่ 1,2 และ 3	
4.2 โครงการบริหารความเสี่ยง (Risk Management)	- ขสมก.ได้จัดอบรมเพิ่มเติมความรู้และความเข้าใจใน	
	ระดับผู้บริหาร , หัวหน้า งาน และพนักงานที่เกี่ยวข้อง และ	
	ได้มีการพิจารณาทบทวนและปรับปรุงแผน การบริหาร	
	ความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน รวมทั้ง	
	ปรับปรุงคู่มือการบริหารความเสี่ยง ปี 2553 และ	
	คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยงได้ พิจารณาผลการ	
	ดำเนินงานบริหารความเสี่ยง ปี 2553 ไตรมาสที่ 3 สรุปผล	
	การ บริหารความเสี่ยงของ ขสมก. จากความเสี่ยงทั้ง 4	
	ด้าน อยู่ในระดับ 79.33% คือ ระดับปานกลาง	
4.3 โครงการบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเชิง	- ขสมก.ได้ดำเนินการบริหารจัดการเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจาก	
เศรษฐศาสตร์ (EVM)	ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิด ประโยชน์กับองค์กรให้มากที่สุด โดย	
	ได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนา ระบบการบริหารเพื่อ	
	สร้างมูลค่าเชิงเศรษฐศาสตร์ (EVM) และได้มีการประชุม เพื่อ	
	ติดตามงานอย่างต่อเนื่อง และงบประมาณ 2553 ได้มีการจัด	
	อบรมผู้บริหาร และพนักงานธุรการ ระดับ 3 จำนวน 495 คน	



Strategy (plan/project)	Level of success or progress in fiscal year 2010
4. Strategy in improving and developing financial	
management	
4.1 Internal audit project	- Audit: The strategic audit plan for a period of 3-5 years
	(2011-2013) has been established, as well as audit plan
	for year 2011. These plans have been approved by the
	State Enterprise Audit Committee on 2 August 2010. With
	regard to the audit plan for year 2010, the assessment of
	internal audit has been simultaneously performed
	together with the audit on each project.
	- Internal control: The meeting of the internal control
	assessment and monitoring committee has been
	convened on 21 September 2010 between the
	executives of all related agencies and internal
	auditors in order to follow up the internal control in
	the first, second and third quarters
4.2 Risk Management Project	- BMTA has arranged training to enhance knowledge
	and understanding among the executives, supervisors
	and employees involved. Risk management plans
	have also been reviewed and improved in accordance
	with current situation. In addition, risk management
	guidebook of year 2010 has been updated, and risk
	management subcommittee has considered the risk
	management operation in the third quarter of year
	2010 in which risk management result of BMTA with
	regard to 4 aspects of risk was at 79.33%, which was
	considered as moderate level.
4.3 Economic Value Management (EVM) Project	- BMTA has managed to create more value from
	existing resources to benefit the organization as
	much as possible by appointing the economic value
	management (EVM) subcommittee, and meetings
	have been continuously convened to monitor the
	operation. In the fiscal year 2010, there were
	trainings being arranged for the executives and
	administrative staff in level 3 totaling 495 people.

ภาวะแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อกิจการขององค์กร Strategic Effectiveness



1. ภาวะแวดล้อมทางสังคม

มีผลกระทาดังนี้

1.1 การให้บริการทางสังคม โดยยกเว้นหรือ ลดหย่อนค่าโดยสารรถประจำทางสำหรับพระภิกษุ สามเณร บุรุษไปรษณีย์ ผู้ถือบัตรหรือเหรียญตราของทาง ราชการที่มีสิทธิได้รับการยกเว้นค่าโดยสาร รวมทั้ง ลดหย่อนค่าโดยสารครึ่งราคากับทหาร ตำรวจ ใน เครื่องแบบ ผู้ถือบัตรหรือเหรียญตราของทางราชการที่มี สิทธิได้รับการลดหย่อน และผู้สูงอายุ 60 ปีขึ้นไป นอกจากนี้ยังมีการลดหย่อนในรูปของคูปองตั๋วโดยสารกับ ประชาชนทั่วไปบัตรเดือนสำหรับนักเรียน นิสิต นักศึกษา ส่งผลให้รายได้ของ ขสมก. ขาดหายไปจำนวนหนึ่ง

1.2 ขสมก. เป็นกิจการสาธารณปโภค หน่วยงานหนึ่งของรัฐ ที่ให้บริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้ น้อยจนถึงปานกลางเป็นหลัก อีกทั้งโครงสร้างอัตราค่า โดยสารถูกกำหนดโดยภาครัฐ ซึ่งอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่า ต้นทุนที่แท้จริงและมีค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรที่สูงมาก โดยปังบประมาณ 2553 คิดเป็นร้อยละ 38.06 ของ ค่าใช้จ่ายรวม รวมทั้งราคาค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่ สามารถควบคมได้ ส่งผลให้เกิดการขาดทนในการ ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง

1.3 จำนวนบคลากรต่อจำนวนรถโดยสาร 4.58 คน ต่อรถ 1 คัน (จำนวนพนักงานเฉลี่ย 16,041 คน จำนวนรถประจำการ 3,506 คัน) มากกว่าค่าเฉลี่ยสากล (3.50 คน ต่อรถ 1 คัน) ทำให้ประสิทธิภาพในการบริหาร ทรัพยากรบุคคลต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจประเภท เดียวกันในประเทศอื่น

1. Social Environment

as the impacts as follows:

1.1 To offer social service by exempting or reducing bus fare for passengers who were monk, novice, postman, people holding official card or medal, reducing half of bus fare for military or police officers wearing uniform, people holding official card or medal, and senior citizen, as well as reducing bus fare in form of bus coupon for people in general, and monthly ticket for students, has resulted in certain loss of revenue for BMTA

1.2 BMTA is one of the government's public utility providers who mainly offer service for people with low to medium income. Its rate of bus fare has been determined by the government, which is lower than its actual cost. The organization also bears very high staff expenses, which was 38.06% of its total expenses in fiscal year 2010, and fuel cost is also uncontrollable. As a result, BMTA has continuously encountered loss

1.3 Ratio of staff at 4.58 persons per 1 bus (an average staff of 16,041 persons, and 3,506 buses) was higher than international mean (3.50 persons per 1 bus); the effectiveness of human resource management was therefore lower when comparing to same type of business in other countries

ภาวะแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อกิจการขององค์กร Strategic Effectiveness

1.4 ปี 2553 การชุมนุมประท้วงทางการเมือง ของกลุ่มคนที่มีความเห็นทางการเมืองไม่ตรงกัน ยังคงมี อยู่อย่างต่อเนื่อง โดยตั้งแต่วันที่ 12 มี.ค. – 20 พ.ค.53 มีการชุมนุมทางการเมืองของกลุ่มแนวร่วมประชาธิปไตย ต่อต้านเผด็จการแห่งชาติ (นปช.) ที่ถนนราชดำเนิน รวมทั้งบริเวณแยกราชประสงค์และในเดือน เม.ย., พ.ค. 53 มีเหตุการณ์ความรุนแรง ส่งผลให้สภาพการจราจร ติดขัดทั่ว กทม. รถโดยสารของ ขสมก. หลายสายต้อง ปรับเปลี่ยนเส้นทาง บางสายออกวิ่งได้เป็นช่วงๆ และ บางเวลาต้องหยุดการให้บริการ ทำให้ ขสมก.สูญเสีย โคกาสในการหารายได้ คิดเป็นเงินประมาณ 198 ล้าน

- 2. ภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจ เศรษฐกิจ ไทยปี 2553 ขยายตัวร้อยละ 7.8 โดยมีปัจจัยสนับสนุน ทั้งจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และอุปสงค์ ภายในประเทศ แต่ยังมีปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการ ฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ ได้แก่ (1) สถานการณ์ทาง การเมืองในประเทศ จากการชุมนุมทางการเมืองของ กลุ่มต่าง ๆ ที่มีความถี่มากขึ้นและเริ่มเชื่อมโยงกับปัญหา ความขัดแย้งกับประเทศเพื่อนบ้าน (2) ปี 2553 ราคา น้ำมันดิบในตลาดโลกเฉลี่ยอยู่ที่ 78.90 ดอลลาร์ สรอ.ต่อ บาร์เรล เพิ่มขึ้นร้อยละ 27.5 เมื่อเทียบกับปี 2552 ที่ ราคา 61.90 ดอลลาร์ สรอ.ต่อบาร์เรล (ข้อมูลสภาพัฒน์ 21 ก.พ.54) มีผลกระทบต่อองค์การ ดังนี้
- 2.1 การชุมนุมประท้วงทางการเมืองของกลุ่ม ต่างๆ ทำให้สภาพการจราจรติดขัด รถประจำทาง หลายสายต้องเปลี่ยนเส้นทาง ส่งผลให้สิ้นเปลืองน้ำมัน เชื้อเพลิงมากขึ้น
- 2.2 ขสมก. ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (น้ำมันดีเซล) เดือน ละประมาณ 9-10 ล้านลิตร กรณีราคาน้ำมันปรับราคา สูงขึ้นทุก ๆ 1 บาท/ลิตร ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันจะเพิ่มขึ้น เดือนละ 9 -10 ล้านบาท ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการ ดำเนินงาน ดังนี้

1.4 In year 2010, the political demonstration by people with different political opinion had continuously taken place. From 12 March - 20 May 2010, the National United Front of Democracy Dictatorship (UDD) had demonstrated Ratchadamnoen Road and Ratchaprasona Intersection. In April and May 2010, there was a violent incident taking place, which caused severe traffic congestion throughout Bangkok. BMTA's buses had to change several routes, while some buses could only run or had to stop their services during certain period of time. These events led to the loss of income for BMTA amounting to 198 million Baht

- 2. Economic Environment Thailand's economy in year 2010 expanded 7.8% due to supporting factors from global economic recovery and national demand. However, there are factors that affecting the economic recovery as follows: (1) political situation in the country: political demonstration by several groups have taken place more often, and the situation begins to get involve with the conflict with neighboring country, (2) In year 2010, the average price of crude oil in global market was atUSD 78.90 per barrel, which had been 27.5% increased when comparing to the price of USD 61.90 per barrel in 2009 (NESDB's data as of 21 February 2011). These factors have affected the organization as follows:
- 2.1 Political demonstration by several groups caused traffic congestion, and many buses had to change their routes resulting in the increased fuel consumption
- 2.2 BMTAuses fuel (diesel) approximately 9-10 million liters per month. If the fuel price increases 1 Baht per liter, its fuel expense will increase 9-10

ภาวะแวดล้อมที่มีพลกระทบต่อกิจการขององค์กร Strategic Effectiveness



- ขสมก. ต้องรับภาระค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน เชื้อเพลิงสงขึ้น ทำให้เกิดภาระหนี้สินค่าน้ำมันค้างชำระ และค่าดอกเบี้ยจ่ายหนี้เกินกำหนดชำระเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ ต้นทุนในการดำเนินการ สูงขึ้นด้วย

-นโยบายให้รถเอกชนร่วมบริการเปลี่ยนมาใช้ ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงแทนน้ำมันดีเซล ทำให้ ขสมก. ต้องลดค่าตอบแทนให้รถเอกชนร่วมบริการเป็น เวลา 5 ปี เริ่มตั้งแต่ 1 ก.ค.50 (ค่าตอบแทน รถธรรมดา 35 บาท/คัน/วัน รถปรับอากาศ 60 บาท/คัน/วัน)

- 3. **ภาวะแวดล้อมทางกายภาพ** มีผลกระทบกับ คงค์การ ดังนี้
- 3.1 ในปี 2553 กทม.ยังมีการปิดช่อมสะพาน ข้ามทางแยกต่าง ๆ ในส่วนที่ยังไม่แล้วเสร็จ และมีการ ก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกเพิ่มขึ้นที่แยกปิ่นเกล้า รวมทั้งการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางซื่อ-บางใหญ่) สายสีแดง (บางซื่อ-ตลิ่งชัน) เหล่านี้ล้วนทำให้สภาพ การจราจรติดขัด และเป็นอุปสรรคในการเดินรถของ ขสมก. เป็นอย่างมาก
- 3.2 รถผิดกฎหมายมีเป็นจำนวนมากที่ออกวิ่ง รับ - ส่งผู้โดยสารบนถนนใหญ่ ได้แก่ รถตู้ป้ายดำ รถสองแถวในซอย และรถสี่ล้อเล็ก ที่สร้างปัญหารถติด จากการจอดรับผู้โดยสารตามป้ายหยุดรถประจำทางเป็น เวลานาน รวมทั้งจอดรับ-ส่งผู้โดยสารนอกป้าย ซึ่งยัง ไม่ได้มีการแก้ไขอย่างจริงจัง ส่งผลกระทบให้ผู้ใช้บริการ รถโดยสาร ขสมก.ลดลง

- BMTAhas to bear higher fuel expense. Its overdue liabilities on fuel and interests would consequently increase, and as a result, the operational cost will increase as well
- The policy in having private buses that jointly operate with BMTA, to switch from using diesel to NGV, has forced BMTA to reduce its compensation from those private buses for a period of 5 years beginning from 1 July 2007 (compensation from ordinary buses of 35 Baht/bus/day, and air-conditioning buses of 60 Baht/bus/day)
- 3. Physical Environment has affected the organization as follows:
- 3.1 In 2010, BMA has blocked elevated roads crossing several intersections that the construction has not completed, and there is also a construction of tunnel under Pin Klao Intersection, as well as construction of the Purple Route for electric train (Bang Sue-Bang Yai) and Red Route (Bang Sue-Taling Chan). All of these constructions have severely caused traffic congestion and obstruction for the transport of BMTA
- 3.2 Many illegal vehicles that offering services for passengers on main roads including black-plate vans, taxi trucks in alleyways, and small four-wheeled vehicles, have caused traffic congestion since they stop and wait for passengers at the bus stops for a long time. They also stop to drop off and pick up passengers in restricted areas. This issue has not been seriously resolved so the passengers of BMTA buses are decreasing.

WADD

นโยบาย แพนงาน และโครงการสำคัญในอนาคต (ปี 2554) External Factors affecting corporate operations

1. แผนการปรับโครงสร้างองค์กร

เพื่อเตรียมความพร้อมในการปรับปรุง
โครงสร้างองค์กรให้สอดคล้องกับระบบการบริหารงาน
รูปแบบใหม่ และระดับเทคโนโลยีที่จะนำมาประยุกต์ใช้
ในองค์กร ปรับปรุงจำนวนบุคลากรในการดำเนินงานด้าน
ต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับขนาดกิจการ และรองรับการ
บริหารงานในรูปแบบใหม่ (การประยุกต์ใช้สัญญาการ
ให้บริการเชิงคุณภาพ PBC) รวมทั้งสอดคล้องกับระบบ
ประเมินผลรัฐวิสาหกิจตามที่กระทรวงการคลังกำหนด

2. โครงการจัดหารถโดยสารปรับอากาศใช้ ก๊าซธรรมชาติทดแทนรถโดยสารเดิม

เพื่ออำนวยความสะดวก ความปลอดภัยใน
การเดินทาง และยกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง
มวลชนให้แก่ประชาชน และช่วยลดภาระค่าใช้จ่าย
เดินทางของผู้มีรายได้น้อย คนชรา และผู้พิการ โดยมี
อัตราค่าบริการที่เป็นธรรมและเหมาะสม และลดต้นทุน
ค่าเชื้อเพลิงรวมทั้งค่าใช้จ่ายบุคลากร และมีการปรับปรุง
การบริหารจัดการ โครงสร้างองค์กรให้มีประสิทธิภาพ
แก้ไขปัญหาการขาดทุนของ ขสมก. ให้มีโอกาสเลี้ยง
ตัวเองได้โดยไม่เป็นภาระต่อรัฐในระยะยาว

3. โครงการครอบครัวสุขสันต์กับบริการ ขสมก.

เพื่อตอบสนองนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยว ของรัฐ และใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินคงที่และต้นทุนจม ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ประชาชนได้มีโอกาสใช้เวลา ท่องเที่ยวร่วมกันเป็นครอบครัว ส่งเสริมสนับสนุน เศรษฐกิจชุมชนของท้องถิ่น รวมถึงส่งเสริมให้พนักงาน ได้เรียนรู้การดำเนินการในเชิงธุรกิจ

1. Reorganization Plan

The reorganization will be carried out to prepare the organization for the improvement of organizational structure in conformity to new management system and technology that will be applied to the organization, improve number of staff in various areas of operation to suit the size of organization, and accommodate new management system (application of PBC)in accordance with State EnterprisePerformance Appraisal as determined by Ministry of Finance

2. Project in providing air-conditioning buses using NGV to replace old buses

This project will be carried out for convenience and safety of travelling, and to upgrade quality standard of mass transit service for the people, reduce traveling expense for people with low income, the elderly and the disabled by using fair and suitable rate of fares, reduce fuel cost and staff expense, and improve for the effective management and organizational structure in order to solve problem with regard to the loss of BMTA so that the organization will be able to sustain without being the government's burden in the long run

3. Happy Family with BMTA Service Project

This project will be carried out to respond to the government's policy in promoting tourism, and use fixed and unprofitable assets for maximum benefit. This project will allow people to spend time traveling together as a family, promote and support local economy, and allow employees to learn about business operation.

นโยบาย แผนงาน และโครงการสำคัญในอนาคต (ปี 2554) External Factors affecting corporate operations



4. แผนการลดและป้องกันภัยและอุบัติเหตุ จากการขนส่งสาธารณะโดยรถโดยสารประจำทาง

เพื่อกำหนดมาตรการป้องกันและแนว ทางแก้ไขที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการและผู้ร่วมทาง และ ลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ รวมทั้งผู้ใช้บริการ เกิดความมั่นใจในความปลอดภัยเมื่อใช้บริการ

5. แผนยกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการรถ โดยสารประจำทาง (ISO 9001 : 2008)

เพื่อทำให้ผู้โดยสารมีความมั่นใจในคุณภาพ ด้านการบริการรถโดยสารประจำทาง และให้มีการ ปรับปรุงและพัฒนาระบบการปฏิบัติงานให้เกิด ประสิทธิผลยิ่งขึ้น ซึ่งเป็นพื้นฐานในการสร้างระบบ บริหารงานคุณภาพโดยส่วนรวม และเป็นการสั่งการเป็น ลายลักษณ์อักษรเกิดประสิทธิผลในทางปฏิบัติ รวมทั้ง ช่วยลดความสูญเสียจากการดำเนินงานที่ไม่มีคุณภาพ ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่าย

6. โครงการประยุกต์ใช้สัญญาการให้บริการ เชิงคุณภาพ (Performance-based Contract : PBC)

เพื่อเตรียมความพร้อมของ ขสมก. ให้ สอดคล้องกับนโยบายการปรับโครงสร้างองค์กรด้านการ ขนส่ง โดยการประยุกต์ใช้สัญญาการให้บริการเชิง คุณภาพ (PBC) วิเคราะห์และจัดทำโครงสร้างต้นทุนใน การให้บริการตามโครงสร้างใหม่ เพื่อใช้เป็นแนวทางใน การเจรจาต่อรองการรับจ้างเดินรถจากหน่วยงานบริหาร จัดการระบบ/ผู้ว่าจ้างเดินรถ

4. Plan in reducing and preventing danger and accident from public transport by buses

This plan will establish countermeasures and corrective actions for any potential incidents occurring to passengers and commuters, reduce loss from accidents, and boost people confidence in safety of the service

5. Plan in upgrading quality standard of buses (ISO 9001:2008)

This plan will boost confidence among passengers towards the quality of buses, and improve and develop for the effective operational system, which is the foundation in establishing the overall quality management system. It also serves written operational command for productiveness, and helps reducing loss from low quality of operation, as well as saving costs.

6. Project in applying Performance-based

This project will be carried out for the preparedness **BMTA** conformity to reorganization policy in terms of transport by Contract(PBC), applying Performance-based analyzing and preparing service cost structure in accordance with new structure so that it can be used as guideline in negotiating transport contract with system administration agency/transport contractors



ข้อมูลการเดินรถรวมทั้งองค์การฯ เกิดจริงปีงบ 2553 เปรีบยเทียบกับเป้าหมายปีงบฯ 2553, เกิดจริงปีงบฯ 2552 ที่ผ่านมาและงบ 2551

รายการ Particulars	ปิงบฯ 25 Fiscal Year		ปิงบฯ 2552 Fiscal Year 2009
	เกิดจริง (1)	เป้าหมาย (2)	(3)
	Actual	Target	
1. รายได้ค่าใดยสาร(บาท)	4,323,186,159	5,817,346,002	4,707,293,881
Bus Fare Income (THB) ราชได้ตั้วส่วงหน้า,คูปอง,บัตรเดือน	14,525,850	16,883,000	16,588,532
Income Coupon and Monthly Ticket	14,525,650	10,083,000	10,360,332
รวมค่าโดยสารทั้งหมด	4,337,712,009	5,834,229,002	4,723,882,413
Total income buses fare			004 (-242-0-40020)
/ñu	1,884,142	15,984,189	12,942,144
/day			
/คัน/วัน	5,280	5,612	5,558
/bus/day			
2. รถประจำการ(คัน)	1,279,690	1,279,690	1,286,444
Available Service (bus)			
/วัน	3,506	3,506	3,525
/day			
3. ชถออกวิ่ง(คัน)	1,113,604	1,113,185	1,141,910
Bus in Service (bus)			
/314	3,051	3,050	3,129
/day %การออกวิ่ง	122		122
	87	87	89
% of Buses in service	1,105,968		
รถออกวิ่ง (รถน้ำมัน) % of Buses in service (Fuel Consumption)	1,105,968	1,105,238	1,133,237
% of Buses in service (Fuel Consumption) รถออกวิ่ง (รถก๊าซ)	7.636	7.947	8,673
% of Buses in service (Gasoline)	7,636	7,947	8,673
% of Buses in service (Gasoline) 4. เที่ยววิ่งรวม(เที่ยว)	9,597,704	9,629,030	10,003,358
Number of Trip (round)	9,097,704	9,029,030	10,003,336
/šu	26.295	26.381	27.406
/day	20,200	20,001	21,400
/คัน/วัน	8.62	8.65	8.76
/bus/day	0707700		
5. กม.ทำการ(กม.)	255,828,890	260,051,945	264,784,806
Kilometer per service			
/žu	700,901	712,471	725,438
/day			
/คัน/วัน	230	234	232
/bus/day			
กม.ทำการ (รถน้ำมัน)	254,178,134	258,402,847	262,836,444
Kilometer per service (Fuel Consumption)			
กม.ทำการ (รถก๊าซ)	1,650,756	1,649,098	1,948,362
Kilometer per service (Gasoline)			
6. น้ำมันเชื้อเพลิง(ลิตร)	112,029,293	117,158,598	118,611,261
Fuel Consumption(Litre)			
/วัน	306,930	320,982	324,962
/day			
/ค้าปว้าน	101	106	105
/bus/day			
กม./ดิตร	2.27	2.21	2.22
KM./Litre			***************************************
7. ก๊าซ (กก.)	1,188,469	1,197,648	1,438,458
Gasoline(KG.)	1,100,400	1,107,040	1,430,400
/วัน	3,256	3,281	3,941
/day	3,200	3,281	3,841
/day /คัน/วัน	156	151	166
/Au/day	156	151	166
1000.00)			
nu./nn.	1.39	1.38	1.35
KM./KG.			
8. จำนวนตั้ว(ใบ)	381,839,919	450,807,875	405,480,240
Number of Tickets Sold (Ticket)	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	505000000000000000000000000000000000000	0.52790000000
/24	1,046,137	1,235,090	1,110,905
/day			
9. ดูปองตัวโดยสาร	841,651	•	894,978
Coupon Tickets			
/24	2,306		2,452
/day			
10.รวมตัวทั้งหมด	382,681,570	450,807,875	406,375,218
Total Tickets			
/m̃u	1,048,443	1,235,090	1,113,357
/day			
/คับ/วัน	466	549	478
/bus/day			
,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,			



Bus Service Information of the Actual Fiscal Year 2010

Compare to the Target of Fiscal Year 2010, Actual of the Fiscal Year 2009 and 2008

ปีงบฯ 2551 Fiscal Year 2008	(1) - (2)		(1) - (3)		(1) - (4)	
(4)	ผลต่าง Different	%	ผลต่าง Different	%	ผลต่าง Different	%
6,134,151,530	(1,494,159,844)	(25.68)	(384,107,723)	(8.16)	(1,810,965,372)	(29.52)
38,341,906	(2,357,150)	(13.96)	(2,062,682)	(12.43)	(23,816,056)	(62.11)
6,172,493,436	(1,496,516,994)	(25.65)	(386,170,405)	(8.17)	1,834,781,428	(29.73)
16,864,736	(4,100,047)	(25.65)	(1,058,001)	(8.17)	(4,980,594)	(29.53)
5,644	(333)	(5.92)	(279)	(5.01)	(364)	(6.45)
1,291,592	4		(6,754)	(0.53)	(11,902)	(0.92)
3,529	Ä		(19)	(0.53)	(23)	(0.65)
1,142,528	419	0.04	(28,306)	(2.48)	(28,924)	(2.53)
3,122	1	0.04	(78)	(2.48)	(71)	(2.26)
88	0	0.04	(2)	(1.96)	(1)	(1.63)
1,134,045	730	0.07	(27,269)	(2.41)	(28,077)	(2.48)
8,483	(311)	(3.91)	(1,037)	(11.96)	(847)	(9.98)
10,859,175	(31,326)	(0.33)	(405,654)	(4.06)	(1,261,471)	(11.62)
29,670	(86)	(0.33)	(1,111)	(4.06)	(3,375)	(11.37)
9.50	(0.03)	(0.36)	(0.14)	(1.62)	(0.89)	(9.32)
291,634,411	(4,223,055)	(1.62)	(8,955,916)	(3.38)	(35,805,521)	(12.28)
796,815	(11,570)	(1.62)	(24,537)	(3.38)	(95,914)	(12.04)
255	(4)	(1.66)	(2)	(0.93)	(26)	(10.00)
289,315,143	(4,224,713)	(1.63)	(8,658,310)	(3.29)	(35,137,009)	(12.14)
2,319,268	1,658	0.10	(297,606)	(15.27)	(668,512)	(28.82)
129,684,668	(5,129,305)	(4.38)	(6,581,968)	(5.55)	(17,655,375)	(13.61)
354,330	(14,053)	(4.38)	(18,033)	(5.55)	(47,400)	(13.38)
114	(5)	(4.44)	(3)	(3.22)	(13)	(11.42)
2.23	0.06	2.87	0.05	2.39	0.04	1.70
1,846,022	(9,179)	(0.77)	(249,989)	(17.38)	(657,553)	(35.62)
5,044	(25)	(0.77)	(685)	(17.38)	(1,788)	(35.44)
218	5	3.28	(10)	(6.16)	(62)	(28.48)
1.26	0.01	0.87	0.03	2.55	0.13	10.56
584,060,637	(68,967,956)	(15.30)	(23,640,321)	(5.83)	(202,220,718)	(34.62)
1,595,794	(188,953)	(15.30)	(64,768)	(5.83)	(549,657)	(34.44)
1,098,908	841,651	0	(53,327)	(5.96)	(257,257)	(23.41)
3,002	2,306	0	(146)	(5.96)	(697)	(23.20)
585,159,545	(68,126,305)	(15.11)	(23,693,648)	(5.83)	(202,477,975)	(34.60)
1,598,797	(186,647)	(15.11)	(64,914)	(5.83)	(550,354)	(34.42)
535	-83	-15.16	(12)	(2.59)	(69)	(12.94)

ข้อมูลการเดินรถรวมทั้งองค์การฯ เกิดจริงปีงบ 2553 เปรีบยเทียบกับเป้าหมายปีงบฯ 2553, เกิดจริงปีงบฯ 2552 ที่ผ่านมาและงบ 2551

รายการ Particulars		รถโดยสารธรรมดา Regular Buses		
	ประมาณการ	เกิดจริง	ผลต่าง	
	Estimate	Actual	Different	%
 รายได้ค่าโดยสาร(บาท) Bus Fare Income (THB) 	1,145,788,000	1,225,299,602	79,511,602	6.94
รายได้ตั้วล่วงหน้า,คูปอง,บัตรเดือน	4.167.543	4.417.121	249.578	5.99
Income Coupon and Monthly Ticket	111011010		2.0,070	
รวมคำโดยสารทั้งหมด	1,149,955,543	1,229,716,723	79,761,179	6.94
Total income buses fare				
/วัน	3,150,563	3,369,087	218,524	6.94
/day /คับ/วัน	4,117	4,327	210	5.10
/bus/day	4,117	4,321	210	5.10
2. รถประจำการ(คัน)	605,535	605,535		
Available Service (bus)				
/žu	1,659	1,659		2
/day				
3. รถออกวิ่ง(คัน)	571,326	576,193	4,867	0.85
Bus in Service (bus)	1.565	1.579	13	0.85
/day	1,565	1,579	13	0.85
/day %การขอกวิ่ง	94	95	1	0.85
% of Buses in service		-	27	0.00
รถออกวิ่ง (รถน้ำมัน)	570,560	575,552	4,992	0.87
6 of Buses in service (Fuel Consumption)				
รถออกวิ่ง (รถก๊าซ)	766	641	(125)	(16.32)
% of Buses in service (Gasoline)				
4. เที่ยววิ่งรวม(เที่ยว)	5,148,924	5,133,405	(15,519)	(0.30)
lumber of Trip (round)				
/žu	14,107	14,064	(43)	(0.30)
/day /คับ/วัน	9.01	8.91	(0.10)	(1.14)
/bus/day	9.01	8.91	(0.10)	(1.14)
5. กม.ทำการ(กม.)	125,223,133	122,628,070	(2,595,063)	(2.07)
Glometer per service			(21,000)	,
/วัน	343,077	335,967	(7,110)	(2.07)
/day				
/ค้าม/วัน	219	213	(6)	(2.90)
/bus/day				
กม.ทำการ (รถน้ำมัน)	125,074,110	122,500,493	(2,573,617)	(2.06)
Glometer per service (Fuel Consumption)				
กม.ทำการ (รถก๊าซ)	149,023	127,577	(21,446)	(14.39)
Kilometer per service (Gasoline)				
6. น้ำมันเชื้อเพลิง(ติตร)	45,689,146	42,802,284	(2,886,862)	(6.32)
Fuel Consumption(Litre)				
/วัน	125,176	117,267	(7,909)	(6.32)
/day				
/คัน/วัน	80	74	(6)	(7.13)
/bus/day				
กม/ลิตร	2.74	2.86	0.12	4.55
KM./Litre				
7. ก๊าซ (กก.)	80,270	64,484	(15,786)	(19.67)
Gasoline(KG.)				
/วัน	220	177	(43)	(19.67)
/day				
/ค้าม/ว้าน	105	101	(4)	(4.00)
/bus/day				
na./nn.	1.86	1.98	0.12	6.57
KM./KG.				
8. จำนวนตั๊ว(ใบ)	223,973,202	175,049,569	(48,923,633)	(21.84)
Number of Tickets Sold (Ticket)				
/วัน	613,625	479,588	(134,037)	(21.84)
/day				
9. คูปองตั้วโดยสาร		279,428	279,428	
Coupon Tickets				
/วัน		766	766	
/day				
10.รวมตัวทั้งหมด	223,973,202	175,328,997	(48,644,205)	(21.72)
Total Tickets				
/วัน	613,625	480,353	(133,272)	(21.72)
/day				
/ค้าม/วัน	802	617	(185)	(23.06)
/bus/day				
as energy life				



Bus Service Information of the Actual Fiscal Year 2010

Compare to the Target of Fiscal Year 2010, Actual of the Fiscal Year 2009 and 2008

	รถโดยสารปรับ Air Condition			รถรวมทั้งหมด Total Buses			
ประมาณการ Estimate	เกิดจริง Actual	ผลต่าง Different	%	ประมาณการ Estimate	เกิดจริง Actual	ผลต่าง Different	%
3,347,025,000	3,097,886,557	(249,138,443)	(7.44)	4,492,813,000	4,323,186,159	(169,626,842)	(3.78)
12,715,457	10,108,729	(2,606,728)	(20.50)	16,883,000	14,525,850	(2,357,150)	(13.96)
3,359,740,457	3,107,995,286	(251,745,171)	(7.49)	4,509,696,000	4,337,712,009	(171,983,992)	(3.81)
9,204,768	8,515,056	(689,713)	(7.49)	12,355,332	11,884,142	(471,189)	(3.81)
6,200	5,783	(417)	(6.73)	5,492	5,280	(212)	(3.86)
674,155	674,155	-	-	1,279,690	1,279,690	-	1/4
1,847	1,847	-		3,506	3,506	-	
541,859	537,411	(4,448)	(0.82)	1,113,185	1,113,604	419	0.04
1,485	1,472	(12)	(0.82)	3,050	3,051	1	0.04
80	80	(1)	(0.82)	87	87	0	0.04
534,678	530,416	(4,262)	(0.80)	1,105,238	1,105,968	730	0.07
7,181	6,995	(186)	(2.59)	7,947	7,636	(311)	(3.91)
4,480,106	4,464,299	(15,807)	(0.35)	9,629,030	9,597,704	(31,326)	(0.33)
12,274	12,231	(43)	(0.35)	26,381	26,295	(86)	(0.33)
8.27	8.31	0.04	0.47	8.65	8.62	(0.03)	(0.36)
134,828,812	133,200,820	(1,627,992)	(1.21)	260,051,945	255,828,890	(4,223,055)	(1.62)
369,394	364,934	(4,460)	(1.21)	712,471	700,901	(11,570)	(1.62)
249	248	(1)	(0.39)	234	230	(4)	(1.66)
133,328,737	131,677,641	(1,651,096)	(1.24)	258,402,847	254,178,134	(4,224,713)	(1.63)
1,500,075	1,523,179	23,104	1.54	1,649,098	1,650,756	1,658	0.10
71,469,452	69,227,009	(2,242,443)	(3.14)	117,158,598	112,029,293	(5,129,305)	(4.38)
195,807	189,663	(6,144)	(3.14)	320,982	306,930	(14,053)	(4.38)
134	131	(3)	(2.36)	106	101	(5)	(4.44)
1.87	1.90	0.04	1.96	2.21	2.27	0.06	2.87
1,117,378	1,123,985	6,607	0.59	1,197,648	1,188,469	(9,179)	(0.77)
3,061	3,079	18	0.59	3,281	3,256	(25)	(0.77)
156	161	218	140.10	151	156	5	3.28
1.34	1.36	1.26	93.86	1.38	1.39	0.01	0.87
226,834,673	206,790,350	(20,044,323)	(8.84)	450,807,875	381,839,919	(68,967,956)	(15.30)
621,465	566,549	(54,916)	(8.84)	1,235,090	1,046,137	(188,953)	(15.30)
-	562,223	562,223		570	841,651	841,651	
	1,540	1,540		870	2,306	2,306	
226,834,673	207,352,573	(19,482,100)	(8.59)	450,807,875	382,681,570	(68,126,305)	(15.11)
621,465	568,089	(53,376)	(8.59)	1,235,090	1,048,443	(186,647)	(15.11)
419	386	(33)	(7.83)	549	466	(83)	(15.16)



ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 และ 2552 September 30 $^{\rm th}$, 2010 and 2009

			หน่วย : บาท
			Unit : Baht
	หมายเหตุ	2553	2552
สินทรัพย์	Remark	2010	2009
Assets			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
Current assets			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	2.1	1,037,012,380.20	1,104,819,516.92
Cash and equivalents			
เงินลงทุนระยะสั้น			
Short-term investment	2.2	233,733,558.19	27,794,336.94
ลูกหนี้การค้า – สุทธิ			
Account receivable-net	2.3	43,357,082.13	416,207,347.84
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน			
Short-term loan from persons or related businesses	2.4	171,873,751.25	173,270,470.04
ลูกหนี้พนักงานพ้นหน้าที่-สุทธิ			
Account receivable of retired Employees-net	2.5	9,010,070.78	7,681,655.87
สินค้าคงเหลือ			
Inventory	2.6	29,503,221.29	30z,776,725.01
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น			
Other current assets	2.7	1,718,046,897.37	725,192,966.61
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน			57
Total current assets		3,242,536,961.21	2,485,743,019.23
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		. 	*
Fixed assets			
เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน			
long-term loan from persons or related businesses		3,333,227.21	32,430,349.97
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ – สุทธิ			
Land, building, and equipment-net	2.8	2,261,185,429.42	2,506,582,008.08
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น			
Other fixed assets		2,170,203,138.44	68,880,571.03
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
Total fixed assets		4,434,721,795.07	2,607,892,929.08
รวมสินทรัพย์		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
Total assets		7,677,258,756.28	5,093,635,948.31
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้			



			หน่วย : บาท
			Unit : Baht
	หมายเหตุ	2553	2552
122	Remark	2010	2009
หนี้สินและส่วนของทุน			
Liabilities and Equity			
หนี้สินหมุนเวียน			
Current liabilities			
เจ้าหนึ่การค้า	2.9		
Account payable		3,150,246,645.88	3,710,140,196.02
เงินกู้ยืมกระทรวงการคลังรับภาระ	2.10		
Ministry ofFinance,theloanburden.		355,000,000.00	(17)
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		5,729,907,000.00	5,287,880,000.00
Long-term loan due in one year		0,720,007,000.00	0,207,000,000.00
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน		400,557,425.43	404,937,721.87
Short-term loan from persons or related business		100,007,120.10	101,001,121.07
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2.11	1,153,434,806.05	1,020,829,849.12
Other current liabilities			1,020,020,010.12
รวมหนี้สินหมุนเวียน			
Total current liabilities		10,789,145,877.36	10,423,787,767.01
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
Non-current liabilities			
เงินกู้ยืมระยะยาวจากบุคคลหรือกิจการอื่น	2.12	55,186,584,145.49	48,176,795,000.00
Long-term loan from persons or other businesses			10,110,100,100
ประมาณการหนี้สินระยะยาว	2.13	3,521,841,743.85	3,348,777,855.00
Estimated long-term liabilities		0,021,011,110.00	0,010,111,000.00
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	2.14	169,105,577.53	169,478,222,91
Other non-current liabilities			
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน			
Total non-current liabilities		58,877,531,466.87	51,695,051,077.91
รวมหนี้สิน			
Total liabilities		69,666,677,344.23	62,118,838,844.92
ส่วนของทุน			
Equity			
ทุนรับจากงบประมาณ	2.15	11,089,415,537.81	11,089,415,537.81
Equity from budget			
ทุนจากการรับโอนกิจการบมส.		189,723,158.13	189,723,158.13
Equity from business transfer of BorMorSor			
ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค		191,597,479.43	187,204,759.07
Excess equity from donation			
ส่วนเกินทุนจากการเพิ่มทรัพย์สิน		8,278,582.57	8,278,582.57
Excess equity from additional assets			
ขาดทุนสะสม		(73,468,433,345.89)	(68,499,824,934.19)
Accumulated loss			
รวมส่วนของทุน			
Total equity		(61,989,418,587.95)	(57,025,202,896.61)
รวมหนี้สินและส่วนของทุน			
Total liabilities and equity		7,677,258,756.28	5,093,635,948.31

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบทำไรขาดทุน Balance Sheet



หน่วย : บาท

			หนาย : บาท
			Unit : Baht
		2553	2552
		2010	2009
รายได้			
Revenues			
รายได้จากการเดินรถ	(รายละเอียด 1)	7,166,005,097.10	7,394,607,404.33
Revenues from transportation	(details 1)		
รายได้อื่น	(รายละเอียด 2)	819,037,287.99	372,666,042.59
Other revenues	(details 2)		
รวมรายได้		7,985,042,385.09	7,767,273,446.92
Total revenues			
ค่าใช้จ่าย			
Expenditure			
ต้นทุนในการเดินรถ			
Transportation operation			
- ค่าใช้จ่ายในการเดินรถ	(รายละเอียด 3)	7,122,707,981.17	6,599,174,840.90
Transportation operation cost	(details 3)		
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง	(รายละเอียด 4)	1,775,820,952.29	1,776,085,730.44
Maintenance cost	(details 4)	0.3	
รวมต้นทุนในการเดินรถ		8,898,528,933,46	8,375,260,571.34
Total transportation operation		V.	
ค่าใช้จ่ายบริหารกองปฏิบัติการเดินรถ	(รายละเอียด 5)	581,844,751.70	577,237,569.97
Transportation operation cost	(details 5)		
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1000000000		
Administration cost			
- ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหารสำนักงานเขต	(รายละเอียด 6)	493,211,849.08	485,276,953.87
Miscellaneous and administration cost of	(details 6)	100,211,010100	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,
Sub-district office	(actaile o)		
 ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหารสำนักงานใหญ่ 	(รายละเอียด 7)	656,509,304.35	30,315,831.73
Miscellaneous and administration cost of	(details 7)		00,010,001.10
headquarter	(details 1)		
รวมต้นทุนในการบริหาร		1,149,721,153.43	515,592,785.60
Total administration cost		1,149,721,155.45	515,592,765.60
คำใช้จ่ายอื่น		200 244 40	249 004 42
		209,314.49	218,994.42
Other expenses			
รวมค่าใช้จ่าย Total expenses		10,630,304,153.08	9,468,309,921.33
กำไร (ชาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงิน		(2,645,261,767.99)	(1,701,036,474.41)
Earnings (loss) before financial cost		(2,645,261,767.99)	(1,701,036,474.41)
ต้นทุนทางการเงิน		2,323,346,643.71	2.266,374,883.47
Financial cost			
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ		(4,968,608,411.70)	(3,967,411,357.88)
Net profit (loss)		÷	•

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน Statement of Changes in Equity

หน่วย : บาท Unit : Baht

	ทุนรับจาก งบประมาณและรับ โอนกิจการ บมส.	ส่วนเกินทุน จากการรับบริจาค และเพิ่มทรัพย์สิน	กำไร(ขาดทุน)สะสม	รวม
	Capital arising from transfer of Metro Transport Co.,Ltd	Capital Gain from Donation and Capital Gain from Appreciation	Accumulated Loss	Total
ยอดคงเหลือต้นงวด 1 ตค. 2551	11,279,138,695.94	195,748,991.21	(64,532,413,576.31)	(53,057,525,889.16)
Credit balance as of October 1st				
,2008				
รับบริจาค	92	348,972.00	©.	348,972.00
Gain from Donation				
ค่าเสื่อมราคา		(614,621.57)		(614,621.57)
Depreciation				
ขาดทุนสุทธิ	-		(3,967,411,357.88)	(3,967,411,357.88)
Net (Loss)	*			
ยอดคงเหลือปลายงวดณ 30 กย.	11,279,138,695.94	195,483,341.64	(68,499,824,934.19)	(57,025,202,896.61)
2552		John St. Const. Const. Const.		
Credit balance as of September				
30 th ,2009				
X				
ยอคคงเหลือต้นงวด ณ 1 ตค. 2552 Credit balance as of October 1 st	11,279,138,695.94	195,483,341.64	(68,499,824,934.19)	(57,025,202,896.61)
,2009				
รับบริจาค	9	5,631,232.76	-	5,631,232.76
Gain from Donation				
ค่าเสื่อมราคา	:=:	(1,238,512.40)		(1,238,512.40)
Depreciation				
ขาดทุนสุทธิ์	(±)	(\$\frac{1}{2}\)	(4,968,608,411.70)	(4,968,608,411.70)
Net (Loss)				
ยอดคงเหลือปลายงวดณ 30 กย.	11,279,138,695.94	199,876,062.00	(73,468,433,345.89)	(61,989,418,587.95)
2553				

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

Remark is a part of this financial statement

Credit balance as of September

30th ,2010

งบกระแสเงินสด statement of Cash Flou



Unit : Baht

	2553	2552
	2010	2009
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
Cash Flow From operating activities	(4,000,000,444,70)	(0.007.444.057.00)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิ	(4,968,608,411.70)	(3,967,411,357.88)
Net profit (loss)		
รายการปรับกระทบกำไรสุทธิเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากการ		
ดำเนินงาน		
Net cash inflow (out flow) from operation		
ต้นทุนการเงิน	2,323,346,643.71	2,266,374,883.47
Financialcosts		
ค่าเสื่อมราคา	262,256,582.57	324,468,633.53
Depreciation		
หนี้สงสัยจะสูญ	260,098,795.16	(309,239,079.01)
Doubtful debt		
(กำไร)ขาดทุน จากการขายสินทรัพย์ถาวร	6,748,826.14	115,166.37
(Profit) loss from selling fixed assets		
หนี้สูญ	9,716,700.91	6,352,968.42
Bad debt	,	
กำไร (ขาดทุน)จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์	(2,106,440,863.21)	(1,679,338,785.10)
และหนี้สินดำเนินงาน		
Profit (loss) from operation before changing in operating		
assets and liabilities		
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง :-		
Operating assets (increase) decrease :-		
ลูกหนึ้การค้า	106,125,588.31	3,496,920.10
Account receivable		
ลูกหนี้อุบัติเหตุ	(3,968,789.52)	1,828,082.28
Debtor - Accident		
เงินทดรองจ่ายกรณีอุบัติเหตุ	776,602.71	(1,380,959.46)
Allowance for retired employees		



งบกระแสเงินสด statement of Cash Flow

ลูกหนี้อื่น	23,460,722.06	(4,888,585.67)
Other debts		
ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ	5,505,822.72	(835,352.36)
Debts of retired employees		
สินค้าคงเหลือ	1,273,503.72	3,968,867.50
Inventory		
เงินฝากประจำ	199,716,147.22	(9,339,020.10)
Saving account		
รายได้ค้างรับ	(1,186,866,223.74)	(38,649,176.96)
Accrued expenses		
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	(5,703,854.24)	4,848,755.77
Prepaid expenses		
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง) :-		
Operating liabilities increase (decrease) :-		
เจ้าหนี้ใบลำคัญจ่าย	(559,893,550.14)	(116,510,567.95)
Account payable		
เจ้าหนี้ – กรณีอุบัติเหตุ	591,853.50	(1,592,218.25)
Creditor-accident		
เจ้าหนี้อื่น	(4,972,149.94)	27,914,209.76
Other creditors		
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(612,118,027.01)	70,098,099.81
Accrued expenses		
รายได้รับล่วงหน้า	(1,636,334.46)	607,218.03
Unearned revenue		
	(4,144,149,552.02)	(1,739,772,512.60)
ดอกเบี้ยจ่าย	(1,576,699,075.31)	(2,074,650,849.41)
Interest		
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(5,720,848,627.33)	(3,814,423,362.01)
Cash inflow (outflow) from operating activities		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด statement of Cash Flou



หน่วย : บาท Unit : Baht

	2553	2552
	2010	2009
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
Cash Flow From investing activities		
เงินลงทุนระยะสั้น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(205,939,221.25)	(802,798.50)
Short-term investment (increase) decrease		
เงินรับจากการขายทรัพย์สิน	33,588.00	130,105.50
Cash from selling assets		
ซื้อที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	(19,249,697.69)	(21,397,620.46)
Land, building, and equipment's		
สินทรัพย์อื่น (เพิ่มขึ้น) ลดลง	(2,101,310,567.41)	(9,224,100.37)
Other assets (increase) decrease		
ประมาณการหนึ่งะยะยาว	173,063,888.85	1,327,312.99
Estimated long-term debts		
หนี้สินอื่นเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(372,645.38)	28,035,065.06
Other liabilities increase (decrease)	- -	
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(2,153,774,654.88)	(1,932,035.78)
Net cash inflow (outflow) from investment activities	2 N	
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
Cash flow form fund raising activities		
เงินกู้ยืมจากตั้วสัญญาใช้เงินและการออกพันธบัตร	7,806,816,145.49	5,020,583,000.00
Loan from promissory note and bond		
จ่ายชำระเงินกู้ยืมและตั๋วลัญญาใช้เงิน	120	(426,120,000.00)
Loan payment and promissory note		
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	7,806,816,145.49	4,594,463,000.00
Net cash inflow (outflow) from fund raising		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(67,807,136.72)	778,107,602.21
Activities Net cash and equivalents increase (decrease)		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดณวันต้นงวด	1,104,819,516.92	326,711,914.71
Beginning net cash and equivalents		
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดณวันสิ้นงวด	1,037,012,380.20	1,104,819,516.92
Ending net cash and equivalents		

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



รายใต้จากการเดินรถ Revenue from Transportation Operation

	2553	2552
	2010	2009
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสาร	4,323,186,157.15	4,707,293,880.75
Revenue from ticket		
รายได้ค่าโดยสารรัฐรับภาระ	2,676,328,065.89	2,469,213,663.68
Revenue from fare paid by government		
รายได้จากการจำหน่ายบัตรเดือน	74,456.00	123,617.50
Revenue from monthly ticket		
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วคูปอง	14,450,895.00	16,464,915.00
Revenue from coupon		
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ	52,694,014.22	67,123,628.01
Partial revenue from service buses		
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถเมล์เล็ก	10,304,370.78	32,192,884.55
Partial revenue from small buses		
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถหมวด 4 (รถในขอย)	10,203,731.68	9,311,157.91
Partial revenue from type 4 buses (buses in Sol)		
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถตู้	57,570,628.86	85,229,691.93
Partial revenue from vans		
รายได้จากการขายตั๋วให้รถร่วมบริการและรถเมล์เล็ก	1,391,350.00	1,837,200.00
Revenue from tickets of service buses and small buses		
รายได้จากการให้เช่ารถเหมาคัน	19,801,427.52	5,816,765.00
Revenue from whole-bus rental fee	-	
รวมรายได้จากการดำเนินงาน	7,166,005,097.10	7,394,607,404.33
Total revenue from operations		

รายได้อื่นๆ Other Revenues



2010 124,199,726.04 1,464,919.42 1,049,582.91	2009 247,827,379.05 6,905,727.66
1,464,919.42	
	6,905,727.66
	6,905,727.66
1,049,582.91	
1,049,582.91	
	1,122,930.80
81,643,752.97	74,377,909.74
5,675,190.86	5,210,870.00
605,004,115.79	37,221,225.34
	372,666,042.59
819,037,287.99	
	819,037,287.99



ค่าใช้จ่ายในการเดินรถ Expense from Transportation Operation

	2553	2552
	2010	2009
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	3,083,787,141.41	3,046,811,726.03
Salary and benefits		
สวัสดิการพนักงาน	258,414,265.35	255,110,439.43
Welfare		
เงินบำเหน็จพนักงาน	283,801,461.53	197,537,744.25
Bonus		
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	90,328,135.16	87,966,114.88
Provident fund		
เงินชดเชยเกษียณก่อนกำหนด	-	1,467,200.00
Early retirement fund		
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถโดยตรง		
Transportation expenses		
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	2,979,076,732.57	2,521,579,865.58
Fuel and lubricant cost		
ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	20,002,622.80	21,171,683.40
Vehicle rental fee		
ค่าตอบแทนจากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสารและตั๋วคูปอง	100.00	735.62
Compensation from coupon inspection		
ค่าแก๊ส	10,114,847.53	12,170,093.06
Gas cost		
ค่าพิมพ์ตั๋วรถองค์การฯและคูปอง	4,923,841.80	5,397,794.21
Ticket and coupon printing cost		
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ	9,851,439.34	9,947,901.21
Registration tax		
ค่าประกันกัย	55,521,050.41	44,876,381.41
Insurance		
ค่าเสียหายอุบัติเหตุ	1,268,591.00	1,653,706.21
Damages from accidents		
ค่าจัดระบบคุณภาพมาตรฐานISO 9002	2,050,820.37	663,837.36
ISO 9002 system management		
ค่าผ่านทางด่วน	79,933,212.00	83,228,598.00
Expressway		
ค่าเสื่อมราคา	241,768,797.15	308,004,227.52
Depreciation		
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	1,864,922.75	1,586,792.73
Other expenses	()	
รวม	7,122,707,981.17	6,599,174,840.90
Total		

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง Maintenance Cost



	2553	2552
	2010	2009
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	59,686,216.67	64,414,922.25
Salary and benefits		
สวัสดิการพนักงาน	2,102,657.10	1,927,872.00
Welfare		
เงินบำเหน็จพนักงาน	3,670,245.05	2,034,984.56
Bonus		
เงินกองทุนคำรองเลี้ยงชีพ	1,015,571.60	1,052,848.00
Provident fund		
ค่าซ่อมบำรุงรถเก่าองค์การฯ	53,533,957.44	35,922,564.85
Maintenance cost of old buses		
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถยนต์โดยสารขององค์การฯ	1,611,538,990.28	1,611,538,770.63
Maintenance cost for whole lot of buses		
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถปรับอากาศใช้แก๊ส	13,198,632.33	15,449,549.85
Maintenance cost for whole lot of gas air-conditioned buses		
ค่ากม.เกินรถโดยสาร	31,074,681.82	43,744,218.30
Co st of exceeding distance	5 5	0. 0.
nce	1,775,820,952.29	1,776,085,730.44
Total		



	2553	2552
	2010	2009
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	300,524,762.99	308,432,167.80
Salary and benefits		
สวัสติการพนักงาน	47,563,741.54	44,739,589.52
Welfare		
เงินบำเหน็จพนักงาน	30,831,626.78	18,620,625.00
Bonus		
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	15,966,584.92	15,976,878.90
Provident fund		
เงินชดเชยเกษียณก่อนกำหนด	-	9,067,040.00
Early retirement fund		
ค่าช่อมแชมทรัพย์สิน	2,984,879.25	3,359,544.53
Assets maintenance cost		
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหาร		
Miscellaneous and administration cost		
ค่าเช่าสถานที่	99,341,075.59	98,249,332.61
Venue rental fee		
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	1,348,469.37	1,058,827.65
Fuel and lubricant cost		
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ	13,819.59	43,642.38
Registration tax		
ค่ารักษาความปลอดภัย	24,326,485.16	24,290,156.44
Security		
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และวัสดุ	2,480,296.78	2,819,444.62
Stationary and equipment's		
ค่าประกันภัย	295,138.37	253,622.78
Insurance		
ค่าเช่าท่าปล่อยรถ	1,098,444.59	1,046,570.34
Garage rental fee		
ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์	22,594,798.85	21,147,637.24
Electricity, water, and telephone expenses		
หนี้สูญ	1,875,683.17	1,274,215.94
Bad debts		
ค่าเลื่อมราคา	8,572,990.09	7,562,907.53
Depreciation		
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	22,025,954.66	19,295,366.69
Other expenses		
รวม	581,844,751.70	577,237,569.97
Total		

ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหารสำนักงานเขต Miscellaneous and Administration Cost, Sub-district Office



	2553	2552
	2010	2009
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	349,124,052.20	354,049,833.43
Salary and benefits		
สวัสดิการพนักงาน	46,515,864.12	45,293,599.07
Welfare		
เงินบำเหน็จพนักงาน	34,630,263.15	19,729,719.62
Bonus		
เงินกองทุนดำรองเลี้ยงชีพ	19,964,716.70	20,218,747.70
Provident fund		
เงินชดเชยเกษียณก่อนกำหนด		12,117,080.00
Early retirement fund		
ค่าช่อมแชมทรัพย์สิน	4,111,751.17	4,399,404.93
Assets maintenance cost		
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหาร		
Miscellaneous and administration cost		
ค่าเข่าสถานที่	10,430,217.00	10,134,112.75
Venue rental fee		
ค่าเช่าและใช้บริการเครื่องคอมพิวเตอร์	3,196,073.80	3,600,983.12
Computer rental fee		
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	2,360,689.00	2,101,736.30
Fuel and lubricant cost		
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ	41,367.44	49,031.86
Registration tax		
ค่ารักษาความปลอดภัย	165,000.00	160,628.00
Security		
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และวัสดุ	2,377,165.54	2,086,564.15
Stationary and equipment's		
ค่าประกันภัย	338,160.52	266,259.46
Insurance		
ค่าไฟฟ้า ประปา และค่าโทรศัพท์	3,216,252.83	3,009,474.56
Electricity, water, and telephone expenses		
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับคดี	141,624.00	143,078.00
Lawsuit expenses		
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรมและดูงาน	868,344.17	440,413.01
Trainings and trips		
หนี้สงสัยจะสูญ	(4,943,162.60)	(5,732,379.07)
Doubtful debts		
หนี้สูญ	7,841,017.74	5,014,325.66
Bad debts		
ค่าเสื่อมราคา	4,032,927.87	3,020,313.20
Depreciation		
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	8,799,524.43	5,174,028.12
Other expenses		
nce	493,211,849.08	485,276,953.87
Total		



ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหารสำนักงานใหญ่ Miscellaneous and Administration Cost, Head Office

		หน่วย : บาท
		Unit : Baht
	2553 2010	2552 2009
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	2010	2009
Salary and benefits	218,198,527.00	203,208,036.89
รลเลเง สาด อยายแร	216,196,527.00	203,206,036.69
Welfare	20 000 044 00	20 200 444 40
weirare เงินบำเหน็จพนักงาน	30,200,311.00	32,366,444.49
ผมบาเหน•พนกงาน Bonus	05 000 000 00	
Bonus เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	35,338,392.06	14,864,104.04
94.5 (3.50) 446 € 9500 (3.64) (3.64) (3.64) (3.64)		10 717 005 00
Provident fund ผินชดเชยเกษียนก่อนกำหนด	13,461,474.20	12,717,965.60
Early retirement fund	3,003,160.00	4,318,380.00
ค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการ		
CompensationCommittee		
	1,696,027.00	1,971,021.00
ค่าช่อมแชมทรัพย์สิน		
Assets maintenance cost	5,812,350.24	3,356,560.26
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหาร		
Miscellaneous and administration cost		
ค่าเข่าสถานที่		
Venue rental fee	10,673,775.97	10,325,149.31
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น		
Fuel and lubricant cost	2,165,522.47	1,740,565.28
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ		
Registration tax	113,047.50	342,507.50
คำรักษาความปลอดภัย		
Security	1,195,034.16	1,055,652.86
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และวัสดุ		
Stationary and equipment's	4,491,735.06	2,760,619.76
ค่าประกันภัย		
Insurance	455,522.78	301,456.00
ค่าพิมพ์ตั๋วโดยสารรถร่วมและรถเมด์เล็ก		
Ticket printing cost telephone expenses	797,014.00	1,067,955.00
ncket printing cost telephone expenses ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์	797,014.00	1,067,955.00
Electricity, water, and telephone expenses	4,658,830.36	3,158,774.78
	4,658,830.36	3,158,774.78
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรมและดูงาน		
Trainings and trips ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับคดี	18,992,966.15	13,080,335.32
Lawsuit expenses	1,876,497.50	2,342,810.32
หนี้สงลัยจะสูญ		
Doubtful debts	264,308,207.76	(304,667,610.13)
หนี้สูญ		
Bad debts	0.70	64,426.82
ค่าเสื่อมราคา		
Depreciation	7,881,867.46	5,881,185.28
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ		
Other expenses	31,189,041.68	20,059,491.35
รวม		
Total	656,509,304.35	30,315,831.73



1. การจัดตั้ง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.2519 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระบบการขนส่งโดยสารรถประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ดำเนินไปโดยมีประสิทธิภาพ และมี ระเบียบโดยประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานครและระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐมนนทบุรี ปทุมธานีสมุทรปราการและสมุทรสาครและประกอบกิจการอื่นที่เกี่ยวกันหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล ทั้งนี้ ได้รับโอนสินทรัพย์และหนี้สินตลอดจนพนักงานจากบริษัท มหานครขนส่งจำกัด (บมส.) มาดำเนินการตั้งแต่ วันที่ 1 ตุลาคม 2519

2. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

2.1 การตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของ รัฐวิสาหกิจพ.ศ.2548 เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2548 โดยกำหนดให้รัฐวิสาหกิจตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเท่าจำนวนลูกหนึ่ สำหรับหนี้ที่ไม่เป็นที่แน่นอนว่าจะเรียกชำระได้หรือค้างชำระเกินกว่า 1 ปีขึ้นไป โดยให้คณะกรรมการรัฐวิสาหกิจมีอำนาจ ในการกำหนดหลักเกณฑ์ และวิธีการในการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ซึ่งตามมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่ง มวลชนกรุงเทพ ครั้งที่ 13/2549ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2549 อนุมัติหลักเกณฑ์การตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ ดังนี้

ระยะเวลาหนีที่ค้างชำระ	อัตราร้อยละของค่าเผือหนีสงสัยจะสูเ	
เกินกว่า 6 เดือน - 9 เดือน	50	
เกินกว่า 9 เดือน - 1 ปี	75	
เกินกว่า 1 ปี	100	

และให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2549 เป็นต้นไป

- 2.2 ลูกหนี้อุบัติเหตุ ระหว่างดำเนินการ และเจ้าหนี้อุบัติเหตุ ระหว่างดำเนินการ บันทึกบัญชีโดยใช้ราคาประเมิน ตามที่ส่วนงานอุบัติเหตุขององค์การฯ กำหนด
 - 2.3 พัสดุคงเหลือ รับรู้ในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อน ออกก่อน(FIFO)
- 2.4 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รับรู้ในราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธี เส้นตรงตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละประเภท ดังนี้

ประเภท	อายุการใช้งาน	มูลค่าซาก
สิ่งปลูกสร้าง	10 - 30 ปี	-
รถยนต์โดยสาร	10 켑	ร้อยละ 10
รถยนต์ใช้งาน	4 - 8 ปี	ร้อยละ 10
เครื่องมือและเครื่องใช้สำนักงาน	10 킵	-
เครื่องมือช่าง	8 ปี	-

Remark of Financial Statement



1. Establishment

Bangkok Mass Transit Authority was established based on Decree, year 1976, with the purpose of organizing bus system in Bangkok to be efficient and well-arranged. BMTA has provided transportation service in Bangkok, and between Bangkok, Nakorn Pratom, Nontaburi, Patumthani, Samutprakarn, and Samutsakorn, as well as provided related transportation services. Assets, liabilities, and employees were transferred from Transport Co., Ltd since October 1st,1976

2. Summary of key accounting policy

2.1 Doubtful debts are determined on regulations of Ministry of Finance, regarding to accounting and finance of state enterprises 2005, on October 27th, 2005. State enterprises are expected to determine doubtful debts equal to the number of debtors. For debt that is uncertain to be paid or due date over 1 year, committee of state enterprises are authorized to set standards or approaches to determine doubtful debts. Regarding to agreement of committee of BMTA, no. 13/2549, dated October 11th, 2006, standards to doubtful debts were set as follows;

Duration of unpaid debts	Percentage of doubtful debts
More than 6 months – 9 months	50
More than 9 months – 1 year	75
More than 1 year	100

Follow these standards since September 30th, 2006 onward

- 2.2 Debtor: Accident-on process and Creditor: Accident-on process, record the account based on assessed price that corporate identifies about accident
 - 2.3 Inventory-applies First-In-First-out method (FIFO)
- 2.4 Land, building, equipment, and depreciation-applies the cost price at the date of receiving or building. Apply straight line method to calculate depreciation and estimated usage of each type of asset as follows;

Туре	Usage	Salvage value
Building	10 – 30 year	
Vehicle	10 year	10 percent
Delivery vehicle	4 – 8 year	10 percent
Office equipment	10 year	-
Working tool	8 year	-



สินทรัพย์จากการรับบริจาคบันทึกบัญชีคู่กับส่วนเกินทุนจากการรับบริจาคค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์จากการรับ บริจาคที่ก่อให้เกิดรายได้โดยตรงรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนส่วนสินทรัพย์จากการรับบริจาคที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ โดยตรงจะนำไปหักจากส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค

- 2.5 การรับรู้รายได้
 - 2.5.1 รายได้จากการเดินรถ รับรู้เมื่อจำหน่ายตั๋วโดยสาร บัตรเดือนและตั๋วคูปอง
- 2.5.2 รายได้ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ รับรู้ตามอัตราส่วนแบ่งค่าโดยสารและ/หรือค่าตอบแทนตาม สัญญาร่วมประกอบการเดินรถ
 - 2.5.3 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์ลัดส่วนของเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์
 - 2.5.4 รายได้ค่าปรับผิดสัญญา รับรู้เมื่อคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา
 - 2.5.5 รายได้จากการให้เช่าสิทธิโฆษณา รับรู้ตามอัตราค่าเช่าของสัญญาเช่าเนื้อที่โฆษณา
- 2.6 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ องค์การฯ ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพซึ่งจดทะเบียนแล้ว เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2540 โดยองค์การฯ จ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 9 และ 10 ของเงินเดือนส่วนพนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุน จ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 3 – 10 ของเงินเดือน

3. ข้อมูลเพิ่มเติม

3.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	<u>2553</u>	<u>2552</u>
เงินสด	19.85	21.108
รายการเทียบเท่าเงินสด		
ประเภทกระแสรายวัน	(53.07)	28.00
ประเภทออมทรัพย์	1,070.12	554.64
ประเภทประจำ 3 เดือน	0.11	501.00
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,037.01	1,104.82

ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 เงินสดจำนวน19.85ล้านบาทเป็นเงินรายได้ค่าโดยสารของเขตการเดินรถต่างๆที่นำ ฝากธนาคารไม่ทันในวันที่รับเงินจำนวน15.08ล้านบาทและเงินคงเหลือของสำนักงานกลางอีกจำนวน4.77ล้านบาทซึ่ง องค์การฯ ได้นำฝากธนาคารในวันทำการถัดมาสำหรับเงินฝากออมทรัพย์จำนวน1,070.12ล้านบาทส่วนใหญ่ฝากไว้เพื่อใช้ ในการดำเนินงานของสำนักงานกลางและสำนักงานเขต

UFINA

Remark of Financial Statement

Donated assets are recorded with excess fund from donation, depreciation of donated assets that create direct recorded as expenses in Profit & Loss Statement, donated assets that create indirect revenue is deducted from excess fund from donation.

2.5 Revenue Generation

- 2.5.1 Transportation revenue is generated by selling tickets, monthly tickets, and coupon
- 2.5.2 Partial fare revenue of service buses is generated in proportion of fare and/or compensation identified in transportation service contract
- 2.5.3 Interest revenue is generated based on time proportion related to real compensation rate of assets
- 2.5.4 Revenue from fine of breaking contract is generated when each party doesn't comply with the contract
 - 2.5.5 Advertising revenue is generated based on the advertising space rate
- 2.6 Corporate has offered provident fund for employees, which is registered on May 19th, 1997. Corporate support 9% and 10% of salary while employees who are members pay 3-10% of salary

3. Additional information

3.1 Cash and equivalents consist of

	Unit	Unit: Million Baht	
	<u>2553</u>	2552	
Cash	19.85	21.108	
Cash equivalents			
Current account	(53.07)	28.00	
Saving account	1,070.12	554.64	
3 month fixed account	0.11	501.00	
Total cash and equivalents	1,037.01	1,104.82	

Notes to Financial Statements

As at 30 September 2010, cash amounting to 19.85 million Baht was income from bus fare of each transport zone that couldn't be deposited at the bank in time on the date of receipt amounting to 15.08 million Baht, and balance at central office amounting to 4.77 million Baht in which the organization had deposited at the bank on the following business day. For savings deposit amounting to 1,070.12 million Baht, most of it was deposited for use in the operation of central office and district office.



3.2 เงินลงทุนระยะสั้นประกอบด้วย

		и	น่วย : ล้านบาท
		<u>2553</u>	255 2
	เงินฝากประจำธนาคารออมสิน สนญ.	-	0.35
	เงินฝากประจำธนาคารอาคารสงเคราะห์ สนญ.	233.73	27.07
	เงินฝากประจำ บมจ. ธนาคารกรุงไทย นานาเหนือ	3	0.37
	รวมเงินลงทุนระยะสั้น	233.73	<u>27.79</u>
3.3	ลูกหนี้การค้า - สุทธิประกอบด้วย		
		Я	น่วย : ล้านบาท
		<u>2553</u>	<u>2552</u>
	3.3.1 ลูกหนี้รถเมล์เล็ก		
	0.0.1	1.09	6.46
	3.3.2 ลูกหนึ่งถโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ	1.09 11.45	6.46 13.66
	· ·		
	3.3.2 ลูกหนี้รถโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ	11.45	13.66
	3.3.2 ลูกหนี้รถโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ3.3.3 ลูกหนี้รถตู้ปรับอากาศ	11.45 26.24	13.66 30.97
	3.3.2 ลูกหนี้รถโดยสารธรรมตาและปรับอากาศ3.3.3 ลูกหนี้รถตู้ปรับอากาศ3.3.4 ลูกหนี้รถหมวด 4 (รถในซอย)	11.45 26.24 0.39	13.66 30.97 0.47

ลูกหนี้ผ่อนชำระเป็นลูกหนี้ที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ประกอบการเดินรถเอกชนร่วมบริการและ บริษัท แพลนบี มีเดีย จำกัด ได้ทำหนังสือรับสภาพหนี้ที่ค้างชำระค่าตอบแทน ดังนี้

- รถโดยสารประจำทางธรรมดา และปรับอากาศ หนี้ค้างชำระ ตั้งแต่ 1 มีนาคม 2548 30 มิถุนายน 2550 พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดชำระ (ดอกเบี้ยผิดนัดชำระ นับจากวันผิดนัดชำระ ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2550) โดยมีระยะการผ่อน ชำระหนี้ให้แล้วเสร็จภายใน 5 ปี นับจากวันลงนามรับสภาพหนี้ ซึ่งเป็นไปตามมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่ง มวลชนกรุงเทพครั้งที่ 13/2550 วันที่ 26 มิถุนายน 2550 ครั้งที่ 14/2550 วันที่ 5 กรกฎาคม 2550 ครั้งที่ 15/2550 วันที่ 23 กรกฎาคม 2550 และครั้งที่ 14/2552 วันที่ 20 กรกฎาคม 2552 โดยในงวดปีบัญชี 2553 องค์การฯ มีลูกหนี้ผ่อนชำระ ของรถโดยสารประจำทางธรรมดา และปรับอากาศ ยกมา 437.37 ล้านบาท รับชำระระหว่างงวด 25.97 ล้านบาท หักค่า เผื่อหนี้สงสัยจะสูญ 411.40 ล้านบาท ลูกหนี้ผ่อนชำระของรถโดยสารประจำทางธรรมดา และปรับอากาศ ณ 30 กย. 53 ไม่มียอดลูกหนี้คงเหลือ
- รถตู้ปรับอากาศ หนี้ค้างชำระตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2547 31 พฤษภาคม 2551 พร้อมดอกเบี้ยผิดนัด ชำระ(ดอกเบี้ยผิดนัดชำระ นับจากวันผิดนัดชำระ ถึงวันที่ 31 พฤษภาคม 2551) โดยมีระยะเวลาการผ่อนชำระหนี้ให้แล้ว เสร็จภายใน 5 ปี นับจากวันที่ลงนามรับสภาพหนี้ ซึ่งเป็นไปตามมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพ ครั้งที่ 6/2551วันที่ 29 พฤษภาคม 2551 โดยในงวดปีบัญชี 2553 องค์การฯ มีลูกหนี้ผ่อนชำระของ รถตู้ปรับ อากาศ ยกมา 25.51 ล้านบาทเพิ่มระหว่างงวด 1.88 ล้านบาท รับซำระระหว่างงวด 7.08 ล้านบาท หักค่าเมื่อหนี้สงสัย จะสูญ 20.31ล้านบาท ลูกหนี้ผ่อนชำระรถตู้ปรับอากาศ ณ 30 กย.53 ไม่มียอดลูกหนี้คงเหลือ



Remark of Financial Statement

3.2 Short-term investment consists of

		Uni	t : Million Baht
		<u>2553</u>	2552
	Fixed account, Government Savings Bank (Head office)	-	0.35
	Fixed account, Government Housing Bank (Head office)	233.73	27.07
	Fixed account, Krung Thai Bank (North Nana)	ž	0.37
	Total short-term investment	233.73	27.79
3.3	Account payable-Net consists of		
		Uni	t : Million Baht
		<u>2553</u>	2552
	3.3.1 Debtor - Small buses	1.09	6.46
	3.3.2 Debtor -Normal buses and air - conditioned buses	11.45	13.66
	3.3.3 Debtor – Air – conditioned vans	26.24	30.97
	3.3.4 Debtor – Type 4 vehicles (in Soi)	0.39	0.47
	3.3.5 Debtor - NGV vans	0.21	0.21
	3.3.6 Debtor - Periodic payment	3.97	364.44
	Total account receivable-net	43.35	416.21

Debtor-periodic payment occurs according that the private transportation entrepreneurs and Plan B Media Co., Ltd. Have agreed in document identifying unpaid compensation as follow;

- Unpaid debt for normal buses and air-conditioned buses since March 1st, 205-June 30th 2007 and interest of unpaid debt (counted from unpaid date to June 30th, 2007) Due date is within 5 years since the date that debtor signs for acceptance, based on agreement of BMTA committee, 13/2550 of June 26th, 2007 14/2550 of July 5th, 2007, 15/2550 of July 23th, 2007, and 14/2552 of July 20th 2009. The value of unpaid debts of normal buses and air-conditioned buses transferred to account of 2010 are 437.37 million Baht, periodic payment 25.97 million Baht, deduct for doubtful debts 411.40 million Baht, and net debts-periodic payment of normal buses and air-conditioned buses at 30 September 2010 no outstanding debts.
- Unpaid debt for air-conditioned vans since October 1st, 2004 May 31st, 2008 and interest of unpaid debt (counted from unpaid date to May 31st, 2008). Due date within 5 years since the date that debtor signs for acceptance, based on agreement of BMTA committee, 6/2551 of May 29th, 2008. The value of unpaid of air-conditioned vans transferred to account of 2010are 25.51million Baht, additional in periodic payment 1.88 million Baht, periodic payment 7.08 million Baht, deduct for doubtful debts 20.31million Baht and debts-periodic payment of air-conditioned vans at 30 September 2010 no outstanding debts.



หน่วย : ล้านบาท

- รถเมล์เล็ก หนี้ค้างชำระตั้งแต่ 1 มีนาคม 2548 30 มิถุนายน 2550 พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดชำระ (ดอกเบี้ยผิดนัดชำระ นับจากวันผิดนัดชำระ ถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2550) โดยมีระยะเวลาการผ่อนชำระหนี้ให้แล้วเสร็จ ภายใน 5 ปี นับจากวันที่ลงนามรับสภาพหนี้ ซึ่งเป็นไปตามมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลขนกรุงเทพ ครั้งที่ 4/2551วันที่ 16 พฤษภาคม 2551 โดยในงวดปีบัญชี 2553 องค์การฯมีลูกหนี้ผ่อนชำระของรถเมล์เล็ก ยกมา 65.19 ล้านบาทรับชำระระหว่างงวด 33.48 ล้านบาท หักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ 31.71ล้านบาท ลูกหนี้ผ่อนชำระรถเมล์เล็ก ณ 30 กย.53 ไม่มียอดลูกหนี้คงเหลือ
- ลูกหนี้บริษัท แพลนบี มีเดีย จำกัด เป็นลูกหนี้ที่เกิดจาก บริษัท ค้างชำระค่าเช่าเนื้อที่โฆษณารถโดยสาร ปรับอากาศยูโรทู ตามสัญญา เลขที่ ช.4/2548 ลงวันที่ 1 เมษายน 2548 โดยค้างชำระตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2549 ถึงวันที่30 กันยายน 2550 พร้อมดอกเบี้ยผิดนัดชำระ (ดอกเบี้ยผิดนัดชำระนับจากวันที่ผิดนัดชำระ ถึงวันที่ 30 กันยายน 2550) โดยมีระยะเวลาการผ่อนชำระหนี้ให้แล้วเสร็จ ภายใน 3 ปี นับจากวันรับสภาพหนี้ ซึ่งเป็นไปตามมติที่ ประชุมคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ครั้งที่ 20/2550 วันที่ 18 ตุลาคม 2550 โดยในงวดปี บัญชี 2553 องค์การฯ มีลูกหนี้ผ่อนชำระบริษัท แพลนบี มีเดีย จำกัด ยกมา 19.84 ล้านบาท รับชำระระหว่างงวด 15.87 ล้านบาท คงเหลือลูกหนี้บริษัท แพลนบีมีเดีย จำกัด สุทธิ จำนวน 3.97 ล้านบาท
 - 3.2 เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

		•	100 L 01 110 L 111
		<u>2553</u>	2552
3.4.1	ลูกหนี้พนักงานปัจจุบัน	20.21	27.83
3.4.2	ลูกหนี้ผู้ค้ำประกันพนักงาน	0.64	0.60
3.4.3	ลูกหนึ้บุคคลภายนอก	3.15	3.47
3.4.4	ลูกหนี้กองทุนอุบัติเหตุรถร่วมบริการและรถเมล์เล็ก	2.16	0.22
3.4.5	ลูกหนี้ประกันภัย	35.32	31.82
3.4.6	ลูกหนี้ระหว่างดำเนินการ	84.89	84.64
3.4.7	เงินทดรองจ่ายกรณีอุบัติเหตุ	20.70	21.48
3.4.8	ลูกหนี้อื่น	4.80	3.21
	รวมเงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	<u>171.87</u>	173.27

- ลูกหนี้อุบัติเหตุพนักงานปัจจุบัน เป็นหนี้ที่เกิดจากพนักงานขับรถโดยสารองค์การฯ ประสบอุบัติเหตุ ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้คู่กรณีโดยองค์การฯ ได้ชำระหนี้แทนไปก่อน โดยในงวดปีบัญชี 2553 องค์การฯ มีลูกหนี้อุบัติเหตุ พนักงานปัจจุบัน ยกมา 27.83 ล้านบาท เพิ่มระหว่างงวด 5.45 ล้านบาท รับชำระระหว่างงวด 13.07 ล้านบาท คงเหลือลูกหนี้อุบัติเหตุพนักงานปัจจุบัน 20.21 ล้านบาท
- ลูกหนี้ผู้ค้ำประกันพนักงาน เป็นลูกหนี้ที่ผู้ค้ำประกันรับสภาพหนี้แทนลูกหนี้พนักงาน และ/หรือ ไม่สามารถผ่อนชำระหนี้ได้ ผู้ค้ำประกันดังกล่าวมีทั้งที่เป็นพนักงานปัจจุบันและบุคคลภายนอก โดยในงวดปีบัญชี 2553 องค์การฯ มีลูกหนี้ผู้ค้ำประกันยกมา 2.68 ล้านบาท เพิ่มระหว่างงวด 0.58 ล้านบาท รับชำระระหว่างงวด 0.57 ล้านบาท หักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ 2.05 ล้านบาท คงเหลือลูกหนี้ผู้ค้ำประกันพนักงานสุทธิ 0.64 ล้านบาท

WAND

Remark of Financial Statement

- Unpaid debt for small buses since March 1st, 2005- June 30th, 2007 and interest of unpaid debt (counted from unpaid date to June 30th, 2007). Due date is which 5 yearsince the date that debtor signs for acceptance, based on agreement of BMTA committee, 4/2548 of May 16th, 2008. The value of unpaid debts of air-conditioned vans transferred to account of 2010 are 65.19 million Baht. Received during the period 33.48 million Baht allowance for doubtful accounts of 31.71 million Baht debts of air-conditioned vans at 30 September 2010 no outstanding debts.
- Plan B Media Co., Ltd. Is the debtor that owe the advertising fee on Euro Two air-conditioned buses, contract number Chor 4/2548 of April 1st, 2005, due date since December 15th, 2006 to September 30th,2007 Interest of unpaid debt that debtor signs for acceptance, based on agreement of BMTA committee, 20/2550 of October 18th, 2008, The value of unpaid debts of Plan B Media Co., Ltd. Transferred to account of 2010 are 19.84Million Baht, periodic payment 15.87Million Baht, and net debts of Plan B Media Co., Ltd. are3.97Million Baht.
 - 3.4 Short-term load for persons or related businesses

		Uni	t : Million Baht
		2010	2009
3.4.1	Debtor-current employee	20.21	27.83
3.4.2	Debtor – Employee warrantor	0.64	0.60
3.4.3	Debtor – External people	3.15	3.47
3.4.4	Debtor - Fund for accidents of service buses and small buses	2.16	0.22
3.4.5	Debtor – Insurance	35.32	31.82
3.4.6	Debtor-On process	84.89	84.64
3.4.7	Allowance for accidents	20.70	21.48
3.4.8	Other Debtor	4.80	3.21
	Total short-term load for persons or related businesses	<u>171.87</u>	<u>173.27</u>

- Debtor current employees is the debts of the drivers of BMTA who got accident and compensate for the damages in which corporate has supported the allowance. The value of unpaid debts of current employees who got accidents transferred to account of 2010 are 27.83 million Baht, additional in periodic payment 5.45million Baht, periodic payment 13.07million Baht, and net debt of current employees who got accidents are 20.21million Baht.
- Debtor employee warrantors are the persons responsible for the debt on behalf of retired debtors and/or those who are unable to pay the debts. Warrantors can be current employees or external people. The value of unpaid debts of employee warrantors transferred to account of 2010 and 2.68 million Baht, additional in periodic payment 0.58 million Baht, periodic payment 0.57million Baht, deduct for doubtful debts 2.05 million Baht and net debts of employee warrantors are 0.64million Baht.



หน่วย : ล้านบาท

- ลูกหนี้อุบัติเหตุ บุคคลภายนอก เป็นลูกหนี้ที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์โดยสาร ซึ่งองค์การฯ มีสิทธิได้รับ ชดใช้จากคู่กรณี ซึ่งมีทั้งลูกหนี้ที่เป็นบุคคลธรรมดาและบริษัทประกันภัย โดยในงวดปีบัญชี 2553 องค์การฯ มีลูกหนี้ อุบัติเหตุบุคคลภายนอกยกมา 8.66 ล้านบาท เพิ่มระหว่างงวด 11.49 ล้านบาท รับชำระระหว่างงวด 8.21 ล้านบาท จำหน่ายหนี้สูญ1.67 ล้านบาท หักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ 7.12 ล้านบาท คงเหลือลูกหนี้อุบัติเหตุ บุคคลภายนอกสุทธิ 3.15 ล้านบาท
- ลูกหนี้กองทุนอุบัติเหตุรถร่วมบริการและรถเมล์เล็ก เป็นลูกหนี้ที่องค์การฯ ได้จ่ายเงินค่าอุบัติเหตุแทน รถร่วมบริการและรถเมล์เล็กไปก่อน โดยในงวดปีบัญชี 2553 องค์การฯ มีลูกหนี้กองทุนอุบัติเหตุรถร่วมและรถเมล์เล็กยก มา49.21 ล้านบาท เพิ่มระหว่างงวด 3.66 ล้านบาท รับชำระระหว่างงวด 1.82 ล้านบาท หักค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ 48.89 ล้านบาทคงเหลือลูกหนี้กองทุนอุบัติเหตุรถร่วมบริการและรถเมล์เล็ก สุทธิ 2.16 ล้านบาท
- ลูกหนี้ประกันภัย เป็นลูกหนี้ที่เกิดจากบริษัท สัมพันธ์ประกันภัย ทำสัญญากับองค์การฯ แต่ประสบ ปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงิน กรมการประกันภัยให้องค์การฯ ดำเนินการชดใช้ค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทน ให้แก่ผู้เสียหายไปก่อน และตั้งบริษัท สัมพันธ์ประกันภัย เป็นลูกหนี้เพื่อรอฟังผลการพิจารณาของผู้ชำระบัญชีจากกรมการ ประกันภัย ในงวดปีบัญชี 2553 องค์การฯ มีลูกหนี้ประกันภัยยกมา 33.83 ล้านบาท เพิ่มระหว่างงวด 1.49 ล้านบาท คงเหลือลูกหนี้ประกันภัย สุทธิ 35.32 ล้านบาท
- ลูกหนี้อุบัติเหตุ ระหว่างดำเนินการ และเจ้าหนี้อุบัติเหตุระหว่างดำเนินการ จำนวน 84.89 ล้านบาท เป็นการบันทึกบัญชีคู่กัน โดยใช้ราคาประเมินความเสียหายในเบื้องต้น เมื่อรถโดยสารขององค์การฯ ประสบอุบัติเหตุตามที่ ส่วนงานอุบัติเหตุขององค์การฯ กำหนด
- เงินทดรองจ่าย กรณีอุบัติเหตุ จำนวน 20.70 ล้านบาท เป็นเงินหรือพัสดุที่องค์การฯ ได้ทดรองจ่าย
 เพื่อช่อมแชมรถองค์การฯ กรณีเกิดอุบัติเหตุและมีความเสียหายซึ่งยังตกลงราคากันไม่ได้
- 3.5 ลูกหนี้พนักงานพ้นหน้าที่ เป็นลูกหนี้ที่เกิดจากพนักงานขับรถโดยสารองค์การฯ ประสบอุบัติเหตุ ต้องชดใช้ ค่าเสียหายให้คู่กรณี โดยองค์การฯ ได้ชำระหนี้แทนไปก่อน โดยในงวดปีบัญชี 2553 ลูกหนี้พนักงานพ้นหน้าที่ ยกมา 322.87 ล้านบาท เพิ่มระหว่างงวด 14.44 ล้านบาท รับชำระระหว่างงวด 11.97 ล้านบาท จำหน่ายหนี้สูญ 7.98 ล้านบาท หักค่าเมื่อหนี้สงสัยจะสูญ 308.35 ล้านบาท คงเหลือลูกหนี้อุบัติเหตุพนักงานพ้นหน้าที่ สุทธิ จำนวน 9.01 ล้านบาท

3.6 พัสดุคงเหลือ ประกอบด้วย

	255 3	2552
อะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ	3.50	3.10
น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	18.99	20.57
ตั๋วและวัสดุสำนักงาน	<u>7.01</u>	7.10
รวมสินค้าคงเหลือ	29.50	30.77

Walle

Remark of Financial Statement

- Debtors who got accidents-external people who got accidents in which corporate has full right to be compensated by related party, including people or insurance companies. The value of unpaid debts ofexternal people who got accidents transferred to account of 2010 are8.66 million Baht, additional in periodicpayment 11.49 million Baht, periodic payment 8.21 million Baht, bad debts 1.67 million Baht, deduct for doubtful debts 7.12 million Baht and net debts of external people are 3.15 million Baht.
- Debtorsof fund for accidents of service buses and small buses relate to be the debts that corporate pay allowance in case of accidents. The value of unpaid debts of fund for accidents transferred to account of 2010 are 49.21 million Baht, additional in periodic payment 3.66 million Baht, periodic payment 1.82 million Baht, deduct for doubtful debts 48.89 million Baht and net debts of fund for accident are 2.16 million Baht.
- Debtors Insurance are debtors of Sampan Insurance Company which signed contract with BMTA and had illiquidity. Office of Insurance Commission authorizes BMTA to compensate for the damages and designates Sampan Insurance Company as debtor for further investigation. The value of unpaid debts of debtors-Insurance transferred to account of 2010 are 33.83 million Baht, additional in people payment 1.49million Baht, and net debts of debtors-Insurance are 35.32 million Baht.
- Debts of debtor-on process and debtor –accident on process are84.89 million Baht which is the account recorded altogether based on damage appraisal as accident department identifies. Allowances for accident are20.70 million Baht which include cash and equipment that corporate provides for bus maintenance and/or damages, but employees did not accept the debts.
- 3.5 Debtors-retired employee are drivers that got accident or need to pay damages in which corporate has paid for the debts and warrantors are responsible for retired employees and/or those who cannot pay the debts. The values of unpaid debts of debtors-retired employee transferred to account of 2010 are 322.87 million Baht, additional in periodic payment 14.44million Baht, periodic payment 11.97 million Baht, bad debts 7.98million Baht, doubtful debt 308.35 million Baht and net debts of debtors of retire employees are 9.01 million Baht.

3.6 Inventory consists of

	0.00	
	2010	2009
Spare parts and equipment	3.50	3.10
Oil and Lubricants	18.99	20.57
Tickets and office equipment	7.01	<u>7.10</u>
Total inventory	29.50	30.77

Unit: Million Baht



หน่วย : ล้านบาท

3.7 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

	и	น่วย : ล้านบาท
	<u>2553</u>	<u>2552</u>
เงินฝากประจำ บมจ. ธนาคารกรุงไทย สาขาหัวยขวาง (3448-8)	10.47	39.88
เงินฝากประจำ บมจ. ธนาคารกรุงไทย สาขาห้วยขวาง (3435-0)		95.35
เงินฝากประจำ บมจ. ธนาคารกรุงไทย สาขาห้วยขวาง (3458-8)	-	74.95
ดอกเบี้ยค้างรับ	1.36	4.16
รายได้ค้างรับอื่น ๆ	1,666.12	476.45
ค่าเช่าสถานที่จ่ายล่วงหน้า	18.42	16.68/
จ่ายล่วงหน้าอื่น ๆ	21.68	17.72
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	<u>1,718.05</u>	725.19

 องค์การฯ มีภาระผูกพันโดยนำเงินฝากประจำ บมจ.ธนาคารกรุงไทย สาขาห้วยขวาง เลขที่บัญชี 3448-8 ไปค้ำประกันต่อศาล เพื่อขอทูเลาการบังคับคดี ระหว่างอุทธรณ์ จำนวน7.16 ล้านบาท คดีดำ 4766/47 คดีแดง 1592/49 จำนวน 1.32 ล้านบาท คดีดำ 2428/48 คดีแดง 1198/2549

- รายได้ค้างรับในงวดปีบัญชี 2553 องค์การฯ บันทึกบัญชีรายได้ค่าโดยสารที่รัฐบาลสนับสนุน งบประมาณให้องค์การฯ ดำเนินการตาม 5 มาตรการ 5 เดือน ลดภาระค่าครองชีพของประชาชน กรณีการจัดรถ โดยสารประจำทางให้บริการ โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 800 คัน วิ่งบริการประชาชนฟรี ระยะที่ 2 เริ่มตั้งแต่เดือน สิงหาคม 2552- เดือนธันวาคม 2552 , ระยะที่ 3 ตั้งแต่ 1 มกราคม 2553 - 31 มีนาคม 2553 และขยายระยะเวลาจนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2553 ในอัตราเฉลี่ยคันละ 9,165.51 บาท/วัน คิดเป็นเงินเฉลี่ยเดือนละ 223.03 ล้านบาท ในงวดปีบัญชี 2553 จำนวนเงินทั้งสิ้น 1,731.93 ล้านบาท

3.8 เงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

	2553	2552
ลูกหนื้องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.)	-	29.10
ลูกหนึ้บริษัทมหานครขนส่ง	3.33	3.33
รวมเงินให้กู้ยืมระยะยาวแก่บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	3.33	32.43

- ลูกหนึ้บริษัทมหานครขนส่ง จำกัด (บมส.) จำนวน 3.33 ล้านบาท เป็นเงินที่องค์การฯ จ่ายแทน บมส. ระหว่างที่ชำระบัญชีไม่เสร็จสิ้น ในจำนวนนี้เป็นค่าใช้จ่ายในการชำระบัญชีของ บมส. จำนวน 1.26 ล้านบาท

Remark of Financial Statement



3.7 Other current assets consist of

	Unit	: million Bath
	255 3	<u>2552</u>
Fixed account, Krung Thai Bank-Huay Kwang branch (3448-8)	10.47	39.88
Fixed account, Krung Thai Bank-Huay Kwang branch(3435-0)	=	95.35
Fixed account, Krung Thai Bank-Huay Kwang branch(3458-8)	=	74.95
Accrued interest	1.36	4.16
Other accrued revenues	1,666.12	476.45
Advance venue rental fee	18.42	16.68/
Other advance payment	21.68	17.72
Other current asset	1,718.05	<u>725.19</u>

- Corporate is obliged to have saving account at Krung Thai Bank, Huay Kwang Branch, account number 3448-8, as warrantor to the court in order to support the lawsuit during appeal. The amount of 7.16 million Baht supports to black cases 4766/47, red cases 1592/47, The amount of 1.32 million Bahtsupports black cases 2428/48, red cases 1198/2549
- For account receivable in year 2010, corporate records fare revenue that government has provided budget based on 5 policies to handle crisis for Thai people in 5 months. Corporate provides 800 free buses Phase 2beganAugust -December 2008, Phase 3from January 1st-March 31st, 2553and extended until December 31st, 2010, average 9,165.51 Baht/day and average 223.03 million Baht per month. The amount is account of 2009 is 1,731.93million Baht

3.8 Loan to related parties or companies

	Unit: Million Baht	
	2010	2009
The Express Transportation Organization (ETO) accounts receivable	-	29.10
Metropolitan Transportation Co., Ltd. accounts receivable	3.33	3.33
Total long-term loan to related parties and companies	3.33	32.43

- Metropolitan Transportation Co., Ltd. accounts receivable amounting to 3.33 million Baht was an amount of money that the organization has paid on behalf of Metropolitan Transportation Co., Ltd., while liquidation was incomplete. Among this amount of money, there was liquidation expense of Metropolitan Transportation Co., Ltd. amounting to 1.26 million Baht



3.9 ที่ดินอาคารและอุปกรณ์ – สุทธิ

	หน่วย : ล้านบาท			
	ราคาทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	ราคาสุทธิ	
	255 3	255 3	255 3	2552
ที่ดิน	812.51	E-	812.51	812.51
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	328.74	193.83	134.9 1	138.31
เครื่องจักร เครื่องมือ	33.46	29.42	4.04	2.87
อะไหล่	1.02	-	1.02	1.02
เครื่องใช้สำนักงาน	155.46	112.26	43.20	44.25
รถยนต์โดยสาร	8,498.30	7,308.11	1,190.19	1432.13
รถยนต์ใช้สอย	41.89	37.62	4.27	4.81
ทรัพย์สินรอจำหน่าย	586.70	515.65	71.05	70.68
รวท	10,458.08	8,196.89	2,261.19	2,506.58

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ์ จำนวน 2,261.19 ล้านบาท และ 2,506.58 ล้านบาท มีสินทรัพย์บริจาค -สุทธิรวมอยู่ด้วย จำนวน 17.27 ล้านบาท และ 12.89 ล้านบาท ตามลำดับรายละเอียด ดังนี้

			и	น่วย : ล้านบาท
	ราคาทุน	ค่าเสื่อมราคาสะสม	s	าคาสุทธิ
	<u>2553</u>	2553	2553	<u>2552</u>
ที่ดิน	6.98	9	6.98	6.98
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	20.38	17.02	3.36	3.65
เครื่องจักร เครื่องมือ	8.03	7.95	0.08	0.10
อะไหล่	1.02	-	1.02	1.02
เครื่องใช้สำนักงาน	14.73	9.13	5.60	0.87
รถยนต์โดยสาร	0.22	0.07	0.15	0.17
รถยนต์ใช้สอย	0.14	0.06	0.08	0.10
รวท	51.50	34.23	17.27	12.89



Remark of Financial Statement

Unit : million Baht

3.9 Land, building, and equipment-net consist of

			17.41	
	Cost	Accumulated	Depreciation	Net price
	2010	2010	2010	2009
Land	812.51	-	812.51	812.51
Building-construction	328.74	193.83	134.91	138.31
Machine, equipment	33.46	29.42	4.04	2.87
Spare parts	1.02		1.02	1.02
Office equipment	155.46	112.26	43.20	44.25
Transporting cars	8,498.30	7,308.11	1,190.19	1432.13
Normal cars	41.89	37.62	4.27	4.81
Assets to be sold	<u>586.70</u>	<u>515.65</u>	<u>71.05</u>	70.68
Total	10,458.08	8,196.89	2,261.19	2,506.58

The net amount of land, building and equipment, 2,261.19 million Baht and 2,506.58million Baht include donate assets-net 17.27 million Baht and 12.89 million Baht as following order;

			U	nit : million Baht
	Cost	Accumulated Depreciation		Net price
	<u>2010</u>	2010	<u>2010</u>	2009
Land	6.98	-	6.98	6.98
Building-construction	20.38	17.02	3.36	3.65
Machine, equipment	8.03	7.95	0.08	0.10
Spare parts	1.02	-	1.02	1.02
Office equipment	14.73	9.13	5.60	0.87
Transporting cars	0.22	0.07	0.15	0.17
Normal cars	0.14	0.06	0.08	0.10
Total	51.50	34.23	17.27	12.89



ในระหว่างปี มูลค่าตามบัญชีของที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ มีรายการเปลี่ยนแปลง

	หน่	วย : ล้านบาท
		2553
ยอดต้นงวด		
ราคาทุน	9,864.93	
<u>หัก</u> ค่าเสื่อมราคาสะสม	7,429.02	2,435.91
<u>บวก</u> สินทรัพย์ที่เพิ่มขึ้น		24.88
		2,460.79
<u>หัก</u> ทรัพย์สินที่จำหน่ายออกจากบัญชี	7.15	
<u>หัก</u> ค่าเสื่อมราคา – รับรู้เป็นค่าใช้จ่าย	262.26	
- ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค	1.24	270.65
ยอดคงเหลือ		2,190.14

3.10 เจ้าหนี้การค้าประกอบด้วย

	ν	หน่วย : ล้านบาท
	<u>2553</u>	2552
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	2,115.10	2,518.98
ค่าเหมาซ่อม	915.28	1,067.09
อื่น ๆ	119.87	124.07
รวมเจ้าหนี้การค้า	3,150.25	3,710.14

3.11 เงินกู้ยืมกระทรวงการคลังรับภาระ

- เงินกู้กระทรวงการคลังรับภาระกับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 24 มีนาคม 2553 จำนวน 355.00 ล้านบาทเพื่อ อุดหนุนบริการสาธารณะ(PSO) กำหนดชำระคืนเงินกู้ภายใน 1 ปี ทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตรา ดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.71 ต่อปีจ่าย ดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 มีเงินกู้กระทรวงการคลังรับภาระ จำนวน 355.00 ล้านบาท



Remark of Financial Statement

During the year, value of land, building, and equipment are adjusted as follow;

Unit : million Baht

2010

		<u>2010</u>
Beginning amount		
Cost	9,864.93	
Minus Accumulated depreciation	7,429.02	2,435.91
add Incremental assets		24.88
		2,460.79
MinusSold assets	7.15	
Minus Depreciation – As revenue	262.26	
- Excess of donated fund	1.24	270.65
Remaining amount		2,190.14
3.10 Account receivable consist of		
	Unit	: million Baht
	2553	2552
Fuel cost	2,115.10	2,518.98
Maintenance cost of the whole lot	915.28	1,067.09
Other cost	119.87	124.07
Total account receivable	3,150.25	3,710.14

3.11 Loan being charged to Ministry of Finance

Loan being charged to Ministry of Finance from Government Savings Bank as of 24 March 2010 amounting to 355.00 million Baht was to support public service obligation (PSO) under repayment term of 1 year in a total amount, having an interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.71% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was a loan being charged to Ministry of Finance totaling 355.00 million Baht



3.12 หนี้สินหมุนเวียนอื่นประกอบด้วย

	ν	หน่วย : ล้านบาท	
	2553	2552	
ค่าเหมาซ่อมรถยนต์โดยสารค้างจ่าย	229.64	61.06	
ค่าปรับเนื่องจากชำระหนี้เกินกำหนดเวลา	173.04	272.18	
ดอกเบี้ยเงินกู้พันธบัตร	594.85	563.20	
ดอกเบี้ยเงินกู้ตั๋วสัญญาใช้เงิน	45.54	51.87	
รายได้รับล่วงหน้า	13.54	14.08	
ค้างจ่ายอื่น ๆ	96.82	<u>58.44</u>	
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	<u>1,153.43</u>	1,020.83	

ค่าปรับเนื่องจากชำระหนี้เกินกำหนดค้างจ่าย จำนวน 173.04 ล้านบาท เป็นค่าปรับค้างจ่ายค่าน้ำมันเชื้อเพลิง จำนวน 120.43 ล้านบาท และค่าเหมาซ่อม จำนวน 52.61 ล้านบาท

3.13 เงินกู้ยืมระยะยาวจากบุคคลหรือกิจการอื่น ประกอบด้วย

เงินกู้ยืม (สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN) , พันธบัตรเงินกู้ ขสมก.และเงินกู้กระทรวงการคลังรับภาระโดยเงิน กู้ยืม จำนวน 12,753.69ล้านบาท , พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. จำนวน 46,430.88 ล้านบาท และเงินกู้กระทรวงการคลัง จำนวน 2,086.93 ล้านบาทได้โอนไปบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวส่วนที่ครบกำหนดชำระใน 1 ปี จำนวน1,729.91 ล้านบาท , จำนวน 4,000.00 ล้านบาท และจำนวน 355.00 ล้านบาทตามลำดับ รวมทั้งสิ้นจำนวน 6,084.91ล้านบาท คงเหลือในบัญชี เงินกู้ยืม จำนวน 11,023.78 ล้านบาท ,บัญชีพันธบัตรเงินกู้ ขสมก. จำนวน 42,430.88 ล้านบาทและเงินกู้กระทรวงการคลัง รับภาระจำนวน 1.731.93 ล้านบาทรวมเป็นเงินกู้ยืมคงเหลือทั้งสิ้น 55,186.58 ล้านบาทรายละเอียดดังนี้

	วงเงิน	ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	ที่เป็นหนี้สิน ระยะยาว	รวมทั้งสิ้น
เงินกู้ยืมธนาคาร				
- กรุงไทย HD 1220	2,638.01	438.01	-	438.01
- กรุงไทย HD 1245	1,270.00	210.00	-	210.00
- ไทยพาณิชย์ HD 1434	250.00	5	250.00	250.00
- ไทยพาณิชย์ HD 1435	437.50	-	437.50	437.50
- กรุงไทย HD 1451	1,400.00	-	1,400.00	1,400.00
- กรุงไทย HD 1452	1,496.00	=	1,496.00	1,496.00



3.12 Other current assets consist of

	Uni	it : Million Baht
	2010	2009
Unpaid maintenance cost of the whole lot	229.64	61.06
Fine of overdue payment	173.04	272.18
Bond loan interest	594.85	563.20
Promissory note loan interest	45.54	51.87
Advance revenue	13.54	14.08
Other unpaid payment	96.82	<u>58.44</u>
Total	1,153.43	1,020.83

Fine of overdue payment 173.04million Baht, including fuel cost 120.43million Baht and maintenance cost for the whole lot52.61 million Baht.

3.13 Long-term loan from other parties or companies consist of:

Loan (under LONG-TERM LOAN contract), BMTA bonds, and loan being charged to Ministry of Finance amounting to 12,753.69 million Baht, BMTAbonds amounting to 46,430.88 million Baht, and loan from Ministry of Finance amounting to 2,086.93 million Baht, were transferred into long-term loan account with repayment term of 1 year amounting to 1,729.91 million Baht, 4,000.00 million Baht, and 355.00 million Baht, respectively, totaling 6,084.91 million Baht. The outstanding balances in loan account amounting to11,023.78 million Baht, in BMTA bond accountamounting to 42,430.88 million Baht, and loan being charged to Ministry of Finance amounting to 1.731.93 million Baht, totaling 55,186.58 million Baht have details as follows:

	Credit line	Payment due within 1 year	Long-term	Total	
Bank loan					
- Krung ThaiHD 1220	2,638.01	438.01	-	438.01	
- Krung ThaiHD 1245	1,270.00	210.00	-	210.00	
- Siam Commercial Bank 1434	250.00	•	250.00	250.00	
- Siam Commercial Bank 1435	437.50	-	437.50	437.50	
- Krung ThaiHD 1451	1,400.00		1,400.00	1,400.00	
- Krung ThaiHD 1452	1,496.00	-	1,496.00	1,496.00	



	วงเงิน	ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี		ที่เป็น หนี้สินระยะ ยาว		รวมทั้งสิ้น	
เงินกู้ยืมธนาคาร							
- ออมสิน HD 1457	440.00	-		440.00		440.00	
- กรุงไทย HD 1462	869.44	869.44		-		869.44	
- ออมสิน HD 1523	812.46	212.46		600.00		812.46	
- ออมสิน HD 1533	712.00	150		712.00		712.00	
- ออมสิน HD 1548	100.00	-		100.00		100.00	
- กรุงไทย HD 1565	440.00	-		440.00		440.00	
- ออมสิน HD 1586	712.00	-		712.00		712.00	
- ออมสิน HD 1594	440.00	-		440.00		440.00	
- ออมสิน HD 1611	1,164.00			771.28		771.28	
- ออมสิน HD 1643	935.00	-		935.00		935.00	
- ออมสิน HD 1644	219.00	1-1		219.00		219.00	
- ออมสิน HD 1646	1,259.00	-		1,259.00		1,259.00	
- ออมสิน HD 1649	812.00	-	1.729.91	812.00	11,023.78	812.00	12,753.69
พันธบัตรเงินกู้ ขสมก.							
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2545 ครั้งที่ 1	1,894.00	-		1,894.00		1,894.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2548 ครั้งที่ 1	1,000.00	1,000.00		-		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2548 ครั้งที่ 2	1,000.00	-		1,000.00		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2548 ครั้งที่ 6	1,000.00	1,000.00		-		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2549 ครั้งที่ 1	1,000.00	1,000.00		5		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2549 ครั้งที่ 2	1,000.00	-		1,000.00		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2549 ครั้งที่ 3	1,000.00	1,000.00		-		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2549 ครั้งที่ 4	1,000.00			1,000.00		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 1	1,000.00	-		1,000.00		1,000.00	



	Credit line	Payment due within		Long-term		Total	
		1 year		liabilities			
Bank loan							
- Government Savings Bank HD 1457	440.00			440.00		440.00	
- Krung ThaiHD 1462	869.44	869.44		-		869.44	
- Government Savings Bank HD 1523	812.46	212.46		600.00		812.46	
- Government Savings Bank HD 1533	712.00	*		712.00		712.00	
- Government Savings Bank HD 1548	100.00	9		100.00		100.00	
- Government Savings Bank HD 1565	440.00	•		440.00		440.00	
- Government Savings Bank HD 1586	712.00	۲		712.00		712.00	
- Government Savings Bank HD 1594	440.00	×		440.00		440.00	
- Government Savings Bank HD 1611	1,164.00	×		771.28		771.28	
- Government Savings Bank HD 1643	935.00	-		935.00		935.00	
- Government Savings Bank HD 1644	219.00	200		219.00		219.00	
- Government Savings Bank HD 1646	1,259.00	5		1,259.00		1,259.00	
- Government Savings Bank HD 1649	812.00		1,729.91	812.00	11,023.78	812.00	12,753.69
BMTA loan bonds							
- BMTA loan bonds B.E.2545 / 1	1,894.00	*		1,894.00		1,894.00	
- BMTA loan bonds B.E.2548 / 1	1,000.00	1,000.00		2		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2548 / 2	1,000.00	8		1,000.00		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2548 / 6	1,000.00	1,000.00		e-		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2549 / 1	1,000.00	1,000.00		-		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2549 / 2	1,000.00			1,000.00		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2549 / 3	1,000.00	1,000.00		12		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2549 / 4	1,000.00	E		1,000.00		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2550 / 1	1,000.00	5		1,000.00		1,000.00	



	วงเงิน	ครบกำหนด ชำระใน 1	ที่เป็น หนี้สินระยะ	รวมทั้งสิ้น	
		ปี	ยาว		
พันธบัตรเงินกู้ ขสมก.					
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 2	900.00	-	900.00	900.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 3	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 4	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 5	465.00		465.00	465.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 6	2,000.00	-	2,000.00	2,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 7	2,000.00		2,000.00	2,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 8	2,000.00		2,000.00	2,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 9	2,000.00	-	2,000.00	2,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 10	2,000.00	-	2,000.00	2,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 11	1,556.00	-	1,556.00	1,556.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 1	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 2	1,000.00	(=)	1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 3	1,000.00	.=3	1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 4	1,000.00	2.	1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 5	1,000.00	(20)	1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 6	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 7	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 1	1,000.00		1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 2	1,000.00		1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 3	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 4	1,000.00		1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 5	1,000.00		1,000.00	1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 6	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00	



	Credit line	Payment due within 1 year	Long-term liabilities	Total	
BMTA loan bonds					
- BMTA loan bonds B.E.2550 / 2	900.00		900.00	900.00	
- BMTA loan bonds B.E.2550 / 3	1,000.00	·	1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2550 / 4	1,000.00	·	1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2550 / 5	465.00	ж	465.00	465.00	
- BMTA loan bonds B.E.2550 / 6	2,000.00	¥	2,000.00	2,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2550 / 7	2,000.00	¥	2,000.00	2,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2550 / 8	2,000.00	91	2,000.00	2,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2550 / 9	2,000.00	*	2,000.00	2,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2550 / 10	2,000.00	T	2,000.00	2,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2550 / 11	1,556.00		1,556.00	1,556.00	
- BMTA loan bonds B.E.2551 / 1	1,000.00		1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2551 / 2	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2551 / 3	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2551 / 4	1,000.00	*	1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2551 / 5	1,000.00	2	1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2551 / 6	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2551 / 7	1,000.00	8	1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2552 / 1	1,000.00		1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2552 / 2	1,000.00		1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2552 / 3	1,000.00	-0	1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2552 / 4	1,000.00		1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2552 / 5	1,000.00		1,000.00	1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2552 / 6	1,000.00	-	1,000.00	1,000.00	



		ครบกำหนด		ที่เป็น			
	วงเงิน	ช้าระใน 1		หนี้สินระยะ		รวมทั้งสิ้น	
		ปี		ยาว			
พันธบัตรเงินกู้ ขสมก.							
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 7	782.00	-		782.00		782.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 1	1,000.00	-		1,000.00		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 2	883.88	34		883.88		883.88	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2553ครั้งที่ 3	1,000.00	+		1,000.00		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2553ครั้งที่ 4	1,000.00			1,000.00		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2553ครั้งที่ 5	1,000.00	-		1,000.00		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2553ครั้งที่ 6	1,000.00	-		1,000.00		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2553ครั้งที่ 7	1,000.00			1,000.00		1,000.00	
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2553ครั้งที่ 8	950.00	-	4,000.00	950.00	42,430.88	950.00	46,430.88
เงินกู้รัฐบาลรับภาระ							
- ออมสิน HD 1592	355.00	355.00		-		355.00	
- ไทยพาณิชย์ HD 1645	1,120.50	310	22	1,120.50		1,120.50	
- กรุงไทย HD 1680	611.43	-	355.00	611.43	1,731.93	611.43	2,086.93
			6,084.91		55,186.59		61,271.5

3.13.1 เงินกู้ยืม (สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN)

- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารกรุงไทย ลงวันที่ 14 ตุลาคม 2547 จำนวน 2,638.01 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าเหมาช่อมพร้อมเบี้ยปรับ กำหนดชำระคืนภายใน 6 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 3 ปี ชำระคืนเงินต้น จำนวน 6 งวด โดยงวดที่ 1 – 5 งวดละ 440.00 ล้านบาท และงวดที่ 6 จำนวน 438.01 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยปีที่ 1 – 3 เท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 5 แห่ง บวกร้อยละ 0.875 ต่อปี และอัตราดอกเบี้ยปีที่ 4 – 6 เท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภท บุคคลธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 5 แห่ง บวกร้อยละ 1.00 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน ในงวดบัญชีปี 2553คงเหลือเงินกู้ยืมที่ครบกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 438.01ล้านบาท



	Credit line	Payment due within 1 year		Long-term liabilities		Total	
BMTA loan bonds							
- BMTA loan bonds B.E.2552 / 7	782.00			782.00		782.00	
- BMTA loan bonds B.E.2553 / 1	1,000.00	-		1,000.00		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2553 / 2	883.88	la la		883.88		883.88	
- BMTA loan bonds B.E.2553 / 3	1,000.00	-		1,000.00		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2553 / 4	1,000.00	-		1,000.00		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2553 / 5	1,000.00			1,000.00		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2553 / 6	1,000.00	-		1,000.00		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2553 / 7	1,000.00	-		1,000.00		1,000.00	
- BMTA loan bonds B.E.2553 / 8	950.00	-	4,000.00	950.00	42,430.88	950.00	46,430.88
Loan being charged to the government							
- Government Savings Bank HD 1592	355.00	355.00		-		355.00	
- Siam Commercial BankHD 1645	1,120.50		-	1,120.50		1,120.50	
- Krung ThaiHD 1680	611.43	2	355.00	611.43	1,731.93	611.43	2,086.93
			6,084.91		55,186.59		61,271.5

3.13.1 Loan (under LONG-TERM LOAN contract)

– Long-term loan from Krung Thai Bank as of 14 October 2004 amounting to 2,638.01million Baht for payment of contracting repair charge and penalties, with repayment term within 6 years, free of liability on principal for 3 years, principal repayment of 6 installments at 440.00 million Baht on the 1st to 5th installmentsand 438.01 million Baht on the 6th installment, having interest rate of the first to third years equal to the interest for 6-month fixed savings of natural persons at 5 major commercial banks, plus 0.875 % per annum, and interest rate of the fourth to sixth years equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 5 major commercial banks, plus 1.00 % per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan being due within 1 year totaling 438.01 million Baht



- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารกรุงไทย ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2552 จำนวน 440.00 ล้าน บาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระในปี2553 กำหนดชำระคืนภายใน 2 ปี 6 เดือน ปลอดหนี้เงินต้น 2 ปี ชำระคืนเงินต้น ในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดา ของธนาคารพาณิชย์ ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 1.6425 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือ เงินกู้ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 440.00 ล้านบาท
- สัญญาเงินกู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 13 มกราคม 2553 จำนวน 712.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้เงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระในปี 2553 กำหนดชำระคืนภายใน 3 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 2 ปี ชำระคืนเงินต้น ในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดา ของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.78 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 712.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 8 เมษายน 2553 จำนวน 440.00 ล้าน บาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดในปี 2553 กำหนดชำระคืนภายใน 4 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 3 ปี ชำระคืนเงินต้นในงวดสุดท้าย ทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของธนาคาร พาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.74 ต่อปีจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ยืมที่เป็น หนี้สินระยะยาว จำนวน 440.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 11 พฤษภาคม 2553 จำนวน 1,164.00 ล้านบาท โดยได้รับเงินในปี 2553 จำนวน 771.28 ล้านบาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดในปี2553 กำหนดชำระคืนภายใน 4 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 3 ปี ชำระคืนเงินต้นในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตรา เงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.79 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนใน งวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 1,164.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2553 จำนวน 219.00 ล้าน บาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระในปี2553 กำหนดชำระคืนภายใน 2 ปี 6 เดือน ปลอดหนี้เงินต้น 2 ปี ชำระคืนเงินต้น ในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดา ของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.82 ต่อปีจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 219.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2553 จำนวน 935.00 ล้าน บาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระในปี2553 กำหนดชำระคืนภายใน 2 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 1 ปีชำระคืนเงินต้นในงวด สุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของ ธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.82 ต่อปีจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ยืมที่ เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 935.00 ล้านบาท



- Long-term loan from Krung Thai Bank as of 24 January 2005 amounting to 1,270.00 million Baht for redemption of bonds, with repayment term within 6 years, free of liability on principal for 3 years, principal repayment of 6 installments at 212.00 million Baht on the 1st to 5th installmentsand 210.00 million Baht on the 6th installment, having interest rate of the first to third years equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 5 major commercial banks, plus 0.876% per annum, and interest rate of the fourth to sixth years equal to the interest for 6-month fixed savings of natural persons at 5 major commercial banks, plus 1.20% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan being due within 1 year totaling 210.00 million Baht
- Long-term loan from Siam Commercial Bank as of14 January 2008 amounting to 250.00 million Baht for loan principal repayment being due in year 2008, with repayment term within 6 years, free of liability on principal for 3 years, principal repayment of 3 installments at equal amount for each installment, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 1.2175% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 250.00 million Baht
- Long-term loan from Siam Commercial Bank as of14 January 2008 amounting to437.50million Baht for loan principal repayment being due in year 2008, with repayment term within 8 years, free of liability on principal for 3 years, principal repayment of 5 installments at equal amount for each installment, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 1.2675% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 437.50million Baht
- Long-term loan from Krung Thai Bank as of28March 2008 amounting to1,400.00million Baht for payment of fuel expenses and contracting repair charge with penalties, with repayment term within 5 years, free of liability on principal for 3 years, principal repayment of 2 installments at equal amount for each installment, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 1.09% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 1,400.00million Baht
- Long-term loan from Krung Thai Bank as of28March 2008 amounting to1,496.00million Baht for payment of fuel expenses and contracting repair charge with penalties, with repayment term within 6 years, free of liability on principal for 3 years, principal repayment of 3 installments at 500.00 million Baht on the 1st to 2nd installmentsand 496.00 million Baht on the 3rd installment, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 1.15% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 1,496.00million Baht



- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 11 เมษายน 2551 จำนวน 440.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้ที่ครบกำหนดในปี 2551 กำหนดชำระคืนภายใน 5 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 3 ปี ชำระคืนเงินต้น จำนวน 2 งวด งวดละเท่ากัน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคล ธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 1.02 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน ในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 440.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารกรุงไทย ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2551 จำนวน 869.44 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้ และชำระดอกเบี้ยเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระภายในปี 2551 กำหนดชำระคืนภายใน 3 ปี นับ จากวันเบิกเงินกู้งวดแรก(16 มิถุนายน 2551) ปลอดหนี้เงินต้น 2 ปี ชำระคืนเงินต้นในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ย เท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ1.19 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน ในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ยืมที่ครบกำหนดชำระภายใน 1 ปี จำนวน 869.44 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 16 มิถุนายน 2552 จำนวน 812.46 ล้านบาทเพื่อชำระดอกเบี้ยเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระในเดือน มิถุนายน 2552 กำหนดชำระคืนภายใน 4 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 1 ปี ชำระคืนเงินกู้งวดที่ 1 จำนวน 212.46 ล้านบาท งวดที่ 2 และ งวดที่ 3 ชำระงวดละ 300.00 ล้านบาท อัตรา ดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาด ใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ1.7975 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน ในงวดบัญชีปี 2553คงเหลือเงินกู้ยืมที่ครบกำหนด ชำระภายใน 1 ปี จำนวน 212.46 ล้านบาทและเงินกู้ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 600.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 13 กรกฎาคม 2552 จำนวน 712.00 ล้านบาทโดยรับเงินกู้งวดที่ 1 วันที่ 14 กรกฎาคม 2552 จำนวน 500.00 ล้านบาท งวดที่ 2 วันที่ 27 กรกฎาคม 2552 จำนวน 212.00 ล้านบาทเพื่อชำระเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระในปี 2552 กำหนดชำระคืนภายใน 5 ปี ปลอดหนี้เงินตัน 3 ปี ชำระคืนเงินกู้งวดที่ 1 จำนวน 400.00 ล้านบาท งวดที่ 2 จำนวน 312.00 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ย ของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.98 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553คงเหลือเงินกู้ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 712.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 4 กันยายน 2552 จำนวน
 100.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้ที่ครบกำหนดชำระในปี 2552 กำหนดชำระคืนภายใน 3 ปี ปลอดหนี้เงินต้น
 2 ปี ชำระคืนเงินต้นในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.89ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวด บัญชีปี 2553คงเหลือเงินกู้ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 100.00 ล้านบาท



- Long-term loan from Government Savings Bank as of11April 2008 amounting to440.00million Baht for repayment of loan principal being due in year 2008, with repayment term within 5 years, free of liability on principal for 3 years, principal repayment of 2 installments at equal amount for each installment, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 1.02% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 440.00million Baht
- Long-term loan from Krung Thai Bank as of12June 2008 amounting to869.44million Baht for repayment of loan principal and interest being due in year 2008, with repayment term within 3 years beginning from the withdrawal date of first installment of loan (16 June 2008), free of liability on principal for 2 years, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 1.19% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan being due within 1 year totaling 869.44 million Baht
- Long-term loan from Government Savings Bank as of16 June 2009 amounting to 812.46 million Baht for repayment of loan interest being due in June 2009, with repayment term within 4 years, free of liability on principal for 1 year, principal repayment at 212.46 million Baht on the 1st installmentand 300.00 million Baht on the 2nd and 3rd installments, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 1.7975% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there were an outstanding loan being due within 1 year totaling 212.46 million Baht, and an outstanding loan as long-term debt totaling 600.00million Baht
- Long-term loan from Government Savings Bank as of13 July 2009 amounting to712.00million Baht by receiving the first installment of loan on 14 July 2009 amounting to 500.00 million Baht, and the second installment of loan amounting to 212.00 million baht, for repayment of loan being due in year 2009, with repayment term within 5 years, free of liability on principal for 3 years, principal repayment at 400.00 million Baht on the 1st installmentand 312.00 million Baht on the 2nd installment, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.98% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 712.00million Baht
- Long-term loan from Government Savings Bank as of4 September 2009 amounting to 100.00million Baht, for repayment of loan principal being due in year 2009, with repayment term within 3 years, free of liability on principal for 2 years, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.89% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 100.00million Baht



- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารกรุงไทย ลงวันที่ 15 ตุลาคม 2552 จำนวน 440.00 ล้าน บาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระในปี2553 กำหนดชำระคืนภายใน 2 ปี 6 เดือน ปลอดหนี้เงินต้น 2 ปี ชำระคืนเงินต้น ในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดา ของธนาคารพาณิชย์ ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 1.6425 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือ เงินกู้ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 440.00 ล้านบาท
- สัญญาเงินกู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 13 มกราคม 2553 จำนวน 712.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้เงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระในปี 2553 กำหนดชำระคืนภายใน 3 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 2 ปี ชำระคืนเงินต้น ในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดา ของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.78 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 712.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 8 เมษายน 2553 จำนวน 440.00 ล้าน บาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดในปี 2553 กำหนดชำระคืนภายใน 4 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 3 ปี ชำระคืนเงินต้นในงวดสุดท้าย ทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของธนาคาร พาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.74 ต่อปีจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ยืมที่เป็น หนี้สินระยะยาว จำนวน 440.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 11 พฤษภาคม 2553 จำนวน 1,164.00 ล้านบาท โดยได้รับเงินในปี 2553 จำนวน 771.28 ล้านบาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดในปี2553 กำหนดชำระคืนภายใน 4 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 3 ปี ชำระคืนเงินต้นในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตรา เงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.79 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนใน งวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 1,164.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2553 จำนวน 219.00 ล้าน บาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระในปี2553 กำหนดชำระคืนภายใน 2 ปี 6 เดือน ปลอดหนี้เงินต้น 2 ปี ชำระคืนเงินต้น ในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดา ของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.82 ต่อปีจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 219.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 24 มิถุนายน 2553 จำนวน 935.00 ล้าน บาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระในปี2553 กำหนดชำระคืนภายใน 2 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 1 ปีชำระคืนเงินต้นในงวด สุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของ ธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.82 ต่อปีจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ยืมที่ เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 935.00 ล้านบาท

WAIDI

- Long-term loan from Krung Thai Bank as of15 October 2009 amounting to 440.00 million Baht, for repayment of loan being due within the year 2010, with repayment term within 2 years and 6 months, free of liability on principal for 2 years, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 1.6425% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 440.00 million Baht
- Long-term loan from Government Savings Bank as of13 January 2010 amounting to 712.00 million Baht, for repayment of loan being due within the year 2010, with repayment term within 3 years, free of liability on principal for 2 years, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.78% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 712.00 million Baht
- Long-term loan from Government Savings Bank as of8 April 2010 amounting to440.00 million Baht, for repayment of loan being due within the year 2010, with repayment term within 4 years, free of liability on principal for 3 years, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.74% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 440.00 million Baht
- Long-term loan from Government Savings Bank as of11 May 2010 amounting to 1,164.00 million Baht by receiving the loan amounting to 771.28 million Baht in year 2010, for repayment of loan being due within the year 2010, with repayment term within 4 years, free of liability on principal for 3 years, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.79% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 1,164.00 million Baht
- Long-term loan from Government Savings Bank as of24 June 2010 amounting to219.00 million Baht, for repayment of loan being due within the year 2010, with repayment term within 2 years and 6 months, free of liability on principal for 2 years, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.82% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 219.00 million Baht
- Long-term loan from Government Savings Bank as of24 June 2010 amounting to 935.00 million Baht, for repayment of loan being due within the year 2010, with repayment term within 2 years, free of liability on principal for 1 year, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.82% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 935.00 million Baht



- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2553 จำนวน 1,259.00 ล้านบาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระในปี2553 กำหนดชำระคืนเงิน เต้นในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคล ธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.76 ต่อปีจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 1,259.00 ล้านบาท
- สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN กับธนาคารออมสิน ลงวันที่ 12 กรกฎาคม 2553 จำนวน 812.00 ล้าน บาท เพื่อชำระเงินกู้ที่ถึงกำหนดชำระในปี2553 กำหนดชำระคืนภายใน 4 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 3 ปีชำระคืนเงินต้นในงวด สุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของ ธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.78 ต่อปีจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ยืมที่ เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 812.00 ล้านบาท

3.13.2.พันธบัตรเงินกู้ ขสมก.

- พันธบัตร ขลมก. พ.ศ. 2545 ครั้งที่ 1 จำนวน 1,894.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าซ่อมแซมและ บำรุงรักษารถยนต์โดยสารพร้อมเบี้ยปรับ ออกเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2545 มีกำหนดไถ่ถอน 10 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.598 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2548 ครั้งที่ 1 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าช่อมแซมและ บำรุงรักษารถยนต์โดยสาร ค่าเข่ารถยนต์โดยสารพร้อมเบี้ยปรับ และค่าซื้อรถยนต์โดยสารยูโรทู ออกเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม
 2547 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.60 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2548 ครั้งที่ 2 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าช่อมแซมและ บำรุงรักษารถยนต์โดยสาร ค่าเข่ารถยนต์โดยสารพร้อมเบี้ยปรับ และค่าซื้อรถยนต์โดยสารยูโรทู ออกเมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2547 มีกำหนดไถ่ถอน 7 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.72 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2548 ครั้งที่ 6 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าซ่อมแซมและ บำรุงรักษารถยนต์โดยสาร ค่าเช่ารถยนต์โดยสารพร้อมเบี้ยปรับ และค่าซื้อรถยนต์โดยสารยูโรทู ออกเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2547 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.53 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2549 ครั้งที่ 1 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้และไถ่ถอน พันธบัตร ออกเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2548 มีกำหนดไถ่ถอน 5 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.86 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2549 ครั้งที่ 2 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้และไถ่ถอน
 พันธบัตร ออกเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2548 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.00 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน



- Long-term loan from Government Savings Bank as of29 June 2010 amounting to 1,259.00 million Baht, for repayment of loan being due within the year 2010, with repayment term within 1 year and 6 months, free of liability on principal for 1 year, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.76% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 1,259.00 million Baht
- Long-term loan from Government Savings Bank as of12 July 2010 amounting to 812.00 million Baht, for repayment of loan being due within the year 2010, with repayment term within 4 years, free of liability on principal for 3 years, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.78% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 812.00 million Baht

3.13.2. BMTAloan bonds

- BMTA bond B.E.2545 No.1 amounting to 1,894.00 million Baht for payment of bus repair and maintenance liabilities and penalties, being issued on 29 August 2002, having redemption term of 10 years, with interest rate of 4.598% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2548 No.1 amounting to 1,000.00 million Baht for payment of liabilities on bus repair and maintenance, bus rental and penalties, and Euro II bus purchase price, being issued on 15 October 2004, having redemption term of 6 years, with interest rate of 4.60% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2548 No.2 amounting to 1,000.00 million Baht for payment of liabilities on bus repair and maintenance, bus rental and penalties, and Euro II bus purchase price, being issued on 15 October 2004, having redemption term of 7 years, with interest rate of 4.72% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2548 No.6 amounting to 1,000.00 million Baht for payment of liabilities on bus repair and maintenance, bus rental and penalties, and Euro II bus purchase price, being issued on 4 November 2004, having redemption term of 6 years, with interest rate of 4.53% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2549 No.1 amounting to1,000.00 million Baht for repayment of loan principal and bond redemption, being issued on13December 2005, having redemption period of5 years, with interest rate of 5.86% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2549 No.2 amounting to1,000.00 million Baht for repayment of loan principal and bond redemption, being issued on13December 2005, having redemption period of6 years, with interest rate of 6.00% per annum, and interest payable every 6 months



- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ.2549 ครั้งที่ 3 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้และไถ่ถอน พันธบัตร ออกเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2549 มีกำหนดไถ่ถอน 5 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.325 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2549 ครั้งที่ 4 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้และไถ่ถอน พันธบัตร ออกเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2549 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 5.345 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือบ
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 1 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้และไถ่ถอน พันธบัตร ออกเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2549 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.77 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 2 จำนวน 900.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้และไถ่ถอนพันธบัตร ออกเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2549 มีกำหนดไถ่ถอน 8 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.83 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 3 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้และไถ่ถอน พันธบัตร ออกเมื่อวันที่ 25 มกราคม 2550 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.95 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 4 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้และไถ่ถอน พันธบัตร ออกเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2550 มีกำหนดไถ่ถอน 8 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.79 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 5 จำนวน 465.00 ล้านบาท เพื่อชำระคืนต้นเงินกู้และไถ่ถอนพันธบัตร ออกเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2550 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.10 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 6 จำนวน 2,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันและค่าเหมาซ่อม พร้อมเบี้ยปรับ ออกเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2550 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.4968 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 7 จำนวน 2,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันและค่าเหมาซ่อม พร้อมเบี้ยปรับ ออกเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2550 มีกำหนดไถ่ถอน 8 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.6468 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 8 จำนวน 2,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันพร้อมเบี้ยปรับ ออกเมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2550 มีกำหนดได่ถอน 7 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.808 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 9 จำนวน 2,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันพร้อมเบี้ยปรับ ออกเมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2550 มีกำหนดไถ่ถอน 9 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.98 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน



- BMTA bond B.E.2549 No.3 amounting to1,000.00 million Baht for repayment of loan principal and bond redemption, being issued on25 January 2006, having redemption period of5 years, with interest rate of 5.325.00% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2549 No.4 amounting to1,000.00 million Baht for repayment of loan principal and bond redemption, being issued on8February 2006, having redemption period of6 years, with interest rate of 5.345.00% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2550 No.1 amounting to1,000.00 million Baht for repayment of loan principal and bond redemption, being issued on13 December 2006, having redemption period of6 years, with interest rate of 4.77% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2550 No.2 amounting to900.00 million Baht for repayment of loan principal and bond redemption, being issued on13 December 2006, having redemption period of8 years, with interest rate of 4.83% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2550 No.3 amounting to1000.00 million Baht for repayment of loan principal and bond redemption, being issued on25January 2007, having redemption period of6 years, with interest rate of 4.95% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2550 No.4 amounting to 1000.00 million Baht for repayment of loan principal and bond redemption, being issued on8 February 2007, having redemption period of8 years, with interest rate of 4.79% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2550 No.5 amounting to465.00 million Baht for repayment of loan principal and bond redemption, being issued on26 March 2007, having redemption period of8 years, with interest rate of 4.10% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2550 No.6 amounting to2,000.00 million Bahtfor payment of fuel expense and contracting repair charge with penalties, being issued on 1June 2007, having redemption period of6 years, with interest rate of 3.4968% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2550 No.7 amounting to2,000.00 million Bahtfor payment of fuel expense and contracting repair charge with penalties, being issued on 1June 2007, having redemption period of8 years, with interest rate of 3.6468% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2550 No.8 amounting to2,000.00 million Bahtfor payment of fuel expense and charge with penalties, being issued on 7June 2007, having redemption period of7 years, with interest rate of 3.808% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2550 No.9 amounting to2,000.00 million Bahtfor payment of fuel expense and charge with penalties, being issued on 7June 2007, having redemption period of9 years, with interest rate of 3.98% per annum, and interest payable every 6 months



- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 10 จำนวน 2,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันพร้อมเบี้ยปรับ ออกเมื่อวันที่ 14 มิถนายน 2550 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.8668 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2550 ครั้งที่ 11 จำนวน 1,556.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันพร้อมเบี้ยปรับ ออกเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2550 มีกำหนดไถ่ถอน 8 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.03 ต่อปี จ่ายคอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 1 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อไถ่ถอนพันธบัตร (พ.ศ. 2548 ครั้ง ที่ 3) ออกเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2550 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.738 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 2 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อไถ่ถอนพันธบัตร (พ.ศ. 2548 ครั้ง ที่ 3) ออกเมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2550 มีกำหนดไถ่ถอน 8 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.94 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 3 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อไถ่ถอนพันธบัตร (พ.ศ. 2548 ครั้ง ที่ 7) ออกเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2550 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.967 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 4 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมัน ออกเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2551 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.17 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 5 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมัน ออกเมื่อวันที่ 10 เมษายน 2551 มีกำหนดไถ่ถอน 8 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.68 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 6 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมัน ออกเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2551 มีกำหนดไถ่ถอน 6 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.12 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2551 ครั้งที่ 7 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมัน พร้อมเบี้ยปรับ ออกเมื่อวันที่ 24 เมษายน 2551 มีกำหนดไถ่ถอน 8 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.49 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 1 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อไถ่ถอนพันธบัตร (พ.ศ.2548) ครั้งที่ 5)ออกเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2551 มีกำหนดไถ่ถอน 7 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.21 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 2 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อไถ่ถอนพันธบัตร (พ.ศ. 2548) ครั้งที่ 5)ออกเมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2551 มีกำหนดไถ่ถอน 8 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 4.22 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 3 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อไถ่ถอนพันธบัตร (พ.ศ.2548 ครั้ง ที่ 8)ออกเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2551 มีกำหนดไถ่ถอน 7 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.42 จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

Walle

- BMTA bond B.E.2550 No.10 amounting to2,000.00 million Bahtfor payment of fuel expense and charge with penalties, being issued on 14June 2007, having redemption period of6 years, with interest rate of 3.8668% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2550 No.11 amounting to1,556.00 million Bahtfor payment of fuel expense and charge with penalties, being issued on 14June 2007, having redemption period of8 years, with interest rate of 4.03% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2551 No.1 amounting to1,000.00 million Baht for redemption of bond (B.E.2548 No.3), being issued on29October 2007, having redemption period of6 years, with interest rate of 4.738% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2551 No.2 amounting to1,000.00 million Baht for redemption of bond (B.E.2548 No.3), being issued on29October 2007, having redemption period of8 years, with interest rate of 4.94% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2551 No.3 amounting to1,000.00 million Baht for redemption of bond (B.E.2548 No.7), being issued on17December 2007, having redemption period of6 years, with interest rate of 4.967% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAbond B.E.2551 No.4 amounting to1,000.00 million Baht for payment of liabilities on fuel expense, being issued on10April 2008, having redemption period of6 years, with interest rate of 4.17% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAbond B.E.2551 No.5 amounting to1,000.00 million Baht for payment of liabilities on fuel expense, being issued on10April 2008, having redemption period of8 years, with interest rate of 4.68% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAbond B.E.2551 No.6 amounting to1,000.00 million Baht for payment of liabilities on fuel expense, being issued on24April 2008, having redemption period of6 years, with interest rate of 4.12% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2551 No.7 amounting to1,000.00 million Baht for payment of liabilities on fuel expense with penalties, being issued on24April 2008,having redemption period of8 years, with interest rate of 4.49% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2552 No.1 amounting to 1,000.00 million Baht for redemption of bond (B.E.2548 No.5),being issued on 4 November 2008,having redemption period of7 years, with interest rate of 4.21% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2552 No.2amounting to 1,000.00 million Baht for redemption of bond (B.E.2548 No.5),being issued on 4 November 2008,having redemption period of8 years, with interest rate of 4.22% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2552 No.3amounting to 1,000.00 million Baht for redemption of bond (B.E.2548 No.5),being issued on15 December 2008,having redemption period of7 years, with interest rate of 3.42% per annum, and interest payable every 6 months



- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. **2552** ครั้งที่ **4**จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าเหมาซ่อมพร้อมเบี้ยปรับ โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2552 มีกำหนดไถ่ถอน 4 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.29 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตร ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 5 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดย กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 23 มิถุนายน 2552 มีกำหนดไถ่ถอน 5 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.44 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 6 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2552 มีกำหนดไถ่ถอน 4 ปี อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.19 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. พ.ศ. 2552 ครั้งที่ 7 จำนวน 782.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง พร้อมดอกเบี้ย โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2552 มีกำหนดไถ่ถอน 5 ปีอัตรา ดอกเบี้ยร้อยละ 3.31 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 1 จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้เงินกู้ครบกำหนด ในปี2553 โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2552 มีกำหนดไถ่ถอน 12 ปีอัตรา ดอกเบี้ยร้อยละ 4.85 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 2จำนวน 883.88 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้เงินกู้ครบกำหนดในปี
 2553 โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2552 มีกำหนดไถ่ถอน 10 ปีอัตราดอกเบี้ย
 ร้อยละ 4.38 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 3จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้เงินกู้ครบกำหนดใน ปี2553 โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2552 มีกำหนดไถ่ถอน 12 ปีอัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 4.59 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 4จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้เงินกู้ครบกำหนดใน ปี2553 โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 6 พฤษภาคม 2553 มีกำหนดไถ่ถอน 10 ปีอัตรา ดอกเบี้ยร้อยละ 3.66 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. พ.ศ. 2553 ครั้งที่ 5จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระค่าเหมาซ่อมและเบี้ย ปรับ โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2553 มีกำหนดไถ่ถอน 5 ปีอัตราดอกเบี้ยร้อย ละ 3.15 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตรเงินกู้ ขลมก. พ.ศ. 2553ครั้งที่ 6จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดย กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2553 มีกำหนดไถ่ถอน 8 ปีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.56 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

UAINN

- BMTA bond B.E.2552 No.4amounting to 1,000.00 million Baht for payment of liabilities on contracting repair charge with penalties, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on 23 June 2009, having redemption period of 4 years, with interest rate of 3.29% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTA bond B.E.2552 No.5 amounting to 1,000.00 million Baht for payment of liabilities on fuel expense, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on 23 June 2009, having redemption period of 5 years, with interest rate of 3.44% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAloan bond B.E.2552 No.6 amounting to 1,000.00 million Bahtfor payment of liabilities on fuel expense, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on30June 2009,having redemption period of4 years, with interest rate of 3.19% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAloan bond B.E.2552 No.7 amounting to782.00 million Bahtfor payment of liabilities on fuel expense with interest, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on30June 2009,having redemption period of5 years, with interest rate of 3.31% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAloan bond B.E.2553 No.1 amounting to1,000.00 million Bahtfor repayment of loan being due in year 2010, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on28October 2009,having redemption period of12 years, with interest rate of 4.85% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAloan bond B.E.2553 No.2 amounting to1,000.00 million Bahtfor repayment of loan being due in year 2010, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on December 2009, having redemption period of 10 years, with interest rate of 4.38% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAloan bond B.E.2553 No.3 amounting to1,000.00 million Bahtfor repayment of loan being due in year 2010, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on4 December 2009, having redemption period of12 years, with interest rate of 4.59% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAloan bond B.E.2553 No.4 amounting to1,000.00 million Bahtfor repayment of loan being due in year 2010, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on6May 2010,having redemption period of12 years, with interest rate of 3.66% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAloan bond B.E.2553 No.5 amounting to1,000.00 million Bahtfor payment of liabilities on contracting repair charge with penalties, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on26August 2010,having redemption period of5 years, with interest rate of 3.15% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAloan bond B.E.2553 No.6 amounting to1,000.00 million Bahtfor payment of liabilities on fuel expense, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on26August 2010,having redemption period of8 years, with interest rate of 3.56% per annum, and interest payable every 6 months



- พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. พ.ศ. 2553ครั้งที่ 7จำนวน 1,000.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดย กระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2553 มีกำหนดไถ่ถอน 7 ปีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3.42 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน
- พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. พ.ศ. 2553ครั้งที่ 8จำนวน 950.00 ล้านบาท เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงพร้อม ค่าปรับ โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกัน ออกเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2553 มีกำหนดไถ่ถอน 9 ปีอัตราดอกเบี้ย ร้อยละ 3.50 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

3.13.3 เงินกู้กระทรวงการคลังรับภาระ

เงินกู้กระทรวงการคลังรับภาระกับธนาคารไทยพาณิชย์ ลงวันที่ 28 มิถุนายน 2553 จำนวน 1,120.50 ล้านบาทเพื่อจุดหนุนรายได้ค่าโดยสารรถเมล์ฟรี กำหนดชำระคืนเงินกู้ภายใน 2 ปี ปลอดหนี้เงินต้น 1 ปีชำระคืนเงินต้น ในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดา ของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.798 ต่อปีจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ ยืมที่เป็นหนี้สินระยะยาว จำนวน 1,120.50 ล้านบาท

เงินกู้กระทรวงการคลังรับภาระกับธนาคารกรุงไทย ลงวันที่ 7 กันยายน 2553 จำนวน 611.43 ล้าน บาทเพื่ออุดหนุนรายได้ค่าโดยสารรถเมล์ฟรี กำหนดชำระคืนเงินกู้ภายใน 1 ปี 2 เดือน ปลอดหนี้เงินต้น 1 ปีชำระคืนเงิน ต้นในงวดสุดท้ายทั้งจำนวน อัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคล ธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 แห่ง บวกร้อยละ 0.84 ต่อปีจ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือนในงวดบัญชีปี 2553 คงเหลือเงินกู้ที่เป็นหนี้สินยืมระยะยาว จำนวน 611.43 ล้านบาท

3.14 ประมาณการหนี้สินระยะยาว คือเงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน ซึ่งองค์การฯ ได้จัดตั้งเงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน เพื่อไว้จ่ายเป็นเงินบำเหน็จให้กับพนักงานที่พ้นสภาพการเป็นพนักงาน ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับขององค์การฯ ฉบับที่ 47 ว่าด้วยเงินบำเหน็จ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยองค์การฯจ่ายสมทบเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานร้อยละ 12 ของ เงินเดือนพนักงานทุกสิ้นเดือนและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน และ ณ วันสิ้นงวดจะจ่ายเงินสมทบเงินกองทุน บำเหน็จพนักงาน ให้เท่ากับภาระผูกพันที่จะต้องจ่าย รับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุน โดยดอกผลที่เกิดจากเงินกองทุน บำเหน็จพนักงาน รับรู้เป็นรายได้ในงบการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2553 ประมาณการหนี้สินระยะยาว เงินกองทุน บำเหน็จ มียอดคงเหลือเท่ากับภาระผูกพันที่พึงต้องจ่ายจำนวน 3,521.84 ล้านบาท

3.15 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นจำนวน 169.11ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินประกันตัวพนักงานจำนวน 34.29 ล้านบาท3.16 ทุนรับจากงบประมาณ ตั้งแต่ปี 2522 - 2544 เป็นเงิน จำนวน 11,089.42 ล้านบาท



- BMTAloan bond B.E.2553 No.7 amounting to1,000.00 million Bahtfor payment of liabilities on fuel expense, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on2September 2010,having redemption period of7 years, with interest rate of 3.42% per annum, and interest payable every 6 months
- BMTAloan bond B.E.2553 No.8 amounting to950.00 million Bahtfor payment of liabilities on fuel expense with penalties, having Ministry of Finance as guarantor, being issued on2September 2010,having redemption period of9 years, with interest rate of 3.50% per annum, and interest payable every 6 months

3.13.3 Loans being charged to Ministry of Finance

Loan being charged to Ministry of Finance, from Siam Commercial Bank as of 28 June 2010 amounting to 1,120.50 million Baht, to support the income for free bus service, with repayment term of 2 years, free of liability on principal for 1 year, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.798% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 1,120.50million Baht

Loan being charged to Ministry of Finance, from Krung Thai Bank as of 7 September 2010 amounting to 611.43 million Baht, to support the income for free bus service, with repayment term of 1 year and 2 months, free of liability on principal for 1 year, principal repayment on the last installment in full amount, having interest rate equal to the average interest rate for 6-month fixed savings of natural persons at 4 major commercial banks, plus 0.84% per annum, and interest payable every 6 months. In the accounting period of year 2010, there was an outstanding loan as long-term debt totaling 611.43million Baht

- 3.14 Estimated long-term liabilities are the bonus funds for employees that corporate has provided for retired employees based on corporate regulations No. 47 with pension and amendments.BMTA supports 12% of salary at the end of month and this expense will be recorded in Balance Sheet. At the end of the period, supported in Financial Statement of September 30th, 2009 estimated long-term liabilities of bonus fund remain as much obligation to pay as 3,521.84Million Baht.
 - 3.15 Other fixed assets are 169.11 million Baht, mainly employee collateral of 34.29million Baht
 - 3.16 Fund from budget during 19779-2001, 11,089.42 million Baht



3.17 ผลการดำเนินงานขององค์การฯ สำหรับงวดบัญชีปี 2553 และ 2552 สรุปได้ดังนี้

				หน่วย : ล้านบาท
	<u>ปี 2553</u>	ปี 2552		เพิ่ม (ลด)
			<u>จำนวนเงิน</u>	<u>ร้อยละ</u>
รายได้จากการดำเนินงาน	7,166.01	7,394.61	(228.60)	3.09
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน	<u>12,953.66</u>	11,734.69	1,218.97	10.39
ขาดทุนจากการดำเนินงาน	(5 ,787.65)	(4,340.08)	1,447.57	33.35
รายได้อื่น	819.04	372.67	446.37	<u>119.78</u>
ขาดทุนสุทธิ	(4,968.61)	(3,967.41)	1,001.20	25.24

บทวิเคราะห์ทางการเงิน

ในปี 2553 องค์การฯ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น จำนวน 1,001.20ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 25.24 เนื่องจากองค์การฯ มีรายได้จากการดำเนินงานลดลง 228.60 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น 1,218.97ล้านบาท และในส่วนรายได้อื่นเพิ่มขึ้น 446.37 ล้านบาท

รายได้จากการดำเนินงานลดลง เนื่องจากองค์การปลดรถโดยสารที่ไม่สามารถใช้งานได้ออกจากรถประจำการ ทำให้รถประจำการ คงเหลือ 3,506 คัน ขณะที่รถจอดช่อมมีจำนวนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นผลทำให้รายได้ค่าโดยสารลดลง ส่วนค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น สาเหตุเกิดจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงปรับราคาเพิ่มขึ้น เป็นผลให้ภาษีมูลค่าเพิ่มสูงตามไปด้วย ประกอบกับสิทธิผลประโยชน์ของพนักงานเพิ่มขึ้นจากการจ่ายค่าครองชีพชั่วคราวและการตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญของ ลูกหนี้ผ่อนชำระและส่วนหนึ่งเกิดค่าเสื่อมราคารถโดยสารปรับอากาศยูโรทูลดลงเนื่องจากครบอายุการใช้งาน แต่องค์การฯ ยังมีภาระดอกเบี้ยตามสัญญากู้ยืมเงินระยะยาว จึงทำให้องค์การฯ ดำเนินการขาดทุนต่อเนื่องมาโดยตลอด

ค่าตอบแทนกรรมการ

เป็นค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การฯ ในงวดนี้มีจำนวน 1.70 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากงวดก่อน จำนวน 0.27 ล้านบาท



3.17 Corporate performance in fiscal year 2010 and 2009

			U	nit : Million Baht
	2010	2009	Incre	ease (Decrease)
			<u>Amount</u>	Percentage
Operating revenue	7,166.01	7,394.61	(228.60)	3.09
Operating expenses	12, 953.66	11,734.69	1,218.97	10.39
Operating loss	(5,787.65)	(4,340.08)	1,447.57	33.35
Other revenues	819.04	372.67	446.37	119.78
Net loss	(4,968.61)	(3,967.41)	1,001.20	25.24

In year 2010, the organization's operational loss was 1,001.20 million Baht increased, representing 25.24%, since the organization's operational income was 228.60 million Baht decreased while its operational expense was 1,218.97 increased. Other income was however 446.37 million Baht increased.

The operational income was decreased due to the reason that the organization discharged inoperable buses, and therefore there were only 3,506 operable buses left. Number of buses being placed under repair was also increased, and as a result, the income from bus fares was decreased. Furthermore, expenses were increased since the higher price of fuel, resulting in the increase of value added tax. In addition, staff benefit was also increased from payment of temporary living expenses and determination of allowance for doubtful accounts of hire-purchase accounts receivable. The depreciation of Euro bus was also decreased as its useful life has expired. Moreover, the organization was liable for interest pursuant to long-term loan contract so it has always encountered loss.

4. Director Remuneration

Meeting allowance for the Executive Board of BMTA in this accounting period was at 1.70 million Baht, which was 0.27 million Baht lower than previous accounting period.



5. เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

ได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความรวมถึง มาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และมาตรฐานการบัญชีที่สภาวิชาชีพบัญชีได้ อนุมัติเพิ่มเติม

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 จำนวน 4,968.61 ล้านบาท หนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 7,546.61 ล้านบาท หนี้สินไม่หมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน จำนวน 54,442.82 ล้านบาท มีผลขาดทุนสะสม จำนวน 73,468.43 ล้านบาท และขาดทุนสะสม เกินส่วนของทน จำนวน 61,989.42 ล้านบาท

งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2553 ได้จัดทำขึ้นตามเกณฑ์ที่ว่าองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จะ ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งถือตามข้อสมมุติฐานทางบัญชีที่ว่าองค์การฯจะประกอบธุรกิจต่อไป ความสมบูรณ์ของข้อ สมมุติฐานนี้ขึ้นอยู่กับความช่วยเหลือจากรัฐบาล ความสามารถขององค์การฯ ในการที่จะรักษาแหล่งเงินทุนที่มีอยู่ใน ปัจจุบัน และความสำเร็จของการดำเนินงานในอนาคต หากองค์การฯ มิได้ประกอบธุรกิจต่อไปแล้ว อาจต้องปรับปรุง มูลค่าสินทรัพย์ตามบัญชี ให้แสดงราคาที่อาจจำหน่ายได้ บันทึกหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและจัดประเภทสินทรัพย์และหนี้สิน ใหม่

6. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดภายหน้า

ณ วันที่ 30 กันยายน 2553องค์การฯ มีภาระผูกพันในภายหน้า ดังนี้

- คดีที่องค์การฯ เป็นโจทย์ฟ้องคู่กรณีในศาลต่างๆ ที่มีเขตอำนาจรวม 33คดี เป็นทุนทรัพย์รวม 20.44 ล้าน บาท ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ระหว่างพิจารณาของศาลชั้นต้น และศาลอุทธรณ์
- คดีที่องค์การฯ เป็นจำเลยรวม 295คดี ทุนทรัพย์รวม 555.26 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างพิจารณาในศาล ชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ และศาลฎีกา แยกเป็น

รถองค์การฯ จำนวน 81คดี เป็นเงิน 163.27 ล้านบาท
 รถเอกชนร่วมบริการ จำนวน 172คดี เป็นเงิน 388.38ล้านบาท
 คดีแรงงาน 30คดี เป็นเงิน 3.56 ล้านบาท
 คดีปกครอง 8คดี เป็นเงิน 0.05 ล้านบาท

- คดีอาญา 4คดี



5. Basis for Preparation of Financial Statements

The financial statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principlesunder Accounting Act B.E.2543, which also included accounting standards being issued pursuant to Accounting Profession Act B.E.2547, and accounting standards being additionally approved by the Federation of Accounting Professions.

Bangkok Mass Transit Authority has encountered operational loss for the year ended 30 September 2010 amounting to 4,968.61 million Baht, having current liabilities 7,546.61 million Baht higher than current assets, non-current liabilities 54,442.82 million Baht higher than non-current assets, accumulated loss amounting to 73,468.43 million Baht, and accumulated loss exceeding its equity amounting to 61,989.42 million Baht.

The financial statements for the year ended 30 September 2010 have been prepared on the basis that Bangkok Mass Transit Authority will continuously carry out its operation, which was based on the accounting assumption that the organization will continue its operation. The validity of this assumption depended on government assistance, capability of the organization to maintain its current funding, and its success in the future. If the organization would not continue its operation, its book value of assets may need to be adjusted to manifest potential selling prices, and potential liabilities should be recorded, as well as reclassification of assets and new liabilities should be conducted.

6. Potential Obligation and Liability

On September 30th, 2010, Corporate is obliged in

- 33 cases as plaintiff in many courts, total amount 20.44 Million Baht, on process of Civil Court,
 The Court of Appeals
- 295 cases as defendant, total amount 555.26Million Baht, on process of Civil Court of Appeals, and Supreme Court, as follows;
- 81 corporate buses cases, total 163.27million Baht
- 172 private service buses cases, total 388.38million Baht
- 30 labors cases, total 3.56million Baht
- 8 labor cases, total 0.05 million Baht
- 4 criminal cases



7. เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบดุล

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ พิจารณาเห็นชอบให้องค์การกู้เงินเพื่อชำระคืนต้นเงินกู้และดอกเบี้ยที่ถึง กำหนดจ่ายในปีงบประมาณ 2554 จำนวน 7,763.578 ล้านบาท โดยให้กระทรวงการคลังค้ำประกันเงินกู้ กำหนดวิธีการ กู้เงินเงื่อนไขและรายละเอียดต่าง ๆ ในการกู้เงินและการค้ำประกันในแต่ละครั้งตามความเหมาะสมและจำเป็น ภายใต้ แผนการบริหารหนี้สาธารณะ ประจำปังบประมาณ 2554

การกู้เงินเพื่อไถ่ถอนพันธบัตรเงินกู้และชำระคืนต้นเงินกู้ระยะยาว (Roll Over) จำนวน 5,721.901 ล้านบาท ปัจจุบันได้มีการออกพันธบัตรเงินกู้ และทำสัญญาเงินกู้ระยะยาว เพื่อจัดหาเงินแล้วดังนี้

- เงินกู้ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1,430ล้านบาท วันครบกำหนดวันที่ 15 ตุลาคม 2557
- เงินกู้ ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 1,000ล้านบาท วันครบกำหนดวันที่ 4พฤศจิกายน 2558
- เงินกู้ ธนาคารออมสิน จำนวน 1,000ล้านบาท วันครบกำหนดวันที่ 13ธันวาคม 2558

สำหรับการกู้เงินเพื่อชำระดอกเบี้ยที่ถึงกำหนด จำนวน 2,041.677ล้านบาท คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติตาม หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร 0506/18295ลงวันที่ 8 ตุลาคม 2553 ให้องค์การฯ กู้เงินเพื่อชำระดอกเบี้ย ดังกล่าวได้โดยให้รับข้อสังเกตของกระทรวงการคลัง โดยการลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่ไม่จำเป็นและปรับปรุง ประสิทธิภาพในการดำเนินงาน และความเห็นของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติโดยเร่ง พิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาหนี้สินขององค์การฯ และเร่งดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2552 เรื่องแผนปรับปรุงการบริหารจัดการและบริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพขององค์การฯ ไปพิจารณาดำเนินการ



7. Subsequent Event

The organization's executive board has approved in allowing the organization to borrow money in order to repay loan principal, as well as interests being due within the fiscal year 2011 amounting to 7,763.578 million Baht, by having Ministry of Finance to guarantee the loan. Money borrowing method, conditions and details, as well as guarantee for each time of loan should be determined as appropriate and necessary under public debt management plan for fiscal year 2011.

Concerning the loan for redemption of loan bond and repayment of long-term loan principal (Roll Over) amounting to 5,721.901 million Baht, currently loan bond has been issued and long-term loan contract has been entered into for fundraising as follows:

- Loan from Krung Thai Bank PCL amounting to1,430 million Baht
 Maturity date:15 October 2014
- Loan from Krung Thai Bank PCL amounting to1,000 million Baht
 Maturity date: 4 November 2015
- Loan from Government Savings Bank amounting to1,000 million Baht
 Maturity date: 13 December 2015

For the loan to pay interests being due amounting to 2,041.677 million Baht, the Cabinet has resolved to approve pursuant to letter of the Secretariat of the Cabinet No. NorRor 0506/18295 dated8 October 2010, for the organization to obtain loan in order to pay such interests by having to accept Ministry of Finance's observation to reduce unnecessary expenses and improve operational effectiveness, as well as opinion of the Office of the National Economic and Social Development Board to accelerate the consideration in finding solution to the issue concerning liabilities of the organization, and accelerate the operation pursuant to the Cabinet's resolution on 29 September 2009 regarding the plan in improving management and service of Bangkok mass transit system of the organization.



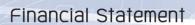
		*			
989	176	1. a.	1919	רוו	19/

รายการ		ปีงา	บประมาณ		
	2549	2550	2551	2552	2553
สินทรัพย์รวม	5.259	4.964	4.181	5,094	7,673
หนี้สินรวม	46.976	51.129	57.252	62,119	69,667
ทุนและส่วนเกินทุน	11.477	11.475	11.475	11,475	11,479
กำไร(ขาดทุน)สะสม	(53,193)	(57,640)	(64,543)	(68,500)	(73,472)
ส่วนของทุน	(41,716)	(46,165)	(53,068)	(57,025)	(61,993)
รายได้ดำเนินงาน	6,925	6,972	6,802	7,395	7,166
รายได้รวม (รายได้อื่น ๆ)	7,079	7,213	7,187	7,768	7,406
ค่าใช้จ่ายรวม	13,346	13,095	14,218	9,468	10,634
ดอกเบี้ยจ่าย	2,091	2,300	2,151	2,266	2,323
ขาดทุนสุทธิ	(6,267)	(5,882)	(7,031)	(3,967)	(4,973)
EBITDA	(3,439)	(2,849)	(4,194)	(1,377)	(2,386)
(ไม่รวมดอกเบี้ยจ่าย,ค่าเสื่อม)					

อัตราส่วนทางการเงิน

หน่วย:ล้านบาท

รายการ					
	2549	2550	2551	2552	2553
ค่าใช้จ่ายรวม/รายได้รวม	1.89:1	1.82:1	1.98:1	1.51:1	1.62:1
ค่าใช้จ่ายบุคคล/ค่าใช้จ่ายรวม(%)	35	35	35	41	38.05
ค่าดอกเบี้ยจ่าย/รายได้รวม(%)	30	32	30	29	29
สภาพคล่องทางการเงิน อัตราส่วน					
เงินทุนหมุนเวียน (สินทรัพย์หมุนเวียน/หนึ่	0.05:1	0.13:1	0.12:1	0.24:1	0.30:1
ความสามารถในการทำกำไร (%)	(88.53)	(81.55)	(97.83)	(51.08)	(62.27)
อัตราส่วนกำไรสทธิ (กำไรสทธิหลังหักภาษ์	⊭ี/ยอดขาย	สทธิ)			



Unit: Million Baht

Items		Bud	dget Period	d		
	2549	2550	2551	2552	2553	
Total Assets	5.259	4.964	4.181	5,094	7,673	
Total Liability	46.976	51.129	57.252	62,119	69,667	
Capital and Exceeding Capital	11.477	11.475	11.475	11,475	11,479	
Accomulated Income (Loss)	(53,193)	(57,640)	(64,543)	(68,500)	(73,472)	
Capital	(41,716)	(46,165)	(53,068)	(57,025)	(61,993)	
Orperation revenue	6,925	6,972	6,802	7,395	7,166	
Total Revenue (Others Income)	7,079	7,213	7,187	7,768	7,406	
Total Expense	13,346	13,095	14,218	9,468	10,634	
Interest expense	2,091	2,300	2,151	2,266	2,323	
Net loss	(6,267)	(5,882)	(7,031)	(3,967)	(4,973)	
EBITDA	(3,439)	(2,849)	(4,194)	(1,377)	(2,386)	
(Exclude Interest expense , Depreciation)						

Financial Ratio

Unit: Million Baht

Items	Budget Period				
	2549	2550	2551	2552	2553
Total Expense / Total Revenue	1.89:1	1.82:1	1.98:1	1.51:1	1.62:1
IndvidusI Expense / Total Expense ('	35	35	35	41	38.05
Interest Expense / Total Revenue ($\%$	30	32	30	29	29
Financial Liquidity Ratio					
Current Capital (Current asset / Curr	0.05:1	0.13:1	0.12:1	0.24:1	0.30:1
Profittability	(88.53)	(81.55)	(97.83)	(51.08)	(62.27)
Net Profit ratio (Net Profit Margin / Net sales)					

บทวิเคราะห์ทางการเงิน



- 1. การหารายได้จากรายได้หลัก คือ รายได้ค่าโดยสารมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากจำนวนรถ จอดช่อมอยู่ใน อัตราสูงและมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปึงบประมาณ 2553 อยู่ที่ 345 คัน/วัน โดยร้อยละ 94-95 เป็นรถปรับ อากาศ ทำให้จำนวนรถให้บริการของรถปรับอากาศลดลง และเสียโอกาสในการหารายได้ นอกจากนี้ในช่วงเดือน มี.ค
 .- พ.ค.53 มีการชุมนุมทางการเมือง รถโดยสารไม่สามารถออกวิ่งได้ตามปกติ รายได้ขาดหายไปประมาณ 198 ล้านบาท แต่รายได้โดยรวมไม่ลดลง เนื่องจากมีรายได้จากการให้บริการรถเมล์ฟรีที่รัฐบาลรับภาระตามต้นทุนของรถธรรมดา และ ในปี 2553 ได้รับเงินอุดหนุนการให้บริการสาธารณะอีก 578.998 ล้านบาท ทำให้รายได้โดยรวมสูงกว่าหลายปีที่ผ่านมา
- ผลการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ฐานะทางการเงินขาดสภาพคล่องมาโดยตลอด เนื่องจากมีภาระ
 หนี้สินสูงกว่าส่วนของทุน โดยในปีงบประมาณ 2553 ขาดทุนสุทธิ 4,973 ล้านบาท ส่งผลให้ส่วนของทุนติดลบ 61,993 ล้านบาท มีหนี้สินรวม 69,667 ล้านบาท ขณะที่ขาดทุนตาม

EBITDA = 2.386.974 ล้านบาท

- 3. คัตราส่วนทางการเงิน
- 3.1 ค่าใช้จ่ายรวม/รายได้รวม อยู่ในอัตรา 1.62 : 1 เนื่องจากรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายมาก จาการ ที่จัดเก็บ ค่าโดยสารต่ำกว่าทุน และผู้ใช้บริการมีแนวโน้มลดลง จากการเจริญเติบโตของระบบขนส่งสาธารณะ ขณะที่มี ค่าใช้จ่ายคงที่ในลักษณะเพิ่มขึ้น ประกอบกับราคาน้ำมันมีการปรับค่าราคาสูงขึ้นตามภาวะตลาดโลก โดยใน ปีงบประมาณ 2553 ราคาน้ำมันเฉลี่ย/ลิตร 26.575 บาท
- 3.2 ค่าใช้จ่ายบุคคล/ค่าใช้จ่ายรวม คิดเป็นร้อยละ 38 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงมาก เนื่องจากลัดส่วน จำนวน พนักงานต่อจำนวนรถโดยสาร = 4.53 คน ต่อรถ 1 คัน (จำนวนพนักงานเฉลี่ย 15,865 คน, จำนวนรถ 3,506 คัน) เกิน ค่าเฉลี่ยของสากล 3.50 คน ต่อรถ 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 29.43 ทำให้ประสิทธิภาพใน การบริหารทรัพยากรบุคคลต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจประเภทเดียวกันในประเทศอื่น ๆ
- 3.3 ค่าดอกเบี้ยจ่าย/รายได้รวม คิดเป็นร้อยละ 29 จากการที่องค์การขาดสภาพคล่องทางการเงิน ส่งผล ให้มีค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น ได้แก่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเหมาช่อม ทำให้ต้องเสียค่าปรับ
- 3.4 สภาพคล่องทางการเงิน มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio) อยู่ในอัตรา 0.30:1 ซึ่งจัดอยู่ ในเกณฑ์ที่ต่ำมาก แสดงว่า ขสมก.มีขีดความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้นที่ต่ำมาก คือ มีสินทรัพย์หมุนเวียนเพียง 0.30 บาท ที่สามารถนำไปชำระหนี้สินหมุนเวียนได้ทุกๆ 1 บาทเท่านั้น ทำให้เกิดการค้างชำระ หนี้ที่สูงมาก
- 3.5 ความสามารถในการทำกำไร มีอัตราส่วนกำไรสุทธิ (Net Profit Margin) คือกำไรสุทธิต่อขายสุทธิอยู่ ในอัตราติดลบร้อยละ 62.67 แสดงว่า ขสมก.นอกจากจะไม่มีกำไรแล้วยังขาดทุนสูงด้วย



Financial Analysis

- 1. Main earning Bangkok Mass Transit Authority earns revenue from carfare and it has a tendency to be lower since number of bus to be repaired is successively increasing. There were 354 buses per day to be repaired in 2010 budget period and those were air- conditioned buses. This lessened quantities of air-conditioned bus service and lost earning opportunity. Furthermore, there had been political mob during March May in 2010, the corporation could not run service as normal resulting in losing revenue approximate 198 million baht. However, in overview revenue, it not decreased as the government absorbed the costs of non air- conditioned buses. Also the corporation was subsidized 578.998 million baht for public service arrangement, making the higher total revenue than previous years.
- 2. Continuously loss operating results The Corporation has lacked of financial liquidity throughout the years because liabilities exceed costs. Net loss in 2010 budget period is 4,973 million baht influencing to be in debt of 61, 993 million baht and 69, 667million baht for sum of liabilities while EBITDA (earning before interest, taxes, depreciation and amortization) = 2,386.974 million baht

3. Financial ratio

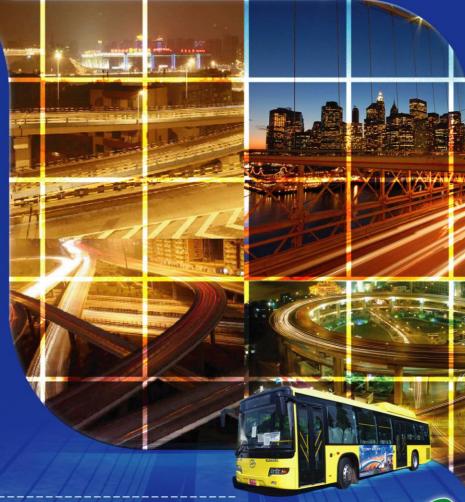
- 3.1 Total expenses / total revenue is 1.62:1 due to revenue is significant lower than expenses because carfare charges are less than actual costs and passengers tend to be lower according to growth of public transportation system while constant costs are higher. Besides, the fuel costs are increasing following to world market condition. An average fuel cost is 29.575 baht per liter.
- 3.2 Individual expense / total expense is 38 percentage which is a pretty high ratio. The ratio of officer per bus = 4.53 officers per bus (average officer is 15,865, average bus is 3,506). The statistics is above the global average that is only 3.50 officers per bus or 29.43 percentages. This ratio results in low efficient human resource management comparing with the same business in other countries.
- 3.3 Interest expenses/total revenue is 29 percentages for the corporation has lacked of financial liquidity affecting high accrued expenses namely; fuel costs and repairing costs so the company has to pay for fine
- 3.4 Financial liquidity Current ratio is 0.30:1 that is a significantly low measurement. The ratio represents limited ability for short term debt repayment of Bangkok Mass Transit Authority. That means only 0.30 baht current asset from each 1 baht can be used to repayment current liabilities. This causes high accrued liabilities.
- 3.5 Profitability The Corporation's net profit margin is in debt 62.67 percentages showing that Bangkok Mass Transit Authority is not only profitless but also loss.

จรรยาบรรณพนักงาน ขสมก. Bangkok Mass Transit Authority officers' ethics

- 1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุจริต ปราศจากอคติและ ไม่ใช้อำนาจหน้าที่ของตนในการแสวงหาผลประโยชน์ ตนเองและผู้อื่น
 - 2. ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถให้เกิดผลดี โดยคำนึงถึงประโยชน์องค์การและสังคม
 - 3. ประพฤติตนเป็นผู้ตรงต่อเวลา พร้อมที่จะอุทิศตนและเวลาให้กับการปฏิบัติงานขององค์การอย่างเต็มที่
 - มีความรัก ความภาคภูมิใจ ในองค์การ ปกป้องและดูแลรักษาชื่อเสียง และภาพลักษณ์ขององค์การ
- ดูแลรักษาและใช้ทรัพย์สินขององค์การอย่างประหยัดคุ้มค่า โดยระมัดระวังมิให้เสียหาย หรือสิ้นเปลือง เสมือนปฏิบัติต่อทรัพย์สินของตนเอง
- 6. ต้องระมัดระวังการแสดงความคิดเห็นต่อบุคคลภายนอก ในเรื่องที่อาจมีผลกระทบต่อชื่อเสียงและการ ดำเนินงานขององค์การ
- 7. ต้องไม่นำข้อมูลที่ตนได้จากการปฏิบัติหน้าที่ไปใช้ในทางมิชอบ หรือเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้บุคคลใด บุคคลหนึ่งที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง
- 1. Perform duty with honesty without prejudice and do not use authority for one's and others benefits
- Perform duty with completely proficiency to generate efficiency considering corporation and 2. societies' benefits
 - Be punctual, ready to dedicate oneself and time for organization's operation
 - Be fond and proud of corporation as well as protect the corporation's reputation and image
 - Properly maintain and worthy use the asset of corporation as one's asset
- 6. Be careful to criticize or express an opinion with others especially the issue influencing the organization's reputation and operation
 - 7. Do not use internal information for dishonest objective or reveal to irrelevant individual



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ 🕬 Bangkok Mass Transit Authority 2010



131 ก.เทียมร่วมนิตร ทั่วยขวาง กกม. 10320 โกรศัพท์ 02256 03390 02246 0741-4 โกรสาร: 02248 7385

Bangkok Mass Transit Authority 131 Themruam mitr Road. Huaykwang Bangkok 10320 Tel. 02256 03390 02246 074144 Fax: 02248 7385 www.bmta.co.th



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Bangkok Mass Transif Authority