

รายงานประจำปี
2556
Annual Report 2013



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Bangkok Mass Transit Authority

Call Center **1348**
www.bmta.co.th

CONTENTS

สารบัญ

- 02** ประวัติความเป็นมา ขสมก.
BMTA History
- 06** วิสัยทัศน์/ภารกิจ
Vision/Duty and Responsibility
- 08** พันธกิจ/วัตถุประสงค์/เป้าหมาย
Mission/Objectives/Goals
- 11** แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ
ที่มีต่อการขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Statement of Direction of Shareholders
and Government Sector to Bangkok
Mass Transit Authority
- 12** ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ
Type of operation and characteristics
- 13** ชื่อ ประเภทธุรกิจ สถานที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร
และสัดส่วนการถือหุ้นของนิติบุคคล
ที่รัฐวิสาหกิจถือหุ้นโดยตรงตั้งแต่ร้อยละ 25 ขึ้นไป
Name, Type of Business, Location, Telephone
number, Facimile and Shareholder information that
the State Enterprise directly holds 25% and up
- 14** สถานะทางการเงิน
Financial Statement
- 16** ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ
Main Factors Affecting the BMTA Business
- 18** ภาพอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต
Industrial situation and future prospects
- 21** แนวโน้มการให้บริการ และแผนโครงการในอนาคต
Direction for services and future plans
- 24** โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
BMTA's Organization Structure
- 26** คณะกรรมการบริหารกิจการขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ปี 2556
BMTA's Board of Director 2013
- 30** รายชื่อคณะผู้บริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
BMTA's Management Team
- 40** อัตรากำลังพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Bangkok Mass Transit Authority Manpower





โครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายปีงบประมาณ 2556
Structure of Revenues and Expenses
for Fiscal Year 2013 42

การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบัน
Current important investments 50

ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2556
Outcome of operations for fiscal year 2013 53

บทวิเคราะห์ทางการเงิน
Financial Analysis 57

การบริหารจัดการองค์กร -
การบริหารความเสี่ยงขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ
The organization management – Risk management
of the Bangkok Mass Transit Authority 59

การควบคุมภายในองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Internal Control of BMTA 63

การตรวจสอบภายใน
Internal auditing 66

การดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม
Implementation of Actions on Corporate Social
Responsibility (CSR) 67

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี
ขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Corporate Governance of Bangkok Mass
Transit Authority 71

โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบ
ของคณะกรรมการ
The Structure of the Board and its Responsibility 76

บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กร
Roles of the BMTA Executive Board 77

ระเบียบขององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2553
Regulations of the Bangkok Mass Transit Authority
on Conflict of Interest Year 2010 (B.E. 2553) 80

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ
Report of the Committee to Inspect State Enterprises 90

รายงานคณะกรรมการสรรหา
Report of the Selection Committee 93

รายงานของผู้สอบบัญชี
Auditor's Report 96

จรรยาบรรณพนักงานต่อองค์กร
Ethics of employees to the organization 138



ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจ

Information on State Enterprises

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (วสมท.)

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA)



ประวัติความเป็นมา วสมท.

กิจการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครในสมัยก่อนเรียกว่า **รถเมล์** เข้าใจว่าคงเรียกชื่อตามเรือเมล์ รถเมล์ที่เกิดขึ้นครั้งแรกใช้กำลังม้าลากจูงซึ่ง**พระยาภักตินรเศรษฐ** (นายเลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มกิจการรถเมล์ เมื่อปี พ.ศ. 2450 จิงจากสะพานยศเส (กษัตริย์ศึก) ถึงประตูน้ำสระปทุม แต่เนื่องจากใช้ม้าลากจึงไม่รวดเร็วทันใจ และไม่สามารถให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้เพียงพอ ต่อมาในปี พ.ศ. 2456 พระยาภักตินรเศรษฐจึงได้ปรับปรุงกิจการใหม่ พร้อมกับเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินรถ โดยนำรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ดมาวิ่งแทนรถเดิมที่ใช้ม้าลาก พร้อมทั้งได้ขยายเส้นทางให้ไกลขึ้นถึงบางพลู (ประตูใหม่ตลาดยอด)

การประกอบอาชีพรถโดยสารประจำทางได้ขยายตัวขึ้น เมื่อรัฐบาลได้สมโภชกรุงรัตนโกสินทร์

BMTA History

In the past, bus services in Bangkok were called “**Rot Mae**”, which was presumably called after “**Rua Mae/Boat-Bus**”. Originally, transport service was provided by horse-drawn carriages from Yodsae bridge (Kasat Suk) to Pratunam Sra Pathum, which was first introduced in 1907 by **Praya Phakdi Noraset** (Lert Setthabutr). However, the horse-drawn carriages were not fast and convenient enough to serve the rising demand of the commuters. Later in 1913, Phraya Phakdi Noraset modified his business, changing the means of transportation. He brought Ford motorcars in replacement of the horse-drawn carriages and expanded the route to Bang Plu (Pratu Mai Talad Yod).

The business of bus service rapidly expanded when the government built Phra Phuttha Yodfa Bridge

150 ปี (พ.ศ. 2475) ได้สร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนครและธนบุรี ต่อมาในปี พ.ศ. 2476 กิจการรถเมล์เริ่มเป็นปึกแผ่น มีเศรษฐีชาวจีนสังเกตเห็นว่าเป็นอาชีพที่มั่นคงและทำรายได้ดีอย่างหนึ่ง จึงได้ก่อตั้งบริษัท ทรนกรขนส่ง เดินทางจากตลาดบางลำพูถึงวงเวียนใหญ่ หลังจากนั้น มีผู้ลงทุน ตั้งบริษัทเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ นอกจากนี้รัฐวิสาหกิจ และราชการก็ทำการเดินรถด้วย ได้แก่ เทศบาลนครกรุงเทพ เทศบาลนนทบุรี บริษัทขนส่ง จำกัด องค์การขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) และบริษัทเอกชนอีก 24 บริษัท รวมจำนวนผู้ประกอบการในขณะนั้นมีถึง 28 ราย

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ราชการได้ขายรถบรรทุกให้เอกชนเป็นจำนวนมาก ซึ่งเอกชนได้นำมาดัดแปลงเป็นรถโดยสารประจำทาง มีการเลือกเส้นทางเดินรถเอง โดยไม่ให้ซ้ำกับเส้นทางที่มีรถรางวิ่งอย่างเสรีก่อให้เกิดการแข่งขันขึ้น รัฐบาลจึงได้ออกพระราชบัญญัติการขนส่งในปี พ.ศ. 2497 มาควบคุม โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทางต้องขออนุญาตประกอบการขนส่ง ระยะต่อมาการให้บริการรถเมล์มีการเดินรถทับเส้นทางกันบ้าง แก่งแย่งผู้โดยสารกันบ้าง การให้บริการของบริษัทก็ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน การเดินรถกันอย่างเสรี ทำให้เกิดปัญหาความคับคั่งของการจราจรเนื่องจากจำนวนรถในท้องถนนมีมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น ผลเสียจึงตกอยู่กับผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการประสบปัญหาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างฉับพลันตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 เป็นต้นมา แต่ผู้ประกอบการไม่สามารถปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารให้สมดุลกับราคาน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น จึงเป็นผลให้หลายบริษัทเริ่มประสบปัญหาการขาดทุน บางบริษัทมีฐานะขาดทุนจนไม่สามารถรักษาระดับบริการที่ดีแก่ประชาชนต่อไปได้ จึงเป็นที่มาของการรวมรถโดยสารประจำทางต่างๆ ให้เหลือเพียงหน่วยงานเดียว

on the occasion of Rattanakosin Bicentennial celebration of 150 years (1932) in order to link the transportation between Phra Nakorn and Thonburi. Later, in 1933 the operation of the bus service came into being. A wealthy Chinese businessman foresaw that this would grow into a secure occupation that would earn high income. He therefore founded Thannanakhon Transport Company Limited to operate a bus line from Bang Lampu market to Wong Wian Yai. Eventually, more investors came in and numerous companies were founded. Apart from this, state enterprises and government agency also ran bus route such as Bangkok Municipality, Nonthaburi Municipality, the Transport Company Limited, Express Transportation Organization of Thailand, as well as 24 other private companies making the total 28 at that time.

After World War II, the government sold many transport trucks to the private sector, which were modified to become buses for public transportation. The bus route was identified so as not to overlap with the tram route and to allow competition. The government promulgated the Transportation Bill of 1954 in order to control and direct public bus operators, setting up regulations for permission to operate buses. In the following period, bus services were operated on some overlapping routes and competed for passengers. The services were also not of the same standard. The open competition created traffic congestion because there were too many buses on the road than necessary. The negative impact therefore fell on the service consumers, especially entrepreneurs who had to face to higher expenses because of the rise in the oil prices in the market from 1973 onwards. The operators were not able to increase the fare for bus rides to be in correspondence with the increasing price of gasoline and other expenses. Many companies faced losses and were not able to provide quality services for the public. This was the background which led to the creation of single bus operating service.

ต่อมาในเดือนกันยายน พ.ศ. 2518 สมัยรัฐบาล **ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช** เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีมติของคณะรัฐมนตรี ให้รวมรถโดยสารประจำทาง ในกรุงเทพมหานครเป็นบริษัทเดียวเรียกว่า “บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด” เป็นรัฐวิสาหกิจประเภท บริษัท จำกัด รัฐบาลถือหุ้น 51% และเอกชนถือหุ้น 49% แต่การจัดตั้งบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ในขณะนั้นมีปัญหาบางประการด้านกฎหมาย การจัดตั้งในรูปแบบของการประกอบการขนส่ง ต่อมาในสมัยรัฐบาล **ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช** เป็นนายกรัฐมนตรี จึงได้ออกพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้ง เป็นองค์การของรัฐ ชื่อว่า “องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร” เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2519

โดยรวมกิจการรถโดยสารทั้งหมดจากบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด มาขึ้นกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ ประเภทกิจการ สาธารณูปโภค ในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภารกิจและขอบเขตความรับผิดชอบในการจัดรถโดยสารประจำทาง วิ่งให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสาร ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสงคราม และนครปฐม มีผู้ใช้บริการ ประมาณกว่า 3 ล้านคนต่อวัน นอกจากนี้ ยังมีหน้าที่ในด้านประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับ หรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล เนื่องจากกิจการเดินรถโดยสารประจำทาง จัดเป็นสาธารณูปโภคชนิดหนึ่งของรัฐ ที่ให้บริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อย และปานกลางเป็นหลัก การดำเนินงาน จึงมุ่งสนองตอบนโยบายของรัฐบาล ในด้านการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้มี รายได้น้อยโดยไม่หวังผลกำไร การจัดเก็บ ค่าโดยสาร จึงอยู่ในอัตราต่ำกว่าต้นทุน ตามที่ รัฐบาลเป็นผู้กำหนดนโยบาย การให้บริการของ ขสมก. มุ่งเน้นในด้านความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของ ผู้โดยสารเป็นหลัก





In September 1975, when **M.R. Kukrit Pramoj** was Prime Minister, a Cabinet resolution combined all bus operators into one entity called Mahanakhon Transport Company Limited which was a state enterprise in the form of a “company limited” with the government holding 51% share and the private sector holding 49% share. However, the creation of Mahanakhon Transport Company Limited at that time created certain legal problems in term of creating a bus operating agency. Later, when **M.R. Seni Pramoj** became Prime Minister, a Royal Decree was issued to create a state agency called the **Bangkok Mass Transit Authority** on 1 October 1975.

Overall, all bus operations of the Mahanakhon Transport Company Limited were transferred to the Bangkok Mass Transit Authority which was a state enterprise in the public utility category under the Ministry of Transportation. Its duties and scope of work are to provide public bus services and provide sending off and pick up services for passengers in the Bangkok area and nearby provinces, namely, Nonthaburi, Pathum Thani, Samut Prakan, Samut Songkhram and Nakhon Pathom. There are over 3 million passengers who use the service daily. Aside from this, the agency is tasked with other operations related to transportation of passengers. This is because public bus services are a type of state utility provided to those with low or medium income. As a core principle of the work, the agency is carrying out the government policy to assist low income earners without expecting profit. The collection of bus fare is therefore lower than the cost, which is according the **government policy**. The services of BMTA focuses on providing services which are convenient, quick, safe, and at low cost for passengers to travel.

BSM

วิสัยทัศน์ (Vision)

ขนส่งมวลชนที่ยั่งยืน บริการตามมาตรฐานสากล ประชาชนสามารถเข้าถึงการให้บริการ ประสานเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งมวลชน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

Sustainable mass transportation, international standard service, public accessibility, mass transportation network link and environmental friendly

ภารกิจ (Duty and Responsibility)

จัดบริการรถโดยสารประจำทางวิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสงคราม และนครปฐม นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในด้านประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล

To provide bus services for passengers in Bangkok and 5 provinces nearby, namely, Nonthaburi, Pathum Thani, Samut Prakan, Samut Songkhram and Nakhon Pathom. To provide also other services related to all types of mass transit.

พันธกิจ (Mission)

“

พัฒนาระบบการให้บริการขนส่งมวลชนโดยสารประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อย่างยั่งยืน เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการได้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาระบบการเดินรถให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ ประยุกต์ใช้วิธีการจัดการและเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ปรับปรุงโครงสร้างและการบริหารจัดการให้เอื้อต่อการปฏิบัติตามภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ

To develop the mass transportation service by bus in Bangkok and nearby provinces in a sustainable way, allowing people to access the service easily, rapidly, economically and safely, including to improve bus route and the management of bus transit system in accordance to public mass transit system. To apply the management method and modern technology in order to reduce cost while being environmentally-friendly. To improve its structure and management in order to accomplish the mission efficiently.

”





วัตถุประสงค์ของหน่วยงาน

1. เพื่อพัฒนาศักยภาพขององค์กรให้สามารถดำเนินการตามภารกิจหลักที่กฎหมายกำหนด ภารกิจตามนโยบายของรัฐบาลและภารกิจตามความต้องการของสาธารณะได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถพึ่งพาตัวเองได้ในอนาคต ไม่เป็นภาระต่อภาครัฐ
2. เพื่อปรับปรุงโครงสร้าง อัตราค่าจ้าง และการบริหารจัดการขององค์กรให้เอื้อต่อการปฏิบัติตามภารกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ
3. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขององค์กรให้สามารถรองรับการขยายตัวของระบบขนส่งมวลชนในภาพรวมและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

Objectives

1. To improve the organization's efficiency operations in order to follow its main mission according to the law, to the government policy and to the public need and self-contained in the future, not to be a burden to the government sector.
2. To improve the organization's structure, manpower and management in order to follow its main mission efficiently.
3. To increase its capabilities as service provider to support the expansion of overall mass transit system and to be environmentally friendly.

เป้าหมาย

1. ให้บริการรถโดยสารประจำทางสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในการเดินทางประกอบธุรกิจและดำเนินชีวิตในแต่ละวันอย่างสะดวกสบายและปลอดภัย
2. พัฒนาคุณภาพการให้บริการ โดยการจัดหารถโดยสารปรับอากาศ NGV มาให้บริการ เพื่อลดมลพิษในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
3. พัฒนาระบบการขนส่งให้มีการเชื่อมประสานกันอย่างบูรณาการ โดยการปรับปรุงเส้นทางให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ รถไฟฟ้ามหานคร และรถไฟฟ้า BTS และจัดทำตั๋วร่วม

Goals

1. To provide bus service for passengers in Bangkok and nearby provinces to commute to work and carry out normal daily life conveniently and safely.
2. To improve the service quality by providing air-conditioned NGV buses to reduce pollution in Bangkok and nearby provinces.
3. To improve and integrate the transportation system by modifying some routes to possibly connect with the other types of mass transport such as Metropolitan Rapid Transit and BTS sky train and combined ticket.



นโยบายของผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ ที่มีต่อการขนส่งมวลชนกรุงเทพ Statement of Direction of Shareholders and Government Sector to Bangkok Mass Transit Authority

กระทรวงการคลัง ได้ประสานกับคณะกรรมการจัดทำบันทึกข้อตกลงฯ (รายสาขา) กระทรวงคมนาคม ในฐานะกระทรวงเจ้าสังกัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสำนักงานนโยบายเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ฯลฯ เพื่อสรุปแนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement of Directions : SODs) ที่มีต่อ ขสมก. ที่จะใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ และชี้ประเด็นที่ ขสมก. ควรให้ความสำคัญและเร่งดำเนินการ ตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการกำหนดตัวชี้วัดสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานของ ขสมก. ต่อไป ซึ่งแนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement of Directions : SODs) ที่มีต่อ ขสมก. มี 3 ระดับ ดังนี้

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภาพรวม

1. เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศบนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขาส่ง

2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการให้มีมาตรฐานสนับสนุนบริการขนส่งมวลชนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐที่มีต่อการขนส่งมวลชนกรุงเทพ

3. พัฒนาคุณภาพการให้บริการและปรับปรุงเส้นทาง ให้สามารถรองรับการขยายตัวของระบบขนส่งในภาพรวมและแก้ไขปัญหาทางการเงินอย่างเป็นรูปธรรม

The Ministry of Finance coordinated with the Committee on Drafting Agreement (sectoral) of the Ministry of Transportation as the overseeing agency, as well as coordinating with other agencies such as the Office of Transportation and Traffic Policy and Planning and Office of the National Economic and Social Development Board, in order to formulate the statement of direction for BMTA. This statement will be used as a guideline for many state enterprises and identifying points in which the BMTA should prioritize and expedite. This will also be used as the guideline in identifying indicators for evaluation of the BMTA's work. The statement of direction for BMTA has three levels namely :

Overall statement of direction of state enterprise

1. To be a mechanism to move forward the strategy for economic and social development of the country on the basic of efficiency and good governance.

Transportation Sector State Enterprises

2. Develop basic infrastructure and transportation networks, linking with networks and providing services of good standard, support mass transportation services, and develop logistic system to increase national competitiveness and support the participation of the private sector.

Shareholder Statement of Direction

3. Develop the quality and services of route to correspond with the expansion of the transportation system in the overall picture as well as concretely overcome financial issues.



ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบการ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดย พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พุทธศักราช 2519 (ประกาศใช้เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2519) มีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

1. ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร
2. ประกอบการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล

Type of operation and characteristics

The Bangkok Mass Transit Authority is a state enterprise in the public utility category under the Ministry of Transportation, which was created under the Royal Decree establishing the Bangkok Mass Transit Authority in 1976 (announced on 19 October 1976) with the following objectives :

1. Operate mass transportation of passengers in Bangkok and between Bangkok with the provinces of Nakhon Pathom, Nonthaburi, Pathum Thani, Samut Prakan and Samut Sakhon.
2. Operate other services related or continuous from mass transportation services.

ชื่อ ประเภทธุรกิจ สถานที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสาร และสัดส่วนการถือหุ้น ของนิติบุคคลที่รัฐวิสาหกิจถือหุ้นโดยตรงตั้งแต่ร้อยละ 25 ขึ้นไป

ชื่อ	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ประเภทธุรกิจ	ประกอบการขนส่งบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
สถานที่ตั้ง	สำนักงานใหญ่ 131 ถนนเทียมร่วมมิตร ห้วยขวาง กทม. 10320
โทรศัพท์:	0 2246 0339, 0 2246 0741-4 Call Center 1348
โทรสาร	0 2247 2189
เว็บไซต์	www.bmta.co.th

ขสมก. เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น 100 เปอร์เซ็นต์

Name, Type of Business, Location, Telephone number, Facimile and Shareholder information that the State Enterprise directly holds 25% and up

Name	Bangkok Mass Transit Authority
Type of Business	Provide mass transit in Bangkok and nearby provinces
Location	Head Office 131 Thiemruam-mitre Rd., Huaykwang, Bangkok 10320
Telephone	0 2246 0339, 0 2246 0741-4 Call Center 1348
Facimile	0 2247 2189
Website	www.bmta.co.th

BMTA is a state enterprise under the Ministry of Transportation, the Ministry of Finance holds 100% share.

สถานะทางการเงิน Financial Statement

หน่วย : ล้านบาท
Unit : million baht

รายการ Items	ปีงบประมาณ/Fiscal year					
	2551 2008	2552 2009	2553 2010	2554 2011	2555 2012	2556 2013
สินทรัพย์รวม Total assets	4,201.03	5,093.64	7,673.29	9,020.63	7,871.85	7,479.67
หนี้สินรวม Total liabilities	57,258.56	62,118.84	69,666.68	76,146.40	81,927.52	86,873.54
ทุนและส่วนเกินทุน Capital & paid-in surplus	11,474.89	11,474.62	11,479.01	11,473.56	11,473.10	11,472.69
กำไร (ขาดทุน) สะสม Accumulated profit (loss)	(64,532.41)	(68,499.82)	(73,472.40)	(78,599.33)	(85,528.76)	(90,866.56)
ส่วนของทุน Equity	(53,067.53)	(57,025.20)	(61,993.39)	(67,125.77)	(74,055.66)	(79,371.16)
รายได้จากการดำเนินงาน Operating income	6,803.34	7,394.61	7,166.01	7,084.80	6,853.79	6,781.00
รายได้รวม (รวมได้อื่น ๆ) Total revenue (including others)	7,188.28	7,767.27	7,985.04	7,901.29	7,754.86	7,489.89
ค่าใช้จ่ายรวม Total expense	14,080.59	9,468.31	12,957.62	13,028.21	13,197.25	12,804.97
ดอกเบี้ยจ่าย Interest payable	2,021.70	2,266.37	2,323.35	2,242.47	2,653.02	2,756.98
ขาดทุนสุทธิ Net loss	(6,892.31)	(3,967.41)	(4,972.58)	(5,126.92)	(5,442.38)	(5,315.08)
EBITDA (ไม่รวมดอกเบี้ยจ่าย, ค่าเสื่อม) (excluding interest payable, depreciation)	(4,184.84)	(1,376.57)	(2,386.77)	(2,619.13)	(2,660.70)	(2,502.75)
ค่าใช้จ่ายบุคคล Personnel expense	4,703.96	4,779.13	4,929.83	5,248.74	5,425.28	4,978.48
สินทรัพย์หมุนเวียน Current assets	1,298.78	2,485.74	3,238.57	3,682.96	4,722.58	5,103.39
หนี้สินหมุนเวียน Current liability	10,613.45	10,423.79	10,789.15	15,678.02	16,848.29	18,554.09

อัตราส่วนทางการเงิน Financial ratio

หน่วย : ล้านบาท
Unit : million baht

รายการ Items	ปีงบประมาณ/Fiscal year					
	2551 2008	2552 2009	2553 2010	2554 2011	2555 2012	2556 2013
ค่าใช้จ่ายรวม/รายได้รวม Total expense/total revenue	1.96	1.22	1.62	1.65	1.70	1.70
ค่าใช้จ่ายบุคคล/ค่าใช้จ่ายรวม (%) Personnel expense/total expense (%)	0.33	0.50	0.38	0.40	0.41	0.38
ค่าดอกเบี้ยจ่าย/รายได้รวม (%) Interest payable/total revenue (%)	0.28	0.29	0.29	0.28	0.34	0.37
สภาพคล่องทางการเงิน อัตราส่วน Liquidity ratio current ratio						
เงินหมุนเวียน (current assets/current liability)						
(สินทรัพย์หมุนเวียน/หนี้สินหมุนเวียน) (current assets/current liability)	0.12	0.24	0.30	0.23	0.28	0.28
ความสามารถในการทำกำไร (%) Profitability ratio (%)						
อัตราส่วนกำไรสุทธิ Net profit margin						
(กำไรสุทธิหลังหักภาษี/ยอดขายสุทธิ) (net profit after tax/net sales)	(95.88)	(51.08)	(62.27)	(64.86)	(70.18)	(70.96)

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ ปัจจัยภายใน

1. การขาดทุนจากการดำเนินงานและหนี้สินสะสม ซึ่ง ขสมก.ไม่มีเงินทุนประเดิมตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง ทำให้ขาดสภาพคล่องทางการเงิน ประกอบกับนโยบายของรัฐที่ควบคุมอัตราค่าโดยสาร (ผ่านคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง) กำหนดราคาค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริง จึงเป็นผลทำให้ ขสมก.ขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ณ เดือนกันยายน 2556 มีหนี้สิน 85,638.916 ล้านบาท และมีสินทรัพย์ 7,063.618 ล้านบาท ทั้งนี้ประเด็นด้านการขาดทุนและหนี้สินสะสมนี้ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการจัดเก็บค่าโดยสารได้ต่ำกว่าเป้าหมาย และมีค่าใช้จ่ายที่สูง ทำให้ ขสมก.ต้องกู้เงินเพื่อนำมาชำระหนี้สินทางการค้า และหนี้สินอื่น ๆ

2. โครงสร้าง ขสมก. มีขนาดใหญ่ เป็นสังคมผู้สูงอายุ มีการบริหารจัดการแบบราชการไม่สามารถรับสมัครพนักงานใหม่ได้ เนื่องจากมติ ครม. ปี 2538 มิให้ ขสมก.เพิ่มอัตรากำลังพนักงานหลังจากเกษียณอายุ ทำให้ ขสมก.มีพนักงานอยู่ในวัยสูงอายุเป็นส่วนมาก ถึงแม้ว่าจะคัดเลือกพนักงานขับรถโดยสารและพนักงานเก็บค่าโดยสาร ที่มีความรู้ความสามารถมาทำงานในตำแหน่งพนักงานสำนักงาน แต่จะไม่ตรงกับสายงาน ทำให้ขาดนวัตกรรมและแนวคิดใหม่ๆ รวมทั้งขาดการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในการทำงาน ต้นทุนด้านบุคลากรสูง โดยมีค่าใช้จ่ายด้านพนักงาน 57.93% ของค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานทั้งหมด เนื่องจากในกิจการต้องใช้แรงงานเป็นส่วนมาก ซึ่ง ขสมก.มีการปรับค่าจ้างเพิ่มขึ้นในแต่ละปี 6.5%

3. พื้นฐานทรัพย์สินมีไม่เพียงพอ โดยมีสถานที่ทำการ พื้นที่จอดเก็บรถโดยสารและสถานที่ซ่อมบำรุงที่เป็นทรัพย์สินของ ขสมก. จำนวน 8 แห่ง ทำให้ต้องเช่าจากรัฐวิสาหกิจและจากเอกชน จำนวน 12 แห่ง โดยผู้ประกอบการที่เช่าจากเอกชนมีราคาค่อนข้างสูงและบางผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นเมื่อต่อสัญญา จึงทำให้ ขสมก.ไม่สามารถจัดหาผู้ประกอบการในระยะเวลาสั้นๆ ได้ ทำให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น

Main Factors Affecting the BMTA Business

Internal Factors

1. The accumulated liabilities and operation loss which BMTA originally did not have starting fund have made the organization lack financial liquidity. Besides, the government's policy (through the Committee of Central Land Transportation) which controls and regulates the service fare has fixed the fare rate lower than the actual cost. These factors have caused BMTA experience a consecutive loss with liability 85,638.916 million baht and assets 7,063.618 million baht as of September 2013. The deficit and accumulated debt partly result from the fare collection which is lower than target as well as the high expenditure. Therefore, BMTA needs to borrow to pay for trade liability and others.

2. BMTA has a big organizational structure which is also an aging society, having a specific bureaucratic management style and it cannot also recruit new employees. The Cabinet resolution in 1995 does not allow BMTA to increase its manpower after staff retirement, resulting in the high number of elderly employees. Although some competent drivers and fare collectors are selected to work as employees in the office, their abilities does not exactly fit in the work type, resulting in lack of innovation and applied technology in work. BMTA business is labour intensive and has high cost of personnel with the personnel expense 57.93% of total operation cost. Its wage has been increased 6.5% yearly.

3. BMTA does not have sufficient property. BMTA's property consists of the office, space for bus garages and place for bus maintenance, totaling only 8 properties. Therefore 12 more are rented from other state enterprises and private companies which are likely expensive and sometimes the price is increasing at the time of contract renewal. BMTA cannot find a new place for parking buses in such a short notice, therefore the organization's expense continuously increases.

1. ความขัดแย้งทางด้านนโยบายของรัฐ
 ขสมก.มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจกระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง มีอำนาจหน้าที่ในการควบคุมอัตราค่าโดยสาร ไม่อนุญาตให้ปรับขึ้นราคาค่าโดยสารตามต้นทุน ที่แท้จริงและการให้ส่วนลดแก่ผู้โดยสารบางกลุ่ม ทำให้ ขสมก.เกิดข้อจำกัดในการให้บริการจึง ส่งผลกระทบต่อการจัดหารายได้ ในขณะที่เดียวกัน กระทรวงการคลัง โดยสำนักงานคณะกรรมการ นโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ผู้กำกับดูแลหลักเกณฑ์ และตัวชี้วัดด้านประสิทธิภาพ คือ การเพิ่มรายได้ ลดการขาดทุน และมีผลกำไรจากการดำเนินงาน แต่นโยบายของรัฐให้การสนับสนุนโครงการรถยนต์ คันแรก ทำให้ประชาชนใช้บริการรถโดยสารประจำ ทางลดลง วัตถุประสงค์ของหน่วยงานที่กำกับดูแล ไม่มีความสอดคล้องกัน

3. เส้นทางกาารเดินทางรวมยังขาดความ
เป็นระบบ เนื่องจากความเจริญขยายตัวออกไป
นอกเมืองจึงต้องมีการปรับปรุงขยายเส้นทางเดินทาง
ตามไปด้วย ประกอบกับการกำกับดูแลที่มุ่งเน้น
ความเป็นระเบียบเรียบร้อยและผลประโยชน์ของ
ผู้ประกอบการเป็นหลัก จึงทำให้เส้นทางมีความวุ่น
และซับซ้อนมากยิ่งขึ้น ทำให้ต้นทุนทั้งระบบเพิ่มขึ้น
เช่น ต้องใช้รถจำนวนมากในการให้บริการ และมี
เส้นทางรถโดยสารประจำทาง (สาย) จำนวนมาก
ทับซ้อนกันอยู่ในช่วงของถนนเดียวกัน เป็นต้น

1. Policy conflict of the government : BMTA is a state enterprise under the Ministry of Transportation. The Committee of Central Land Transportation is authorized to control the bus fare, and it does not allow BMTA to increase or adjust the fare according to the actual cost, at the same time, offering discounts to some passenger groups. BMTA has limitation to render services, affecting its earning income. At the same time, the Ministry of Finance by the State Enterprise Policy Office (SEPO) supervises over the efficiency index, namely to increase income, reduce deficit and make profit from operation. However, the government's policy which supports the First Car Project reduces the demand in using public transportation. Therefore, there is a conflict in objectives of the agencies supervising BMTA.

3. The overall bus routes picture is still unorganized. The city growth is expanding to the suburban area, so the bus routes have to be adjusted and expanded as well. Moreover, the bus supervision mainly emphasizes the traffic order and the operators' benefits, resulting in the complex bus routes and increasing the cost of the whole system, such as a lot of buses needed for service and having many overlapping bus routes, and so on.

ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต Industrial situation and future prospects

การให้บริการรถโดยสารในปี 2556

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556 มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก.ต่อวันเท่ากับ 694,233 คน แบ่งออกเป็นรถปรับอากาศ 224,258 คน, รถธรรมดา 165,628 คน และรถเมล์ฟรีจากภาษีของประชาชนจำนวน 304,347 คน โดยจัดรถวิ่งให้บริการในเส้นทางต่าง ๆ ดังนี้

รายละเอียดการให้บริการเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครปรากฏตามตารางที่ 1 ดังนี้

(1) จำนวนรถโดยสารประจำทางรวม 15,821 คัน แยกเป็น

- รถโดยสารองค์การ 115 เส้นทาง มีรถโดยสารทั้งสิ้น 3,416 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 21.59 แยกเป็นรถธรรมดา 1,579 คัน รถปรับอากาศ 1,717 คัน และรถ PBC จำนวน 120 คัน

- รถเอกชนร่วมวิ่งบริการ 339 เส้นทาง มีรถโดยสารทั้งสิ้น 12,405 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 78.41 แบ่งเป็นรถโดยสารขนาดใหญ่ จำนวน 3,869 คัน คิดเป็นร้อยละ 24.45, รถมินิบัส จำนวน 1,028 คัน คิดเป็นร้อยละ 6.50, รถเล็กวิ่งในซอย จำนวน 2,266 คัน คิดเป็นร้อยละ 14.32, รถตู้โดยสารปรับอากาศ จำนวน 5,055 คัน คิดเป็นร้อยละ 31.95 และรถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 187 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.18

- รวมรถที่วิ่งให้บริการประชาชนในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียงทั้งสิ้น 15,821 คัน วิ่งให้บริการใน 454 เส้นทาง ซึ่งรถโดยสารประจำทางแต่ละประเภทมีรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างกันไป ซึ่ง ขสมก.มีนโยบายในการกำกับควบคุม ดูแลกิจการรถโดยสารประจำทางทุกประเภทให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน ทั้งด้านอัตราค่าโดยสาร ความสะดวก ความปลอดภัย รวมทั้งกิริยามารยาทในการให้บริการของพนักงานประจำรถและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

Bus services for 2013

In fiscal year 2013, there were a total of 694,233 passengers who used the services of BMTA. This can be divided into 224,258 passengers in air-conditioned buses, 165,628 passengers in regular buses and 304,347 passengers in free buses funded from the taxes. These buses serviced the following routes :

Details of bus services in the Bangkok area, as per Chart 1 attached -

(1) Number of buses totaled 15,821, as follows

- BMTA buses in 115 routes, with 3,416 buses or 21.59 percent. Of this number, there are 1,579 regular buses, 1,717 air-conditioned buses and 120 PBC vehicles

- Private joint bus in 339 routes, with 12,405 buses or 78.41 percent. Of this number, there are 3,869 big buses (24.45 percent), 1,028 Minibuses (6.50 percent), 2,266 Shuttles in sois (14.32 percent), 5,055 Air-conditioned vans (31.95 percent) and 187 Suvarnabhumi Airport connection vans (1.18 percent)

- In total, there are 15,821 buses servicing the Bangkok area and nearby provinces, in 454 routes. Each bus service type offer a wide range of services. BMTA upholds the policy of administering and operating all types of bus services for the greatest benefit of the people, in terms of bus fares, convenience, safety, including in providing services from bus conductors and related staff in a polite and courteous manner

ตารางที่ 1 ตารางแสดงจำนวนรถและเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง พ.ศ. 2556
Chart 1 Number of buses and routes for 2013

จำนวนรถ ณ 30 กันยายน 2556/ Number of buses as of 30 September 2013

ประเภทผู้ให้บริการ/ Type of service	จำนวนรถ Buses	ร้อยละ Percentage	จำนวนเส้นทาง Routes	ร้อยละ Percentage
รถ ขสมก./BMTA buses	3,416	21.59	115	25.33
รถร่วมบริการ (รถใหญ่) Private joint buses (big buses)	3,869	24.45	100	22.03
รถมินิบัส/Mini-buses	1,028	6.50	(42)	-
รถเล็กวิ่งในซอย/Shuttles in sois	2,266	14.32	112	24.67
รถตู้โดยสารปรับอากาศ/Air-conditioned vans	5,055	31.95	120	26.43
รถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ Suvarnabhumi Airport connection vans	187	1.18	7	1.54
รวม/Total	15,821	100	454	100

หมายเหตุ : ตัวเลข () จำนวนเส้นทางที่วิ่งร่วมกับเส้นทางของรถธรรมดาและรถปรับอากาศ โดยจะไม่มาคิดรวมกับจำนวนเส้นทางที่ได้รับอนุญาต

Note : Numbers in () indicate routes shared with regular and air-conditioned vehicles in normal traffic, without counting authorized routes

(2) จำนวนเส้นทางเดินรถในปี 2556 มีจำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทางรวมทุกประเภทจำนวน 454 เส้นทาง แบ่งเป็น

- เส้นทางเดินรถ ขสมก. จำนวน 115 เส้นทาง
- เส้นทางเดินรถบริษัทเอกชนร่วมบริการ (รถใหญ่) จำนวน 100 เส้นทาง
- เส้นทางเดินรถเล็กในซอย จำนวน 112 เส้นทาง
- เส้นทางเดินรถตู้โดยสาร (รวมรถตู้ CNG) จำนวน 120 เส้นทาง
- เส้นทางรถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 7 เส้นทาง

เมื่อพิจารณาสัดส่วนเส้นทางเดินรถโดยสารที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครจำแนกแต่ละประเภท พบว่า เส้นทางรถตู้โดยสารปรับอากาศ มีสัดส่วนมากที่สุดคือร้อยละ 26.43 รองลงมา ได้แก่ เส้นทางรถโดยสาร ขสมก. คิดเป็นร้อยละ 25.33

(2) Number of routes in 2013 including all types of buses in 454 routes, as follows

- 115 routes for BMTA buses
- 100 routes for Private joint buses
- 112 routes for Shuttles in sois
- 120 routes for passenger vans (including CNG)
- 7 routes for Suvarnabhumi Airport connection vans

When considering the proportion of passenger bus route types in the Bangkok area, it is found that Air-conditioned buses had the highest share with 26.43 percent, followed by BMTA buses with 25.33 percent and as the third highest share of route type are the shuttles in sois with 24.67 percent.

Currently, the government sector's policy is the conserve energy and fuel, as well as to decrease pollution. The NGV gas project was therefore

โดยมีเส้นทางรถเล็กวิ่งในซอย มีจำนวนเส้นทางเป็นลำดับที่ 3 คิดเป็นร้อยละ 24.67

ปัจจุบันภาครัฐมีนโยบายประหยัดพลังงาน น้ำมันเชื้อเพลิง และลดมลพิษ จึงสนับสนุนให้มีโครงการใช้ก๊าซ NGV อย่างแพร่หลาย ทั้งรถยนต์ขนส่ง รถโดยสารและรถยนต์ส่วนบุคคล และเพื่อสนองนโยบายภาครัฐ องค์การได้ร่วมในโครงการดังกล่าว โดยนำรถโดยสาร ขสมก. และรถเอกชนร่วมบริการ ร่วมกับกระทรวงพลังงาน และ ปตท. จัดทำโครงการสนับสนุนใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงสำหรับรถโดยสาร เนื่องจากปัจจุบันน้ำมันเชื้อเพลิงได้ปรับราคาสูงขึ้น ดังนั้น เพื่อชะลอการขึ้นค่าโดยสารเพื่อไม่ให้กระทบต่อประชาชนผู้ใช้บริการ และเพื่อลดการใช้ปริมาณน้ำมัน จึงได้ปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์รถโดยสารที่ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงเป็นเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง ตลอดจนสนับสนุนให้นำรถโดยสารใหม่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง (CNG) มาให้บริการประชาชน

widely supported for vehicles used for moving and transportation, as well as public buses and private passenger vehicles. To support this government policy, the BMTA joined in such program and, jointly with the Ministry of Energy and PTT Plc., embarked on a project to use natural gas as fuel for BMTA buses and private joint buses. At present, fuel prices are increasingly high. To delay the increase in bus fares, which will affect the public, and to decrease the use of gasoline, the BMTA has converted bus engines that normally use diesel gasoline to use natural gas. Moreover, the BMTA has supported the use of Compressed Natural Gas (CNG) as fuel for new buses servicing the public.

ตารางที่ 1 ตารางแสดงจำนวนรถโดยสารที่ใช้น้ำมันดีเซลและก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง
Chart 1 Number of buses using diesel and natural gas as fuel

ประเภทผู้ให้บริการ Type of service	จำนวนรถ ณ 30 กันยายน 2556 Buses as of 30 September 2013		รวม Total
	จำนวนรถใช้น้ำมันดีเซล Buses using diesel	จำนวนรถใช้ก๊าซธรรมชาติ Buses using natural gas	
รถ ขสมก./BMTA buses	2,977	439	3,416
รถร่วมบริการ (รถใหญ่) Private joint buses (big buses)	-	3,869	3,869
รถมินิบัส/Mini-buses	-	1,028	1,028
รถเล็กวิ่งในซอย/Shuttles in sois	1,813	453	2,266
รถตู้โดยสารปรับอากาศ Air-conditioned vans	30	5,025	5,055
รถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ Suvarnabhumi Airport connection vans	-	187	187
รวม/Total	4,820	11,001	15,821

แนวโน้มนการให้บริการ และแผนโครงการ ในอนาคต

การเดินทางของประชาชนในเมืองส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ เพราะมีเส้นทางครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานคร อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ รถไฟฟ้าใต้ดิน, รถไฟฟ้า BTS, รถแอร์พอร์ตลิงก์ และรถแท็กซี่ได้อีกด้วย แต่ในปัจจุบันการให้บริการยังประสบปัญหาในเรื่องการให้บริการ เช่น วิ่งแย่งผู้โดยสาร ขับด้วยความเร็ว และจอดรอรับผู้โดยสารตามป้ายรถโดยสารประจำทางนาน ส่งผลให้การจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก และเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาของระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะเป็นระบบ กระทรวงคมนาคม จึงมีนโยบายในการนำระบบเทคโนโลยีทั้งระบบ GPS และระบบตั๋วร่วม (E-ticket) มาติดตั้งบนรถโดยสารสาธารณะ เพื่อจัดเก็บข้อมูลและเชื่อมโยงไปยังศูนย์ควบคุมสามารถบริหารจัดการการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการพัฒนารูปแบบการให้บริการให้มีคุณภาพมากขึ้นจึงมีแผน/โครงการดังนี้-

1. แผนพัฒนาการให้บริการด้วยรถโดยสารและ การเชื่อมประสานกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น

เพื่อเป็นการพัฒนาการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ และเชื่อมประสานกับระบบขนส่งรูปแบบอื่นๆ อาทิ รถไฟฟ้ามหานคร และรถไฟฟ้า BTS ตลอดจนการจัดหาเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการเดินทางให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งเป็นการยกระดับคุณภาพ/มาตรฐานการให้บริการให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างทันเวลา (Real time) รวมทั้งสนับสนุนและพัฒนารูปแบบการเชื่อมต่อการระหว่างระบบขนส่งสาธารณะในภาพรวมเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการนำระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

Direction for services and future plans

In large cities, the public usually travel by public transportation, especially public buses because of its expansive routes across the entire Bangkok area. The routes are also connected to other modes of transportation, such as the subway, BTS, airport link and taxis. However, at present, there remains certain issues with regard to service, such as the competition for passengers, speeding and idling at bus stops for too long a time. These issues have resulted in massive traffic jams. To solve these problems in the public bus system, the Ministry of Transportation has utilized new technologies such as GPS and E-ticketing system and installed them on public buses to gather data and link the data with the control center for the most effective management for the development of the service and for better quality services. The organization's development plans are detailed as follows.-

1. Plan to develop services of buses and linkages with other modes of transportation

To develop more efficient services of buses and expand linkages with other modes of transportation, such as the MRT and BTS, as well as to procure new technologies to develop services to the highest efficiency, to raise the quality and standards of services to satisfy the needs of passengers in real time mode, as well as support and develop the linkages with public transportation in the overall picture to promote and support the customization of an electronic ticketing system for the maximum benefit.

2. แผนลดการใช้พลังงานน้ำมันดีเซลและสนับสนุนการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีภารกิจในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีรถยนต์โดยสารที่อยู่ในความรับผิดชอบ จำนวนทั้งหมด 15,821 คัน เป็นรถของกิจการ จำนวน 3,416 คัน รถของเอกชนร่วมบริการ จำนวน 12,405 คัน เนื่องจากปัญหาราคาน้ำมันแพง และปัญหาด้านมลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มมากขึ้น องค์การจึงได้สนับสนุนผลักดันให้มีการใช้ก๊าซธรรมชาติในรถยนต์โดยสารให้มากขึ้นทั้งรถโดยสารขององค์การเองและรถเอกชนร่วมบริการ

ขสมก.จึงได้จัดทำโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติเพื่อนำมาทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ใช้น้ำมันดีเซลจำนวน 3,183 คัน และคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2556 เห็นชอบให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 3,183 คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ใช้น้ำมันดีเซล ภายในวงเงินรวมทั้งสิ้น 13,162.20 ล้านบาท

2. Plan to decrease the use of diesel and promote the use of natural gas as fuel

The Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) is tasked with providing transportation services in Bangkok and the vicinity, with a total of 15,821 buses in its responsibility, including 3,416 BMTA buses and 12,405 private joint buses. Due to the high prices of gasoline and increasing pollution in Bangkok and vicinity, the BMTA has therefore supported the use of natural gas in buses, both BMTA and private joint buses.

BMTA initiated the procurement project to buy 3,183 buses using natural gas, to replace buses using diesel. The Cabinet, on 9 April 2013, approved this procurement project to buy 3,183 NGV buses to replace buses using diesel in the amount of 13,162.20 million baht.



ในส่วนของรถเอกชนร่วมบริการ องค์การ ได้ออกระเบียบว่าด้วยการบริหารจัดการและการกำกับดูแลรถโดยสารร่วมบริการ พ.ศ. 2550 ข้อ 10 รถโดยสารที่ขอเข้าร่วมเดินรถต้องมีคุณลักษณะดังนี้.-

10.1 เป็นรถใหม่ที่มีเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG

10.2 เป็นรถที่ประกอบขึ้นใหม่ที่มีเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG

10.3 เป็นรถปรับปรุงตัวถังใหม่ และดัดแปลงเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG

ดังนั้น เอกชนที่เข้าร่วมให้บริการเดินรถโดยสารกับ ขสมก. ต้องเป็นรถยนต์โดยสารที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG หรือเป็นรถที่ปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ใช้ก๊าซธรรมชาติ CNG จึงสามารถเข้าร่วมให้บริการได้

For private joint buses, the BMTA announced the Regulation on Management and Oversight Operation of Private Joint Buses of 2007, Article 10, stating that buses applying to provide service on routes must have the following specification.-

10.1 Be a new vehicle with an engine that is CNG-compatible

10.2 Be a newly-assembled vehicle with an engine that is CNG-compatible

10.3 Be a vehicle that has a new body and modified to have an engine that is CNG-compatible

Therefore, private joint buses joining the BMTA routes must use CNG or be modied to have an engine that is CNG-compatible, to be qualified to join such service route.



โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
แบบท้ายข้อบังคับองค์การฉบับที่ 159
ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2552



หน่วยงานกำกับ (REGULATOR)

หน่วยปฏิบัติ (OPERATOR)

BMTA's Organization Structure
Annex to Regulation No. 159
Dated 29 December 2009



คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี 2556 BMTA's Board of Director 2013

(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ 1 พฤศจิกายน 2554)
(took the position since 1st November 2011)



นายสมชัย ศิริวัฒนโชค

ประธานกรรมการ อายุ 58 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต
มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท การจัดการภาครัฐ
และภาคเอกชนมหาบัณฑิต
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงาน / ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- ปลัดกระทรวงคมนาคม
- อธิบดีกรมการขนส่งทางบก

Mr.Somchai Siriwattanachoke

Chairperson 58 Years old

Education Qualification

- LL.M., Ramkhamhaeng University
- Master of Public Administration Program
in Public and Private Management, National
Institute of Development Administration

Working Experience/Current Position

- Permanent Secretary of Ministry of Transport
- Director-General, Department of Land Transport



พล.ต.ก.สท.พร ดวงแก้ว

รองประธานกรรมการ อายุ 63 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
- ปริญญาโทรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- ข้าราชการบำนาญ

Pol.Lt.Gen Sataporn Dungkaew

Director 63 Years old

Education Qualification

- Royal Police Cadet Academy
- Masters' degree, Public Administration Science, National Institute

Working Experience/Current Position

- Pension Government Officer



อ.ส.สุทธิรัตน์ รัตนโชติ

รองประธานกรรมการ อายุ 54 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรีบริหารธุรกิจบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโทบัญชีมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง (นักวิชาการด้านทรงคุณวุฒิ) กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง

Ms.Suttirat Rattanachot

Director 54 Years old

Education Qualification

- Bachelor's degree, Bachelor of Business Administration, Ramkhamhaeng University
- Masters' degree, Master of Accountancy Program, Chulalongkorn University

Working Experience/Current Position

- Consultant, Public Finance System Development (Academic Finance Expert), Comptroller General's Department, Ministry of Finance



พล.ต.ท.ภานุ เกิดลาภผล

กรรมการ อายุ 58 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
- ปริญญาโทรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- ผู้บัญชาการสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

Pol.Lt.Gen Pharnu Kerdlarpphon

Director 58 Years old

Education Qualification

- Royal Police Cadet Academy
- Masters' degree, Public Administration Science, National Institute of Development Administration

Working Experience/Current Position

- Commissioner of Immigration Bureau



นายประสิทธิ์ ศิริภากรณ์

กรรมการ อายุ 58 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- เนติบัณฑิตไทย
- ปริญญาโทกฎหมายเปรียบเทียบ University of Miami USA

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- อัยการพิเศษฝ่ายสัญญาและหารือ 3 สำนักงานอัยการสูงสุด

Mr.Prasit Siripakorn

Director 58 Years old

Education Qualification

- Thai Barrister
- Masters of Comparative Law, University of Miami USA

Working Experience/Current Position

- Special Prosecutor Agreements and Consultation 3, Office of the Attorney General

นายก้านคาย ปากาน

กรรมการ อายุ 58 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏสุรินทร์
- ปริญญาโท รัฐศาสตร์การเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- นักธุรกิจภาคเอกชน

Mr.Khamkan Phatan

Director 58 Years old

Education Qualification

- Bachelor of Science, Surin Rajaphat University
- Masters of Political Science (Politics and Governments), Ramkhamhaeng University

Working Experience/Current Position

- Private Business



นางปราณี สุกระสร

กรรมการ อายุ 62 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- อดีตรองผู้อำนวยการฝ่ายบริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
- นักธุรกิจภาคเอกชน

Mrs.Pranee Sugrasorn

Director 62 Years old

Education Qualification

- LL.M., Ramkhamhaeng University
- Masters of Political Science (M.A.)

Working Experience/Current Position

- Former Deputy Director (Administration), Bangkok Mass Transit Authority
- Private Business

นายโอกาส เพชรมณี

กรรมการและเลขานุการ อายุ 56 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี จากศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี
- ปริญญาโท มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ประวัติการทำงาน /ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง

- ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Mr.Opart Petchmunee

Director 56 Years old

Education Qualification

- Bachelor's degree, Merchant Marine Training Centre
- Master's degree, Sukhothai Thammathirat Open University

Working Experience/Current Position

- Director, Bangkok Mass Transit Authority



รายชื่อคณะผู้บริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ BMTA's Management Team



นายโอภาส เพชรมุณี

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Mr.Opart Petchmunee

Director



นายสมศักดิ์ บุญช่วย

รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร

Mr.Somsak Boonchuay

Deputy Director (Administration)



นายนเรศ บุญเปี่ยม

รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ

Mr.Narade Boonpiam

Deputy Director (Bus Operation)

ว่าที่พันตรี วัชรแก้ว โพธิ์ทองนาค
รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ
Acting Maj. Chatkaeo Photongnak
Deputy Director (Private Joint Bus Operation)



นายวิศิษฐ์ วงศาโรจน์
ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
Mr. Wisit Wongsaroj
Assistant Director (Administratistration)

น.ส.ยุพิน เมฆศิริยุศิริ
ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1
Miss Yupin Mekhirunsiri
Assistant Director (Bus Operation 1)





นายนิพนธ์ เทียวพานิช

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 2

Mr.Nipon Theopanich

Assistant Director (Bus Operation 2)

นางจิตตรา ศรีรุ่งเรือง
ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ

Mrs.Chittra Srirungruang

Assistant Director (Private Joint Bus Operation)



นางอุทัยวรรณ สุวรรณปากแพรก

ผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ

Mrs.Utaiwan Suwanpakprak

Director of Director General Department

นายพงษ์พิทยา แก้วม่วง
ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ
Mr.Pongpitaya Kaewmuong
Director of Audit Department



น.ส.พจนีย์ จิตตังวัฒนา
ผู้ตรวจการ
Miss Pojanee Chittangwatana
Inspector General

นางวารุณี วิกุล
ผู้อำนวยการสำนักบริการและจัดซื้อ
Mrs.Warunee Wikul
Director of Service and Purchasing Department





นางช่อทิพย์ ศรีสัตนาควงค์

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าหน้าที่

Mrs.Chautip Srisatanakavong

Director of Personnel Department

น.ส.เอมอร อจณรงค์

ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง

Miss Aimon Artnarong

Director of Account and Central Fund Department



นางพวงพร ปิ่นภิบาล

ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาบุคลากร

Mrs.Puangporn Pinpibal

Director of Personnel Development Department



นางวรวรรณ วรกุล
ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
Mrs.Vorapran Voragul
Director of Legal Department



นายยุक्त จารุมิ
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
Mr.Yook Jarupume
Director of Planning Department

นางเบญจมาศ พงศ์สรฤทธิ์
ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
Mrs.Benjamas Pongsorrarith
Director of Information Technology Department





นางบุญส่ง อาสนกุล

ผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

Mrs. Bonsong Arasanakul

Director of Risk management and Internal
Control Department

นางสาวสุวิมล รุ่งโรจน์วัฒนา

ผู้อำนวยการสำนักบริหารการเดินรถ

Mrs. Suvimol Roongrojwatana

Director of Bus Management Department



นายพีระพงษ์ ไคว่สุวรรณ

ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ 1

Mr. Peerapong Kowsuwon

Director of Personnel Development Department

นายมนต์เทพ วีระเหมฤตวงศ์
ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ 2
Mr.Monthep Verahemritevong
Director of Private Joint Bus Operation 2 Department



นายประยูร ช่วยแก้ว
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 1
Mr.Prayoon Choygeo
Director of Bus Operation Zone 1

นายชัยยุทธ สามเพชรเจริญ
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 2
Mr.Chaiyoot Sampetcharoen
Director of Bus Operation Zone 2





นายสุริยะ สาเอี่ยม

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 3

Mr.Suriya Saiem

Director of Bus Operation Zone 3



นายชูชาติ ซาปูน

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 4

Mr.Chuchart Sapun

Director of Bus Operation Zone 4



นายคมสัน โชติประดิษฐ์

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 5

Mr.Komson Chotpradit

Director of Bus Operation Zone 5

นายกฤษณชัย ดันน์
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 6
Mr.Kritsanachai Dunn
Director of Bus Operation Zone 6



นายวีรศักดิ์ ลิมสุทธีวันภูมิ
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 7
Mr.Weerasak Limsuthivanphoom
Director of Bus Operation Zone 7

นายไชยา อยู่อ่อน
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 8
Mr.Chaiya Yu-on
Director of Bus Operation Zone 8



อัตรากำลังพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556

ลำดับ	ตำแหน่ง	สนญ.	เขต 1	เขต 2	เขต 3	เขต 4	เขต 5	เขต 6	เขต 7	เขต 8	รวม	หมายเหตุ
1	ผู้อำนวยการ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	อัตราจ้าง (สนญ.)
2	ที่ปรึกษาองค์การฯ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3	ประจำฝ่าย, องค์การฯ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- ผอก. 1 อัตรา
4	รองผู้อำนวยการ	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	- แพทย์ 1 อัตรา
5	ผู้ช่วยผู้อำนวยการ	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	- พยาบาล 3 อัตรา
6	ผู้อำนวยการสำนัก/ผู้ตรวจการ	14	-	-	-	-	-	-	-	-	14	- นิติกร 13 อัตรา
7	ผู้อำนวยการเขต	-	1	1	1	1	1	1	1	1	8	รวม 18 อัตรา
8	ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต/สำนัก	13	1	1	1	1	1	1	1	1	21	อัตราจ้าง (เขต 1)
9	หัวหน้ากลุ่มงาน (ระดับ 6-7)	31	5	5	5	5	5	5	5	5	71	พกส.รณเมล์ฟรี - อัตรา
10	หัวหน้างาน (ระดับ 5)	62	12	12	12	12	13	13	12	12	160	พกส.รณเมล์เงิน 5 อัตรา
11	พ.ประจำสำนักงาน	393	62	60	54	55	66	55	54	54	853	รวม 5 อัตรา
12	แพทย์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	อัตราจ้าง (เขต 5)
13	พยาบาล	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	พกส.รณเมล์ฟรี - อัตรา
14	ผู้ช่วยพยาบาล	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5	พกส.รณเมล์เงิน 11 อัตรา
15	พ.การเงินค่าโดยสาร (เงิน)	-	39	29	38	26	25	22	30	25	234	รวม 11 อัตรา
16	พ.บัญชีค่าโดยสาร (ตัว)	-	24	24	31	21	21	24	25	23	193	อัตราจ้าง (เขต 8)
17	พนักงานสื่อสาร	21	11	11	11	8	8	6	8	6	90	พกส.รณเมล์ฟรี 1 อัตรา
18	ช่างสื่อสาร	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8	พกส.รณเมล์เงิน 7 อัตรา
19	พ.ทำความสะอาด	5	13	4	-	4	5	-	-	3	34	รวม 8 อัตรา
20	ยาม	-	-	-	-	-	-	-	9	1	10	
21	พ.เติมน้ำมันหรือเชื้อเพลิง	-	17	22	18	8	20	12	21	10	128	
22	นักการ	1	1	3	1	-	-	-	-	1	7	
23	พชร.ช่าง	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8	
24	ช่าง	77	-	-	-	-	56	11	-	-	144	
25	พ.ธุรการเดินรถ (จ่ายงาน)	-	20	20	16	13	17	17	17	19	139	
26	ผู้จัดการสาย	-	5	3	3	3	3	3	8	9	37	
27	ผู้ช่วยผู้จัดการสาย	-	10	9	10	12	10	10	5	5	71	
28	นายท่า	-	49	36	40	35	38	29	48	29	304	
29	นายท่าคู่	-	8	8	5	1	6	6	8	8	50	
30	นายตรวจ	-	17	64	29	20	26	22	31	22	231	
31	สายตรวจพิเศษ	197	-	-	-	-	-	-	-	-	197	
32	พชร.สำนักงาน	40	8	10	10	8	11	11	10	11	119	
33	พชร.	-	832	802	695	645	662	643	745	612	5,636	
34	พกส.	-	801	795	693	544	617	494	707	539	5,190	
	รวม	883	1,936	1,919	1,673	1,422	1,611	1,385	1,745	1,396	13,970	

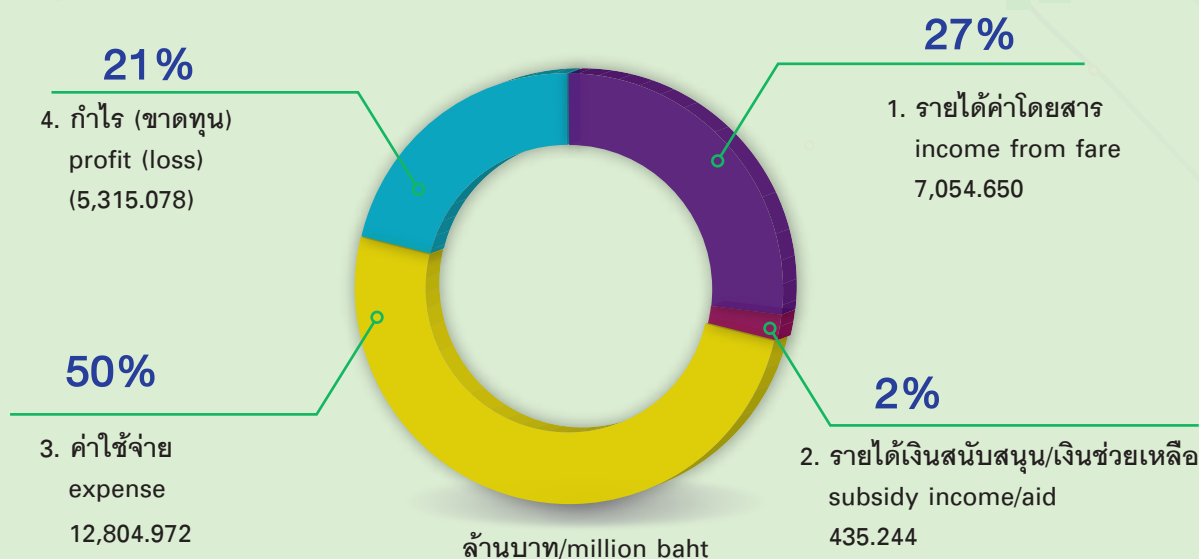
Bangkok Mass Transit Authority Manpower As of 30 September 2013

Sequence	position	HO	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 7	Zone 8	Total	Remarks
1	Director	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Employment (HO)
2	BMTA Advisor	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3	At Department, BMTA	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Director 1
4	Deputy Director	3	-	-	-	-	-	-	-	-	3	Physician 1
5	Assistant Director	4	-	-	-	-	-	-	-	-	4	Nurse 3
6	Bureau Director/Ombudsman	14	-	-	-	-	-	-	-	-	14	Legal Officer 13
7	Zone Director	-	1	1	1	1	1	1	1	1	8	Total 18 positions
8	Assistant Zone Director/Bureau	13	1	1	1	1	1	1	1	1	21	Employment (Zone 1)
9	Work Group Head (level 6-7)	31	5	5	5	5	5	5	5	5	71	fare collector - free bus
10	Work Head (level 5)	62	12	12	12	12	13	13	12	12	160	fare collector, money collecting van 5
11	Office Employee	393	62	60	54	55	66	55	54	54	853	Total 5 positions
12	Physician	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Employment (Zone 5)
13	Nurse	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	fare collector - free bus
14	Assistant Nurse	5	-	-	-	-	-	-	-	-	5	fare collector, money collecting van 11
15	Fare Finance Employee (money)	-	39	29	38	26	25	22	30	25	234	Total 11 positions
16	Fare Account Employee (ticket)	-	24	24	31	21	21	24	25	23	193	Employment (Zone 8)
17	Communications Officer	21	11	11	11	8	8	6	8	6	90	fare collector - free bus 1
18	Communications Engineer	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8	fare collector, money collecting van 7
19	Cleaner	5	13	4	-	4	5	-	-	3	34	Total 8 positions
20	Guard	-	-	-	-	-	-	-	9	1	10	
21	Gasoline, Fuel Filling Employee	-	17	22	18	8	20	12	21	10	128	
22	Janitor	1	1	3	1	-	-	-	-	1	7	
23	Mechanical Driver	8	-	-	-	-	-	-	-	-	8	
24	Mechanics	77	-	-	-	-	56	11	-	-	144	
25	Bus General Administration Employee	-	20	20	16	13	17	17	17	19	139	
26	Route Manager	-	5	3	3	3	3	3	8	9	37	
27	Assistant Route Manager	-	10	9	10	12	10	10	5	5	71	
28	Bus Controller	-	49	36	40	35	38	29	48	29	304	
29	Bus Garage Controller	-	8	8	5	1	6	6	8	8	50	
30	Inspector	-	17	64	29	20	26	22	31	22	231	
31	Special Inspector	197	-	-	-	-	-	-	-	-	197	
32	Office Driver	40	8	10	10	8	11	11	10	11	119	
33	Driver	-	832	802	695	645	662	643	745	612	5,636	
34	Fare Collector	-	801	795	693	544	617	494	707	539	5,190	
	Total	883	1,936	1,919	1,673	1,422	1,611	1,385	1,745	1,396	13,970	

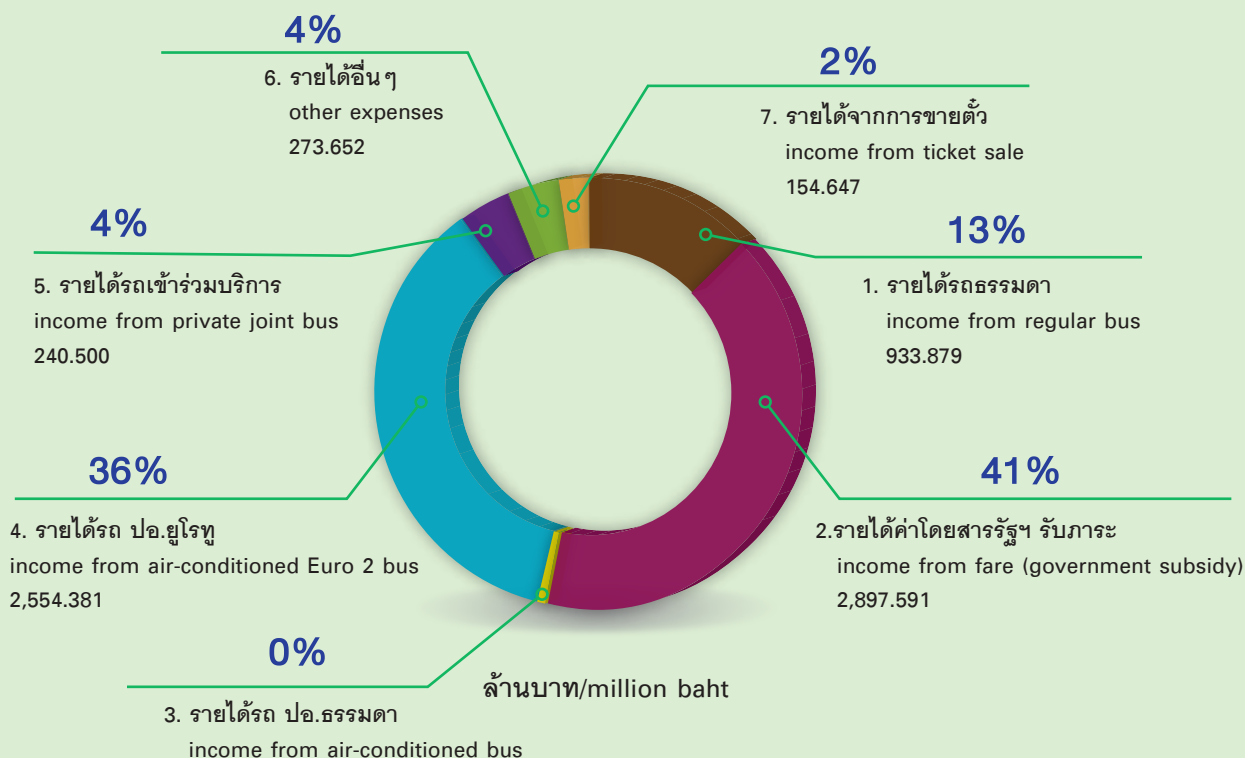
โครงสร้างรายได้และค่าใช้จ่ายปีงบประมาณ 2556 Structure of Revenues and Expenses for Fiscal Year 2013

การเปรียบเทียบเปอร์เซ็นต์รายได้และค่าใช้จ่ายต่อกำไร (ขาดทุน) สุทธิ
Percentage of income & expenditure per net profit (loss)

ณ กันยายน 2556
as of September 2013



โครงสร้างรายได้ Income Structure



หมายเหตุ /footnotes

รายได้จากการดำเนินงาน ประกอบด้วย
income from operation consists of

ล้านบาท/
million baht

- รายได้จากการขายตั๋วให้รถร่วม - รถเมล์เล็ก income from ticket sold to private joint bus - minibus	0.194
- รายได้ค่าเช่าเหมาคัน Income from bus rental	35.325
- รายได้จากรถร่วมธรรมดา income from private joint regular bus	28.492
- รายได้จากรถร่วมปรับอากาศ income from private joint regular bus	29.219
- รายได้จากรถตู้ปรับอากาศ income from air-conditioned bus	55.542
- รายได้จากรถมินิบัส income from minibus	16.135
- รายได้ค่าธรรมเนียมจากรถร่วมบริการและอื่น ๆ income from private joint bus fee	34.066
- รายได้ค่าตอบแทนตามสัญญา PBC Renumeration from PBC contract	2.628
- รายได้จากรถโดยสารขนาดเล็ก (หมวด 4) income from minibus (type 4)	5.677
- รายได้ครอบครัวสุขสันต์ income from Happy Family Program	33.221

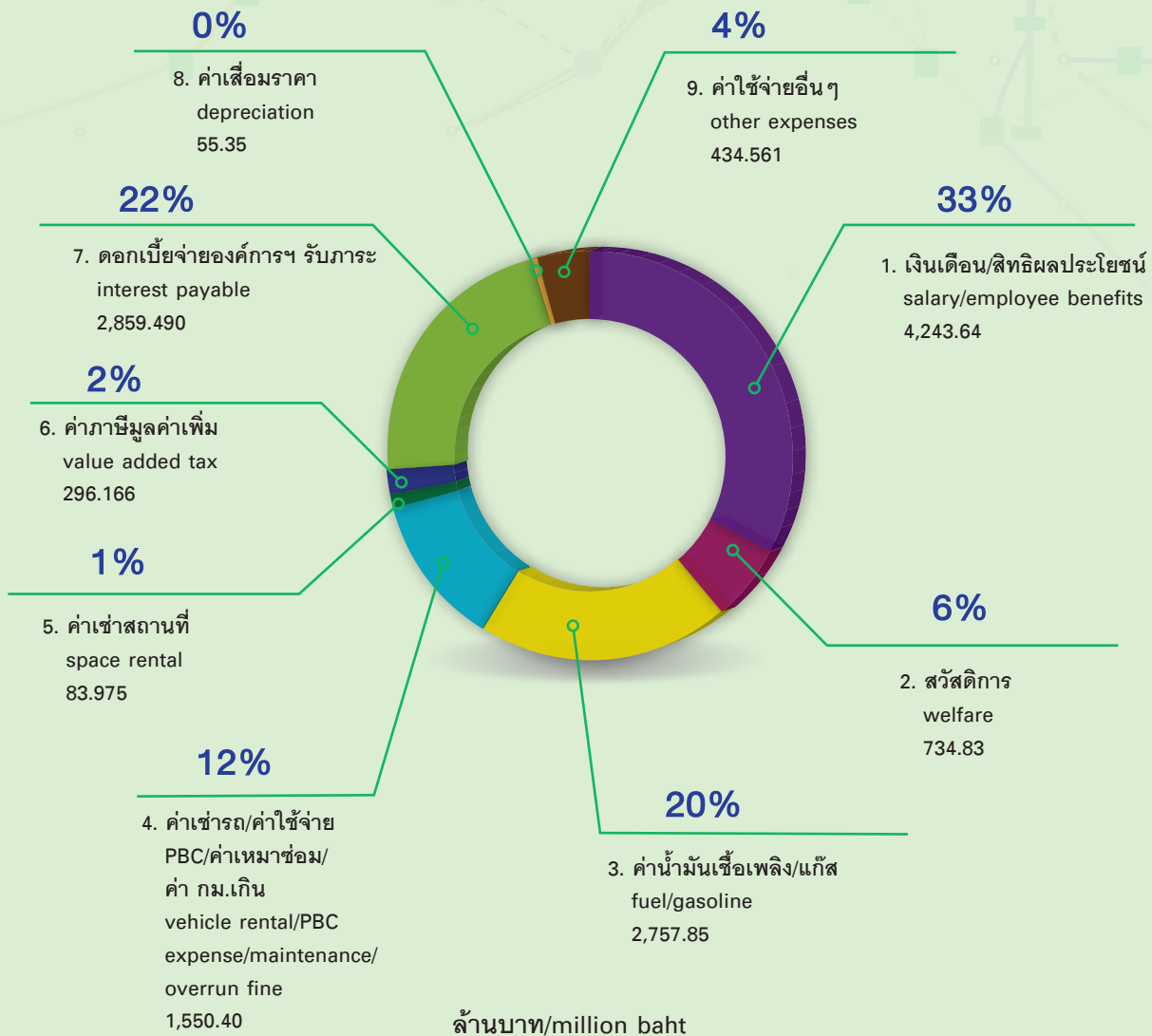
รวม Total	240.500
--------------	---------

รายได้อื่นๆ ประกอบด้วย
other incomes consist of

- รายได้ค่าปรับผิดสัญญาอื่นๆ income from other contract indemnity	111.347
- รายได้ส่วนลด income from discount	2.577
- รายได้จากการให้สิทธิโฆษณา income from advertisement copyright	85.364
- รายได้ดอกเบี้ยรับ income from interest receivable	16.470
- รายได้จากการขายวัสดุและครุภัณฑ์ income from material & durable goods sale	5.181
- รายได้อื่นๆ other incomes	52.713

รวม Total	273.652
--------------	---------

โครงสร้างค่าใช้จ่าย Expenditure Structure



หมายเหตุ footnotes

เงินเดือน/สิทธิผลประโยชน์ ประกอบด้วย

salary/employee benefits consist of

ล้านบาท/
million baht

- เงินเดือนและค่าจ้าง	3,626.964
salary and wage	
- ค่าจ้างเหมาจ่าย	30.580
contract for services	
- ค่าตอบแทนกรรมการ (ค่าเบี้ยประชุม)	2.326
directors' remuneration (per diem)	
- ค่าล่วงเวลา	314.064
overtime	
- ค่าตอบแทนวันหยุด	94.716
days off overtime	
- ค่าเบี้ยขยัน	4.925
incentive pay	
- ค่าเบี้ยเลี้ยง	107.397
allowance	
- เปอร์เซ็นต์	64.938
percentage	

รวม	4,245.910
Total	

สวัสดิการ ประกอบด้วย

welfare consists of

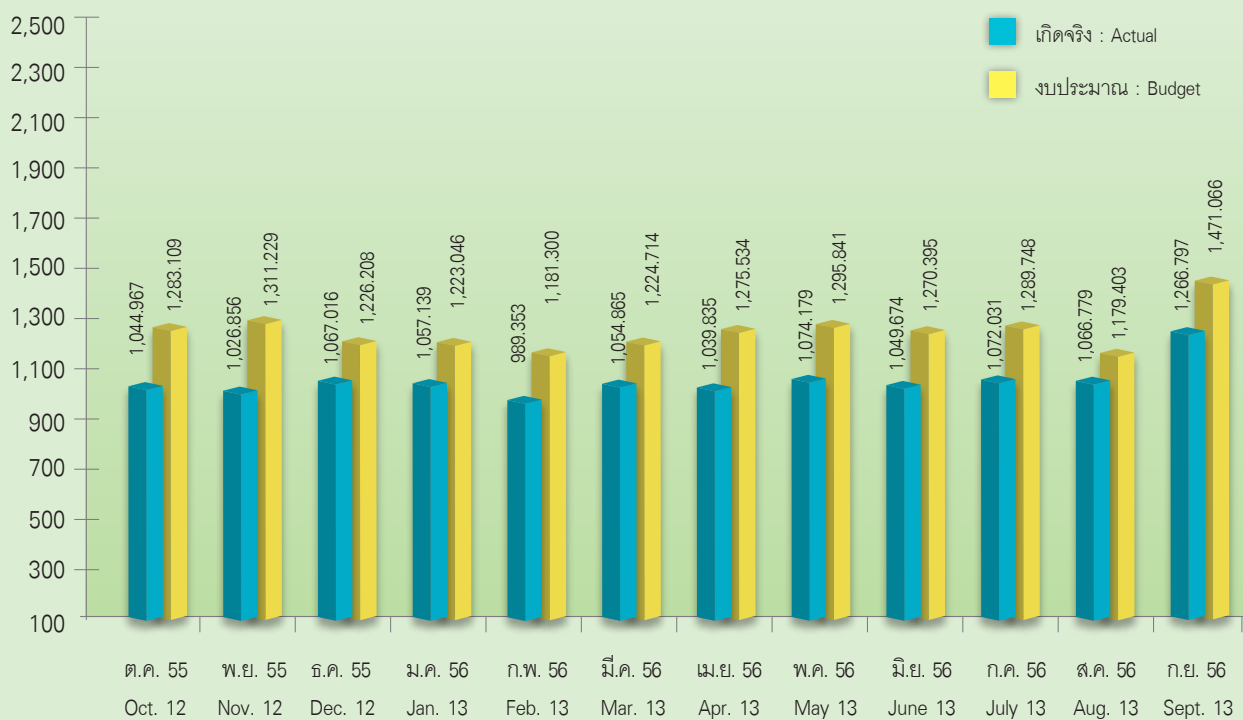
- สวัสดิการ	299.722
welfare	
- เงินบำเหน็จพนักงาน	176.104
employee pension	
- เงินเกษียณก่อนกำหนด	11.493
early retirement pension	
- เงินสมทบกองทุนเลี้ยงชีพพนักงาน+ผลตอบแทนพนักงานหลังเกษียณอายุ	259.004
provident fund+after retirement fringe benefits	

รวม	746.323
Total	

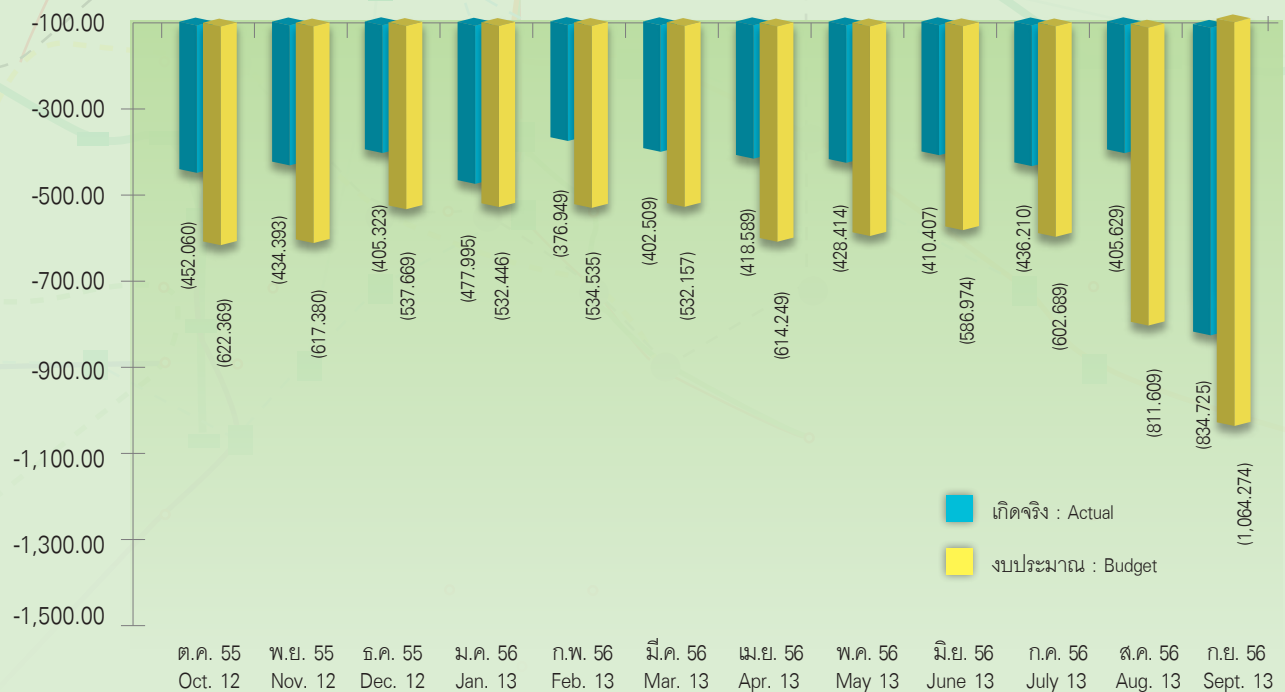
เปรียบเทียบรายได้ระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ ตั้งแต่ ต.ค. 55 - ก.ย. 56
Actual income and budget comparison during Oct. 2012 - Sept. 2013



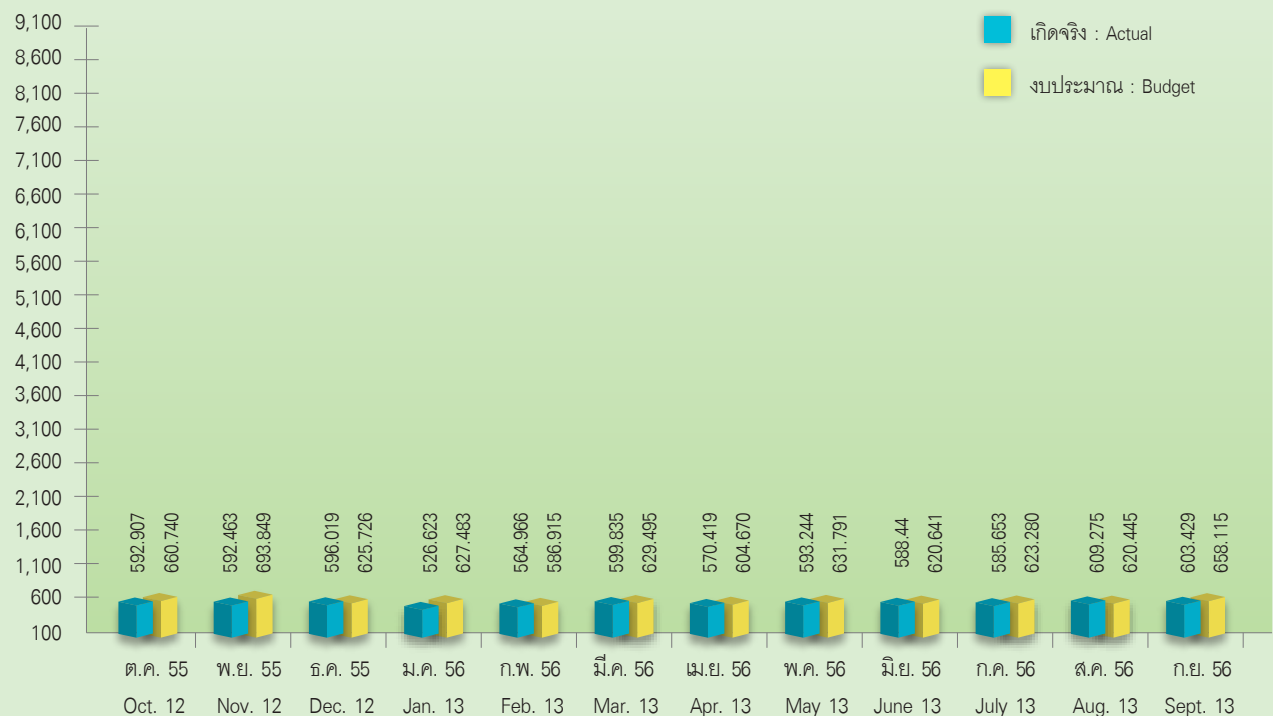
เปรียบเทียบรายจ่ายระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ ตั้งแต่ ต.ค. 55 - ก.ย. 56
Actual expenditure and budget comparison during Oct. 2012-Sept. 2013



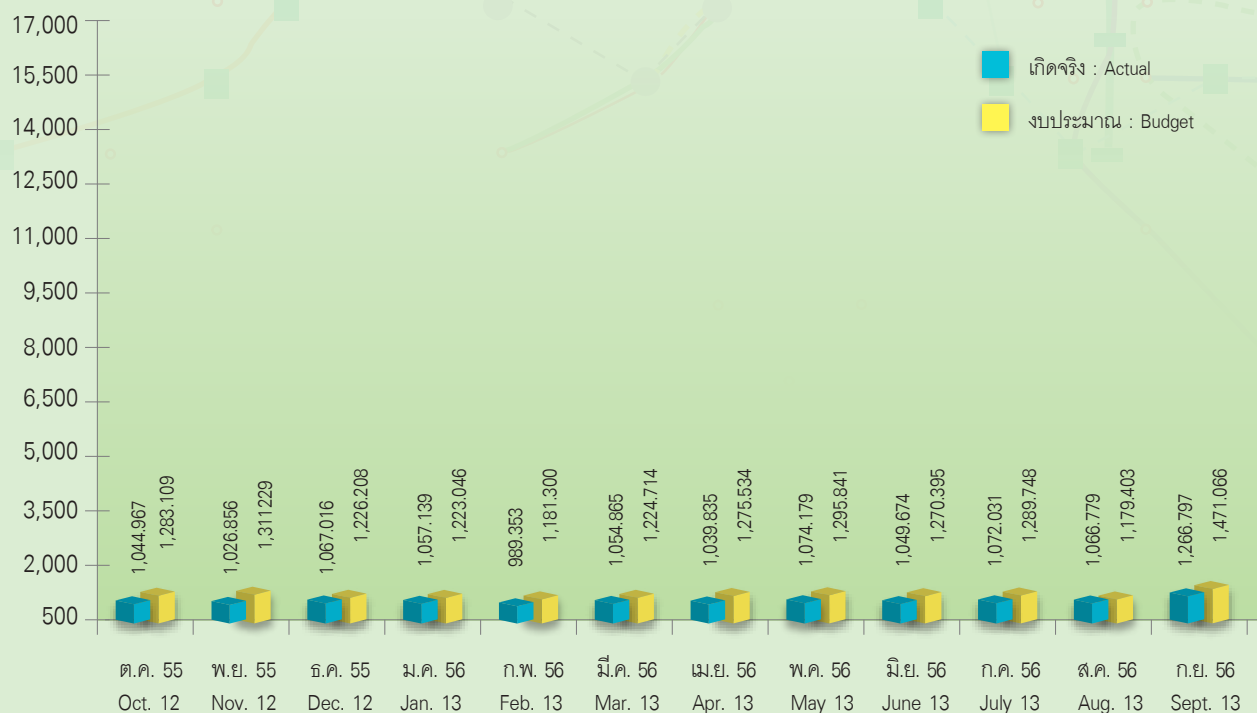
เปรียบเทียบกำไร (ขาดทุน) ระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ ตั้งแต่ ต.ค. 55 - ก.ย. 56
Actual profit (loss) and budget comparison during Oct. 2012–Sept. 2013



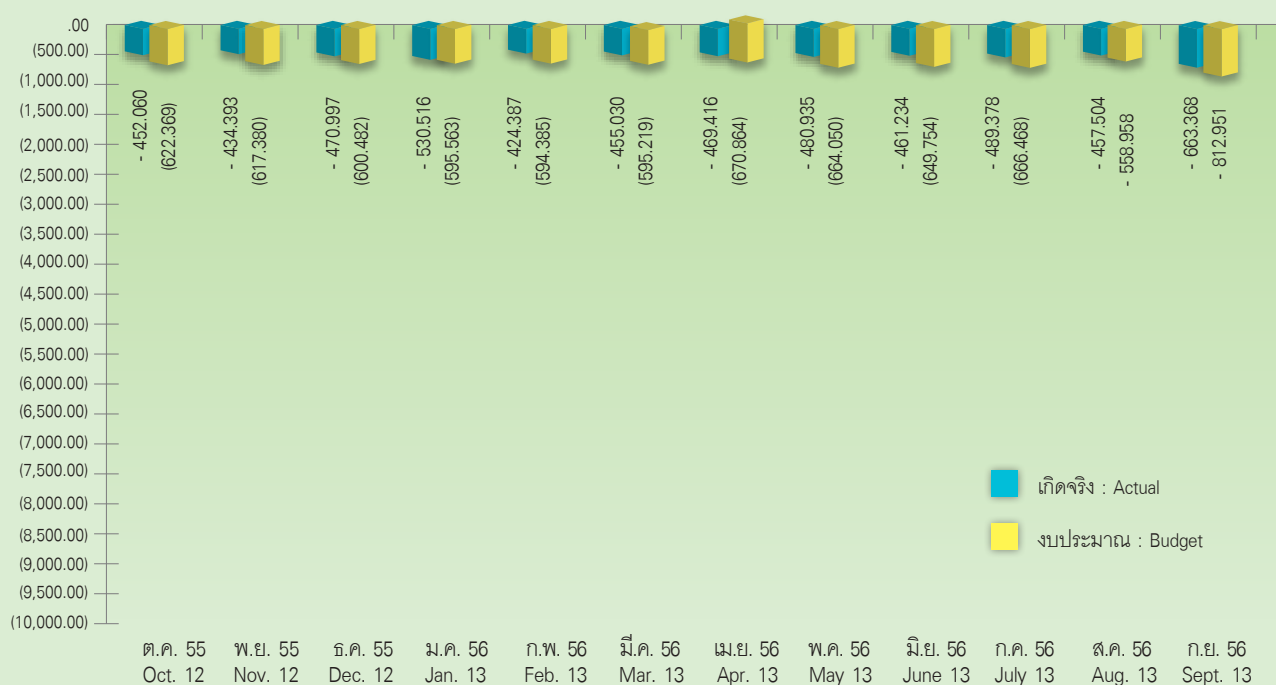
เปรียบเทียบรายได้สะสมระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ ตั้งแต่ ต.ค. 55 - ก.ย. 56
Actual accumulated income and budget comparison during Oct. 2012 – Sept. 2013



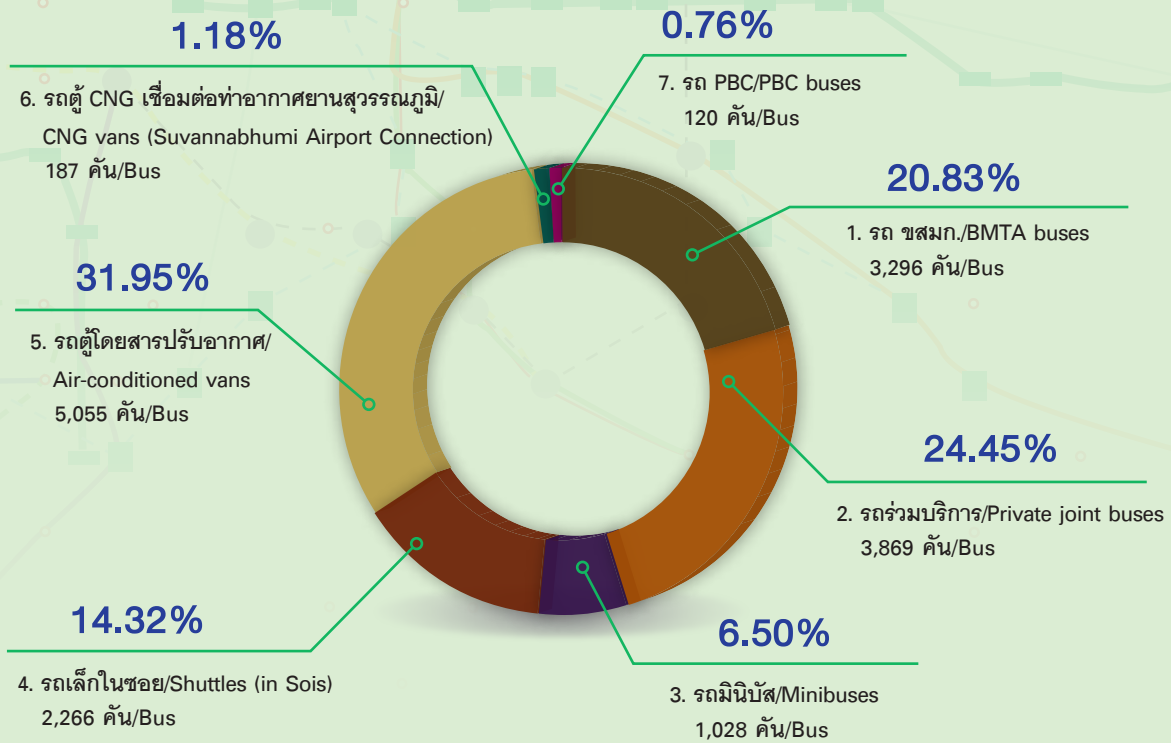
เปรียบเทียบรายจ่ายสะสมระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ ตั้งแต่ ต.ค. 55 - ก.ย. 56
Actual accumulated expenditure and budget comparison during Oct. 2012-Sept. 2013



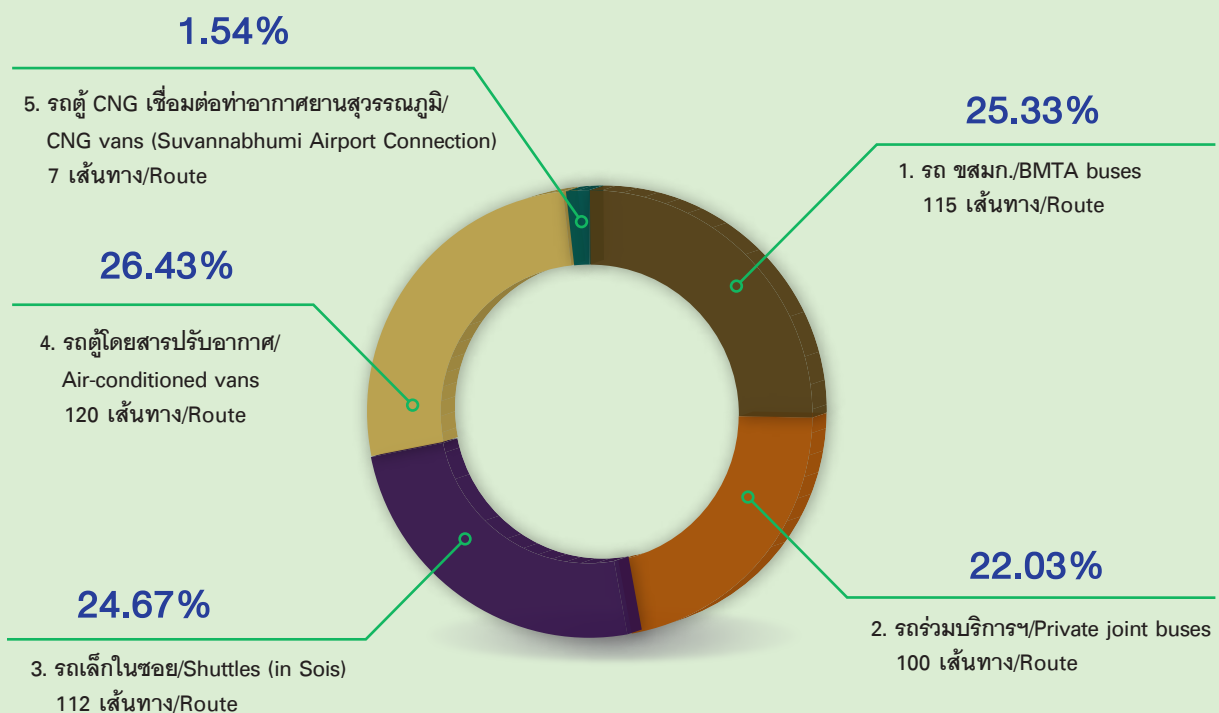
เปรียบเทียบกำไร(ขาดทุน)สุทธิ สะสม ระหว่างเกิดจริงกับงบประมาณ ตั้งแต่ ต.ค. 55 - ก.ย. 56
Actual accumulated net profit (loss) and budget comparison during Oct. 2012-Sept. 2013



จำนวนรถ และเส้นทางเดินรถ ณ 30 กันยายน 2556 จำนวนรถทั้งหมด 15,821 คัน
Number of buses and bus routes as of 30 September 2013, Total buses 15,821



จำนวน 454 เส้นทาง
Total routes 454



การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบัน

แผนงานและโครงการต่าง ๆ

แผนงานเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติเพื่อนำมาทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซลจำนวน 3,183 คัน

องค์การได้จัดทำโครงการจัดซื้อรถยนต์โดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ(NGV) เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถยนต์โดยสารคันเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซล จำนวน 3,183 คัน โดย ครม. มีมติเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2556 ให้องค์การจัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ (NGV) เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำร่าง TOR ประกาศในเว็บไซต์ขององค์การและเว็บไซต์ของกรมบัญชีกลาง เพื่อดำเนินการประกวดราคาในการจัดซื้อต่อไป

โครงการปรับปรุงและเปลี่ยนเครื่องยนต์รถโดยสารปรับอากาศเดิมที่มีสภาพดีเพื่อใช้ก๊าซธรรมชาติ จำนวน 323 คัน

องค์การได้จัดทำโครงการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์รถโดยสารปรับอากาศยูโรทู ยี่ห้อ ฮีโน่ จำนวน 323 คัน โดยได้รับเงินสนับสนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน กระทรวงพลังงาน จำนวน 565.250 ล้านบาท โดยได้ว่าจ้างบริษัท ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์ (ประเทศไทย) ทำการเปลี่ยนเครื่องยนต์และส่งมอบรถโดยสารที่เปลี่ยนเครื่องยนต์เรียบร้อยแล้ว

โครงการอยู่จอดรถโดยสารของ ขสมก.

องค์การได้ดำเนินการจัดหาพื้นที่เพื่อปรับปรุงพัฒนาเป็นอยู่จอดรถ, ก่อสร้างสำนักงานและสถานีก๊าซ สำหรับรองรับรถโดยสารใหม่จำนวน 6 แห่ง เป็นอยู่ขององค์การ 1 แห่ง คือ อยู่พระประแดง และเป็นพื้นที่ของหน่วยงานราชการ

Current important investments

Plans and projects

Plan to increase competitiveness

Project to procure buses using natural gas to replace old buses using diesel totaling 3,183 buses

The organization initiated the project to procure buses using natural gas to replace old buses using diesel totaling 3,183 buses. The Cabinet resolved on 9 April 2013 for the organization to procure NGV buses. Currently, the TOR is being drafted and will be publicized in the website and Comptroller General's Department to begin the procurement process.

Project to improve or change engines of air-conditioned buses in good condition to use NGV, totaling 323 buses

The organization embarked on the project to change the engines of Hino Euro-2 air-conditioned buses totaling, 323 buses. This project was supported by the Fund to Support Energy Conservation, Ministry of Energy, totaling 565.250 million baht. Hino Motor Sales Thailand was hired to change the engine and deliver the buses.

Project on BMTA bus parking station

The organization acquired 6 plots to develop as bus parking stations, offices and gas stations for new buses. Among these, 1 plot belongs to the organization (Prapradaeng Garage) while the other 5 are plots belonging to government agencies or state enterprises, namely, for Prapadaeng (under elevated highway) Garage, Barommrathonanee Garage, Kalaprapruek Garage, Nakon-in Garage, and

หรือรัฐวิสาหกิจอีก 5 แห่ง คือ คู่มือพระประแดงใต้ ทางด่วน, คู่มือพระราชชนนี, คู่มือกัลปพฤกษ์, คู่มือครุอินทร์ และคู่มือเจ้าสมิงพราย โดยว่าจ้างห้างหุ้นส่วนจำกัด เอสวี เอสเอ็ม เอ็นจิเนียริง ให้ออกแบบก่อสร้างคู่มือซึ่งมีการดำเนินการเรียบร้อยแล้ว

โครงการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางรถโดยสารประจำทาง

องค์การได้ปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารเพื่อรองรับรถโดยสารประจำทางใหม่ที่อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหา โดยขยายเส้นทางเดินรถจากเดิม 145 เส้นทาง เป็น 155 เส้นทาง ตามที่สนข. เสนอ ซึ่งคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้อนุมัติแล้วเมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2552 กรณีดังกล่าวองค์การได้ตรวจสอบเส้นทางเดินรถทั้ง 155 เส้นทางแล้ว เป็นเส้นทางที่สอดคล้องกับเส้นทางเดินรถปัจจุบันจำนวน 128 เส้นทาง และยังไม่ได้จัดเดินรถจำนวน 27 เส้นทาง ต่อมาได้ขออนุญาตปรับปรุงเงื่อนไขการเดินรถ 155 เส้นทาง โดยขออนุมัติเพิ่มเงื่อนไขให้มีรถโดยสารธรรมดา เนื่องจากเดิมมีเฉพาะรถปรับอากาศ จึงพิจารณาปรับปรุงเส้นทางใน 155 เส้นทาง จำนวน 26 เส้นทาง และขอกำหนดเส้นทางเพิ่ม จำนวน 10 เส้นทาง เพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งทางราง (รถไฟฟ้า) โดยกระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะทำงานพัฒนาโครงข่ายเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางและกำหนดแนวทางการนำระบบเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการรถโดยสารขององค์การ เพื่อพิจารณาปรับปรุงเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางได้มีมติเห็นชอบเมื่อวันที่ 4 สิงหาคม 2552 จำนวน 155 เส้นทางให้มีความเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน

Pu-chao-sming-prai Garage. SV SM Engineering was contracted to design the facilities, which has been completed.

Project to improve and develop bus routes

The organization developed bus routes to cater to new buses which were being procured. The routes increased from 145 to 155 routes as proposed by the Department of Land Transportation. The Committee to Control Land Transportation approved this on 4 August 2009. In this case, the organization varied all 155 routes, and found that they corresponded to 128 current routes, with 27 routes still with no bus operations. Later, a modification of criteria was requested for the 155 routes, for regular (non-air conditioned) buses to use the routes as well, which resulted in 26 routes being modified and 10 new routes being added to connect with rail and electric trains. The Ministry of Transport appointed a working group to develop the bus network and identify the technology to be used to be used in bus management. This is with the view to improve bus routes in Bangkok and its vicinity. This is the result of the decision of the Committee to Control Land Transportation on 4 August 2009 to improve the 155 routes to be suitable with the present circumstances.



โครงการเกษียณอายุก่อนกำหนด

องค์การมีความต้องการปรับโครงสร้างองค์กรและพัฒนาทรัพยากรบุคคล ตามแผนปรับโครงสร้างการบริหารจัดการเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินขององค์การ ส่วนหนึ่ง คือ การลดต้นทุนด้านบุคลากรโดยการจัดทำโครงการเกษียณอายุก่อนกำหนดสำหรับพนักงานที่สมัครใจเข้าโครงการ ซึ่งเป็นการดำเนินการที่จะช่วยสนับสนุนและนำพาให้องค์การมีผลการดำเนินงานบรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมถึงเป็นการลดค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 35-40 ของค่าใช้จ่ายรวมขององค์การในระยะยาว

โครงการพัฒนาคุณภาพการให้บริการรถเมล์ฟรี

ตามที่รัฐบาลได้กำหนดเป็นนโยบายในการกระตุ้น และฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศโดยการลดภาระค่าครองชีพให้แก่ประชาชนที่ได้รับความเดือดร้อนจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจ โดยให้องค์การ ดำเนินการจัดทำโครงการเดินรถโดยสารธรรมดาให้บริการฟรีแก่ประชาชนโดยไม่เก็บค่าโดยสาร ซึ่งการดำเนินงานตามโครงการดังกล่าวได้เกิดปัญหาข้อร้องเรียนเกี่ยวกับคุณภาพและมาตรฐานการให้บริการ ดังนั้น เพื่อให้ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในการให้บริการ องค์การจึงได้ดำเนินการปรับปรุงการให้บริการรถเมล์ฟรีให้มีความสะดวกสบาย ปลอดภัย และเพียงพอต่อความต้องการของประชาชน ในปี 2556 มีประชาชนใช้บริการเมล์ฟรี จำนวน 304,360 คน/วัน และมีผลการสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถเมล์ฟรี 82.70%

Program on Early Retirement

The organization needed to develop its organizational structure and improve human resources in accordance with the financial status improvement plan. One part of this is to decrease capital related to personnel through the program on early retirement for staff who volunteer into the program. This will support the organization to reach its set objectives and, in the long run, decrease costs related to personnel which is as high as 35-40 percent of total expenditures of the organization.

Project to develop quality of free bus services

As it is the government's policy to boost and revive the economy by lowering the cost of living for the general public affected by the economic downturn through the free bus service program, the organization carried out such program but faced complaints regarding quality and standard of service. To ensure customer satisfaction in the service, the organization therefore improved the free bus service program to be more convenient and safe and to provide enough services as needed by the public. In 2013, there were a total of 304,360 people/day who utilized the free bus service and there was a 82.70 percent satisfaction rate.



ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2556 Outcome of operations for fiscal year 2013

ปีงบประมาณ 2556 ขสมก.ได้จัดรถโดยสารประจำทางให้บริการประชาชน ทั้งรถโดยสารที่ ขสมก. ดำเนินการเอง และที่ให้สัมปทานแก่เอกชน ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 มีจำนวนทั้งสิ้น 15,821 คัน ประกอบด้วย

In fiscal year 2013, BMTA provided bus services for the public, both BMTA-operated buses and private joint buses. As of 20 September 2013, the service included a total of 15,821 buses, as follows :

รถโดยสารของ ขสมก. 3,416 คัน

(รวมรถโดยสาร PBC 120 คัน) แยกเป็น

- รถธรรมดา	1,579	คัน
- รถปรับอากาศ	1,837	คัน

รถโดยสารของเอกชน ขนาดใหญ่ 3,869 คัน แยกเป็น

- รถธรรมดา	2,425	คัน
- รถปรับอากาศ	1,444	คัน

รถโดยสารของเอกชน ขนาดเล็ก 8,536 คัน แยกเป็น

- รถมินิบัส	1,028	คัน
- รถในซอย	2,266	คัน
- รถตู้โดยสาร	5,055	คัน
- รถตู้ NGV	187	คัน

BMTA buses - 3,416

(including 120 PBC buses), divided as

- Regular buses	1,579	buses
- Air-conditioned buses	1,837	buses

Private joint buses (big buses) 3,869, divided as

- Regular buses	2,425	buses
- Air-conditioned buses	1,444	buses

Private joint buses (small buses) 8,536, divided as

- Minibuses	1,028	buses
- Shuttles in sois	2,266	vans
- Vans	5,055	vans
- Vans-NGV	187	vans

ในส่วนของ ขสมก. นำรถโดยสารออกให้บริการเฉลี่ย 2,736 คัน/วัน เป็นรถธรรมดา 1,515 คัน รถปรับอากาศ 1,221 คัน คิดเป็นร้อยละ 78 ของรถประจำทาง ในจำนวนเส้นทาง 115 เส้นทาง โดยมี เที่ยววิ่งบริการรวม 8,363,952 เที่ยว ระยะทางที่วิ่งให้บริการ รวม 233,956,678 กม. ใช้เชื้อเพลิงทั้งสิ้น แยกเป็น น้ำมันดีเซล 89,421,253 ลิตร, ก๊าซ 11,227,436 กก. โดยมี ยอดการจำหน่ายตั๋ว รวม 341.540 ล้านใบ หรือเฉลี่ย 0.936 ล้านใบ/วัน และมีรายได้ค่าโดยสารภาพรวม 3,642.908 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 9.981 ล้านบาท/วัน

On the part of BMTA, 2,736 buses/day are serviced out, as 1,515 regular buses and 1,221 air-conditioned buses, totaling 78 percent of all buses. Of the 115 routes, there are 8,363,952 rides in a total distance of 233,956,678 km., using 89,421,253 liters of diesel and 11,227,436 kg. of gas. Ticket sales totaled 341,540 million tickets, or 0.936 million tickets/day, with total revenue of 3,642.908 million baht or 9.981 million baht/day.

เปรียบเทียบผลการดำเนินงาน ด้านเดินรถ

การดำเนินงานปีงบประมาณ 2556 ขสมก. นำรถออกวิ่งเฉลี่ย/วัน 2,736 คัน คิดเป็นร้อยละ 78 ของรถประจำการ (รวมรถเมล์ฟรี จำนวน 800 คัน) มีเที่ยววิ่งรวม เฉลี่ย 22,915 เที่ยว/วัน กม.ทำการเฉลี่ย 640,977 กม./วัน ใช้น้ำมันดีเซลเฉลี่ย 244,990 ลิตร/วัน ใช้ก๊าซเฉลี่ย 30,760 กก./วัน โดยจำหน่ายตั๋วได้ทั้งสิ้น 341,540 ล้านใบ หรือเฉลี่ย 0.936 ล้านใบ/วัน และมีรายได้ค่าโดยสารในภาพรวม 3,642.908 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 9.981 ล้านบาท/วัน

จากรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น หากนำผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2556 เปรียบเทียบกับเป้าหมาย, เกิดจริงปีงบประมาณ 2555 ที่ผ่านมา และปีงบประมาณ 2554 สามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถปีงบประมาณ 2556 เปรียบเทียบกับเป้าหมาย

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2556 องค์การนำรถออกวิ่งเฉลี่ยต่อวัน 2,736 คัน คิดเป็นร้อยละ 78 ของรถประจำการ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมาย รถออกวิ่งเที่ยววิ่ง และ กม.ทำการ สูงกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 2.02, 3.81 และ 3.74 เนื่องจากองค์การเร่งรัดการซ่อมรถ ทั้งรถซ่อมเองและเหมาซ่อม ให้สามารถออกวิ่งได้มากขึ้น อีกทั้งมีการเดินรถในเวลาเร่งด่วนช่วงเย็นเพิ่มขึ้น ตามนโยบายของ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ส่งผลให้การให้บริการสูงกว่าเป้าหมายทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศ ด้านการใช้น้ำมันต่ำกว่าเป้าหมายร้อยละ 6.76 เนื่องจากประสิทธิภาพการใช้น้ำมันสูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 10.58 (เป้าหมาย 2.18 กม./ลิตร, เกิดจริง 2.41 กม./ลิตร) สำหรับการใช้ก๊าซสูงกว่าเป้าหมายเนื่องจากผันแปรตาม กม.ทำการ ที่สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 11.56

Comparison of bus operations

In fiscal year 2013, BMTA serviced out 2,736 buses/day, totaling 78 percent of all buses (including 800 free buses). On average there were 22,915 rides/day in a total distance of 640,977 km./day, using 244,990 liters of diesel/day and 30,760 kg. of gas/day. Ticket sales totaled 341,540 million tickets, or 0.936 million tickets/day, with total revenue of 3,642.908 million baht or 9.981 million baht/day.

From the details above, when comparing the bus operations in fiscal year 2013 as compared to the target set, the actual operations in 2012, and fiscal year 2011, the following can be analyzed.

1. Analyzing bus operations in fiscal year 2013, as compared to target

Services In fiscal year 2556, the organization serviced out on average 2,736 units running/day, representing 78 percent of all bus services. Compared with the objective, the bus release, rides, and kilometers used was above target, equal to 2.02, 3.81 and 3.74 percent respectively. This is because the organization accelerated the bus repairs done internally or contracted out to have more buses in service. Moreover, more buses went into service during rush hour in the evening, according to the policy of the Minister of Transport, resulting in a higher target for both regular and air-conditioned buses. The use of gasoline was below the target with 6.76 percent, due to higher fuel efficiency of 10.58 percent (target was 2.18 km./liter, and actual use was 2.41 km./liter). For natural gas, it was above the target due to the higher km. target variable of 11.56 percent.

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ยต่อวัน 9.981 ล้านบาท ต่ำกว่าเป้าหมาย 0.904 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.31 เนื่องจากรถจอดซ่อมมีจำนวนสูงมาก เฉลี่ย 350 คัน/วัน รวมทั้งมีรถที่ออกวิ่งไม่ได้อีก 355 คัน/วัน (ยังไม่ปลดระวาง) รวมทั้งสิ้น 705 คัน/วัน ประมาณร้อยละ 90 เป็นรถปรับอากาศ ทำให้เสียโอกาสในการหารายได้ โดยเฉพาะจากรถปรับอากาศ รวมทั้งผู้ใช้บริการมีแนวโน้มลดลงจากนโยบายรถยนต์คันแรก ถึงแม้การให้บริการจะสูงกว่าเป้าหมาย ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

2. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2556 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2555

การให้บริการ เฉลี่ย/วัน รถออกวิ่งเพิ่มขึ้น 37 คัน ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นของรถธรรมดา เนื่องจากรถพ่วงทยอยส่งมอบรถให้ผู้เช่าซ่อมรายใหม่ ครบจำนวน 501 คัน ในเดือน ต.ค.55 (บ. ไทยเจริญยางบริการ จก.) ขณะที่รถปรับอากาศยูโร 2 ยี่ห้อเป็นซ์ และแดวู เริ่มทำสัญญาให้ บ. คิว เอเซียฯ เข้ามาซ่อมรถ เมื่อวันที่ 17 ก.ย.55 โดยตามสัญญาซ่อมรถเป็นซ์ 359 คัน, รถแดวู 238 คัน ณ 30 ก.ย.56 ส่งมอบได้เพียง 199 คัน และ 152 คัน ตามลำดับ ส่งผลให้ภาพรวมของการให้บริการ ถึงแม้รถออกวิ่งจะเพิ่มขึ้น แต่ด้านเที่ยววิ่ง และ กม.ทำการลดลง คิดเป็นร้อยละ 3.07 และ 1.16 สำหรับการใช้น้ำมันลดลงร้อยละ 3.80 ขณะที่การใช้ก๊าซเพิ่มขึ้นร้อยละ 60.29 (ณ 30 ก.ย. 56 องค์การรับรถปรับอากาศยูโร 2 ยี่ห้อฮิโน ที่ปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ใช้ก๊าซเพิ่มขึ้น จำนวน 252 คัน จากทั้งหมด 323 คัน)

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ยต่อวัน ลดลง 0.404 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.89 เนื่องจากการให้บริการลดลง ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น และรถจอดซ่อมถึงแม้จะลดลงบ้าง แต่ยังมีจำนวนสูง เฉลี่ย 350 คัน/วัน ซึ่งเกินกว่าร้อยละ 90 เป็นรถปรับอากาศ รวมทั้งตั้งแต่เดือน มี.ค. 56

Revenue-generation The revenue from bus fare as a daily average was 9.981 million baht, which was lower than target by 0.904 million baht or 8.31 percent. This was due to a bus repairs, an unusually high average of 350 buses/day, including buses that could run totaled 355 buses/day (not retired), totaling 705 buses/day, of which about 90 percent were air-conditioned. This took away the opportunity to earn an amount of revenue. Moreover, less passengers were using conditioned buses services, because of the first car leasing support program, although the service was higher than the target.

2. Analyzing bus operations in fiscal year 2013, as compared to fiscal year 2012

Services On average per day, 37 more regular buses went into service, as the Fuso buses were delivered to the new repair contractor in full (501 units) in October 2012 (Thai Charoen Rubber Services Ltd.). On the other hand, Euro 2 buses (Benz and Daewoo brands) entered into a contract with Q Asia Company for contract repair on 17 September 2012 for repair of 359 buses (Benz) and 238 buses (Daewoo). As of 30 September 2013 the company delivered only 199 and 152 buses, respectively, resulting in an overview of the service that, although buses released for running increased, the actual ride decreased by 3.07 and 1.16 percent. For fuel, the costs were varying by service. In terms of gasoline use, it fell 3.80 percent, while natural gas use rose 60.29 percent (as of 30 September 2013, the organization received for Euro 2 bus from the manufacturer Hino, with engine modifications for natural gas use, to a total of 252 units out of 323).

Revenue-generation Average bus fare revenue was 0.404 million baht/day, down 3.89 percent due to a drop in service. Although bus repair decreased, it was still high on average of 350/day, with more than 90 percent

องค์การทยอยนำรถปรับอากาศยูโรทู ยี่ห้อฮิโนไปปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นก๊าซ ส่งผลให้เสียโอกาสในการหารายได้ โดยเฉพาะจากรถปรับอากาศ

3. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2556 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2554

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2556 รถจอดซ่อม, รถที่ออกวิ่งไม่ได้ มีจำนวนเพิ่มขึ้น เฉลี่ย 109 คัน/วัน (ปีงบประมาณ 2554 เฉลี่ย 596 คัน/วัน, ปีงบประมาณ 2556 เฉลี่ย 705 คัน/วัน) ส่งผลให้รถออกวิ่ง เพี้ยววิ่ง และ กม.ทำการ ลดลง คิดเป็นร้อยละ 3.55, 10.51 และ 8.01 ตามลำดับ สำหรับการใช้น้ำมันลดลงค่อนข้างมาก คิดเป็นร้อยละ 16.50 เนื่องจากองค์การนำรถปรับอากาศ ยูโรทู ยี่ห้อฮิโน ไปปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์ใช้ก๊าซ และ ณ วันที่ 30 ก.ย.56 รับมอบรถแล้วจำนวน 252 คัน (ทั้งหมด 323 คัน) ประกอบกับประสิทธิภาพการใช้น้ำมันสูงกว่าร้อยละ 2.19 (ปีงบประมาณ 2554 เฉลี่ย 2.35 กม./ลิตร, ปีงบประมาณ 2556 เฉลี่ย 2.41 กม./ลิตร) ส่วนการใช้ก๊าซเพิ่มขึ้นร้อยละ 719.27 เนื่องจากรับรถเปลี่ยนเครื่องยนต์เป็นก๊าซเพิ่มขึ้น 252 คัน ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ยต่อวัน ลดลง 1.481 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12.92 เนื่องจากการให้บริการลดลง สาเหตุจากรถจอดซ่อม, รถที่ออกวิ่งไม่ได้ มีจำนวนเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เสียโอกาสในการหารายได้ โดยเฉพาะจากรถปรับอากาศ อีกทั้งตั้งแต่วันที่ 1 ก.ย. 54 มีการปรับอัตราค่าโดยสารลดลง รถธรรมดา 0.50 บาท รถปรับอากาศ 1 บาท เพื่อให้สอดคล้องกับราคาน้ำมันที่ลดลงตามนโยบายของรัฐบาล ส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารลดลงเดือนละประมาณ 23 ล้านบาท (รถธรรมดา 7 ล้านบาท รถปรับอากาศ 16 ล้านบาท)

หมายเหตุ การให้บริการดังกล่าวข้างต้นรวมการให้บริการของรถเมล์ฟรี จำนวน 800 คัน

being air-conditioned buses. Also, since March 2013, the organization gradually sent Euro 2 bus from manufacturer Hino for engine modifications for natural gas use, and as a result, lost the opportunity to earn revenue from air-conditioned buses.

3. Analyzing bus operations in fiscal year 2013, as compared to fiscal year 2011

Services In fiscal year 2013, buses in repair and buses that cannot run increased, with a total average of 109 units / day (in fiscal year 2011 it averaged 596 vehicles/day, in fiscal year 2013 it averaged 705 vehicles/day). This resulted in a drop in bus releases, frequency of runs and km. used, with a drop of 3.55, 10.51 and 8.01 percent, respectively. Gasoline use dropped significantly at around 16.50 percent because of Hino Euro 2 buses were sent for engine modifications. As of 30 September 2013, 252 units were received from repair (out of 323 units). In addition, there was high fuel efficiency of more than 2.19 percent (in fiscal year 2011 the average was 2.35 km./liter, in fiscal year 2013 it was an average of 2.41 km./liter). Natural gas consumption increased by 719.27 percent since the buses had engine change (252 units).

Revenue-generation By average, daily revenue fell 1.481 million baht or 12.92 percent, due to a drop in services, from higher rate of bus repairs, and buses not running, losing the opportunity to earn revenue in this period, especially from the air-conditioned buses. From 1 September 2011, with a reduced bus fare of 0.50 baht for regular buses and 1 baht for air-conditioned buses to correspond to the drop in gasoline prices and government policy in this regard, it resulted in fare revenue decline of approximately 23 million baht (7 million baht for regular buses and 16 million baht for air-conditioned buses).

Note The services above include 800 free buses.

บทวิเคราะห์ทางการเงิน

1. การหารายได้จากรายได้หลัก คือ รายได้ค่าโดยสารที่มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากองค์การปลดรถโดยสารที่ไม่สามารถใช้งานได้ออกจากรถประจำการ ทำให้รถประจำการลดลงเหลือ 3,416 คัน ขณะที่รถจอดซ่อมมีจำนวนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น สาเหตุเกิดจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงปรับราคาน้ำมัน เป็นผลให้ภาษีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย การเพิ่มขึ้นของสิทธิผลประโยชน์ของพนักงาน จากการปรับขยายขึ้นเงินเดือนอีก 1 ขั้น รวมถึงต้นทุนทางการเงินได้แก่ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญากู้ยืมเงินระยะยาว

3. ผลการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ฐานะทางการเงินขาดสภาพคล่องมาโดยตลอด เนื่องจากมีภาระหนี้สินสูงกว่าส่วนของทุน โดยปีงบประมาณ 2556 ขาดทุนสุทธิ 5,315.08 ล้านบาท ส่งผลให้ส่วนของทุนติดลบ 79,371.16 ล้านบาท EBITDA ติดลบ 2,502.75 ล้านบาท

4. อัตราส่วนทางการเงิน

4.1 ค่าใช้จ่ายรวม/รายได้รวม อยู่ในอัตรา 1.70 : 1 เนื่องจากรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายมากจากการที่จัดเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าทุน และผู้ใช้บริการมีแนวโน้มลดลงเกิดจากการเจริญเติบโตของระบบขนส่งสาธารณะขณะที่มีค่าใช้จ่ายคงที่ในลักษณะที่เพิ่มขึ้น ประกอบกับราคาน้ำมันมีการปรับราคาสูงขึ้นตามภาวะตลาดโลก โดยในปีงบประมาณ 2556 ราคาน้ำมันเฉลี่ย/ลิตร 29.48 บาท

4.2 ค่าใช้จ่ายบุคคล/ค่าใช้จ่ายรวมคิดเป็นร้อยละ 38 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงมาก เนื่องจากสัดส่วนจำนวนพนักงานต่อจำนวนรถโดยสาร 4.09 คนต่อรถ 1 คัน (จำนวนพนักงานเฉลี่ย 13,970 คนต่อจำนวนรถ 3,416 คัน) เกินค่าเฉลี่ยของสากล 3.50 คนต่อรถ 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 16.85 ทำให้ประสิทธิภาพในการบริหารทรัพยากรบุคคลต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจประเภทเดียวกันในประเทศอื่นๆ

Financial Analysis

1. Revenue from main income is from fares, which is decreasing. This is due to the fact that the BMTA has terminated some old, unused buses, and only 3,416 buses are currently in use. At the same time, the number of buses under repair is increasing constantly.

2. Increasing expense due to the adjusted price of gasoline, resulting in the increased value added tax, raising salary rate resulting in increased benefits of employees and financial cost from long-term interest payable.

3. Continued operating loss, lack of financial liquidity due to liability higher than equity. In the fiscal year 2013, the BMTA had 5,315.08 million baht net loss which caused the equity to become negative 79,371.16 million baht and EBITDA to become negative 2,502.75 million baht.

4. Financial ratio :

4.1 Total expense/total revenue ratio is 1.70 : 1 due to revenue being lower than expense. This is caused by fare rate charge being lower than cost. The number of customers is decreasing because the public transportation system growth, while the fixed expense tends to rise. Besides, the gasoline price is higher in the global market; the average gasoline price was 29.48 baht per liter in the fiscal year 2013.

4.2 The personnel expense/total expense is 38% which is very high. This is due to the fact that the number of employees per bus ratio (average employees 13,970, the number of buses 3,416) is higher than the international average ratio which is 3.50 employees per 1 bus or 16.85%, causing the low efficiency in personnel management when compared with the same type of business in other countries.

4.3 ค่าดอกเบี้ยจ่าย/รายได้รวม คิดเป็นร้อยละ 37 จากการที่องค์การขาดสภาพคล่องทางการเงินส่งผลให้ต้องกู้เงินเพื่อนำมาชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อม

4.4 สภาพคล่องทางการเงิน มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน (Current Ratio อยู่ในอัตรา 0.28 : 1 ซึ่งจัดอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำมากแสดงว่าองค์การมีขีดความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้นที่ต่ำมาก คือมีสินทรัพย์หมุนเวียนเพียง 0.28 บาท ที่สามารถนำไปชำระหนี้สินหมุนเวียนได้ทุกๆ 1 บาท เท่านั้น

4.5 ความสามารถในการทำ - กำไร มีอัตราส่วนกำไรสุทธิ (Net Profit Margin) คือ กำไรสุทธิต่อสุทธิอยู่ในอัตราติดลบร้อยละ 70.96 แสดงว่าองค์การนอกจากจะไม่มีกำไรแล้ว ยังขาดทุนสูงด้วย

4.3 Interest paid/total revenue is 37%. The lack of financial liquidity causes the BMTA to get loan to pay for the gasoline cost and repair.

4.4 Financial liquidity, the current ratio is 0.28 : 1 which is very low, This reflects the BMTA's low capability in paying short-term debt, having current assets only 0.28 baht to pay for every 1 baht of current liability.

4.5 Profitability ratio, having net profit margin of 70.96% which shows that the BMTA has no profit with high deficit.



การบริหารจัดการองค์กร

การบริหารความเสี่ยงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

The organization management – Risk management of the Bangkok Mass Transit Authority

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ได้รับการแต่งตั้งตามมติคณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และตามคำสั่ง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในการกำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยง ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ สำหรับใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการที่ดีในการเพิ่มมูลค่าให้กับองค์กร และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน โดยมีการพัฒนากระบวนการบริหารความเสี่ยงตาม กรอบโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงเชิงบูรณาการ (Enterprise Risk Management Integrated Framework) ตามแนวทางของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) และวางแผนปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยง ครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กำหนดโครงสร้างหน้าที่และผู้รับผิดชอบในการบริหารความเสี่ยงไว้อย่างชัดเจน ตั้งแต่ระดับ คณะกรรมการบริหาร ขสมก.จนถึงระดับผู้ปฏิบัติการ โดยคณะกรรมการบริหาร ขสมก.ได้แต่งตั้ง คณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้มีอำนาจหน้าที่ในการบริหารความเสี่ยงในภาพรวมขององค์กร

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์กร ขสมก. แต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงของ ขสมก.เป็น อนุกรรมการในคณะอนุกรรมการบริหารความเสี่ยง ขสมก. มีอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบกลับรอก

The Subcommittee on Risk Management was appointed according to the resolution of the Bangkok Mass Transit Authority's Executive Board and the order of the Bangkok Mass Transit Authority, aiming to support the operations of the Bangkok Mass Transit Authority in risk management process systematically, utilizing it as a tool for good management to continuously and sustainably add value to the organization and its stakeholders. Its risk management process was developed according to the Enterprise Risk Management Integrated Framework, following the guidelines of the Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) which laid the operational guidelines of risk management for all over the organization.

The risk management structure of the Bangkok Mass Transit Authority

The Bangkok Mass Transit Authority has clearly set up the duty structure and persons responsible for the risk management from the Subcommittee on Risk Management level to the operational level. The Bangkok Mass Transit Authority's Executive Board has appointed the Subcommittee on Risk Management to have responsibility in organizational risk management in the overall picture.

The Bangkok Mass Transit Authority's Executive Board has appointed the directors and high level executives of the Bangkok Mass Transit Authority as the members of the Bangkok Mass Transit Authority's Subcommittee on Risk Management with the responsibility to screen and review the policy and

ทบทวนนโยบาย กลยุทธ์ การจัดทำแผนบริหาร
ความเสี่ยง วิเคราะห์ประเมินความเสี่ยงที่มีแนวโน้ม
ส่งผลกระทบต่อ ขสมก. โดยในปีงบประมาณ 2556
คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้มีการประชุมรวม
12 ครั้ง จ่ายเบี้ยประชุมเป็นจำนวนเงิน 152,000.- บาท

strategy, set up the risk management plan, analyze and
estimate the trend affecting the Bangkok Mass Transit
Authority. In 2013 fiscal year, the Subcommittee
on Risk Management had 12 meetings and the per
diem 152,000.- baht was paid.

ลำดับ No.	ผู้เข้าประชุม Attendants	ตำแหน่ง position	ร่วมประชุม/ การประชุมทั้งหมด no. of the mtgs. Attended/total mtgs.
1.	นายก้าน ปาทาน Mr.Galamkan Patan	ประธาน Chairman of the Subcommittee	12/12
2.	นายประสิทธิ์ ศิริภากรณ์ Mr.Prasit Siripakorn	อนุกรรมการ Subcommittee	9/12
3.	พลตำรวจโท ภาณุ เกิดลาภผล Pol.Lt.Gen. Panu Kerdlarbpol	อนุกรรมการ Subcommittee	6/12
4.	ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ Director of the Bangkok Mass Transit Authority	อนุกรรมการ Subcommittee	12/12
5.	รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร Deputy Director of the Administration Department	อนุกรรมการ Subcommittee	9/12
6.	รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ Deputy Director of the BMTA Bus Operation Department	อนุกรรมการ Subcommittee	9/12
7.	รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ Deputy Director of the Private Joint Bus Operation Department	อนุกรรมการ Subcommittee	4/12
8.	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร Assistant Director of the Administration Department	อนุกรรมการ Subcommittee	10/12
9.	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1 Assistant Director of the BMTA Bus Operation Department 1	อนุกรรมการ Subcommittee	9/12
10.	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 2 Assistant Director of the BMTA Bus Operation Department 2	อนุกรรมการ Subcommittee	7/12
11.	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ Assistant Director of the Private Joint Bus Operation Department	อนุกรรมการ Subcommittee	10/12
12.	ผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน Director of the Internal Control and Risk Management Bureau	เลขานุการ Secretary	12/12
13.	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน Assistant Director of the Internal Control and Risk Management Bureau	ผู้ช่วยเลขานุการ Junior Secretary	12/12
14.	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักบริหารการเดินรถ Assistant Director of the Bus Operation Management Bureau	ผู้ช่วยเลขานุการ Junior Secretary	5/12

แนวนโยบายการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ขสมก. ได้ประกาศนโยบายเพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการบริหารความเสี่ยง โดยกำหนดให้มีการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรแบบบูรณาการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง รวมทั้งมีการทบทวนและปรับปรุงการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ สามารถสร้างประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรมจนปลูกฝังเป็นวัฒนธรรมที่นำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่องค์กร

ปีงบประมาณ 2556 ขสมก. ได้ดำเนินการตามกระบวนการบริหารความเสี่ยงด้วยการระดมสมอง ทั้งในแนวทางจากบนลงล่าง (Top Down) โดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและผู้บริหารระดับสูง และจากล่างขึ้นบนหรือจากระดับปฏิบัติ (Bottom Up) เพื่อระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นตามสถานการณ์แวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในปี 2556 ทั้งที่มาจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก และทำการประเมินระดับความรุนแรงของความเสี่ยง พร้อมทั้งจัดทำแผนบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร ปี 2556 ที่มีการบูรณาการเชื่อมโยงกับวิสัยทัศน์ พันธกิจและยุทธศาสตร์ของ ขสมก. เพื่อตอบสนองต่อรายการความเสี่ยงที่มีระดับความรุนแรงสูงครอบคลุมทั้ง 4 ด้านโดยมีความเสี่ยงในแต่ละด้านจำนวน 9 ความเสี่ยง ดังนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk : S) กำหนดกรอบบริหารความเสี่ยง จำนวน 2 รายการ
 - ด้านการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
 - ด้านการพัฒนาองค์กร
2. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operational Risk : O) กำหนดกรอบบริหารความเสี่ยง จำนวน 5 รายการ

Risk management policy

The Bangkok Mass Transit Authority Subcommittee on Risk Management announced the guideline policy in risk management that the overall enterprise risk management must be integrated systematically and continuously. The risk management must be reviewed and improved regularly which can carry out concrete operations effectively and efficiently, in order to foster as the culture for value added to the organization.

In 2013 fiscal year, the Bangkok Mass Transit Authority followed the risk management process by brainstorming, both top-down by the Risk Management Committee and high level executives, and bottom-up or from the operational level. They identified risk that may occur from the environmental situation expected in 2013, both from internal and external factors, estimated the risk level and also made the risk management plan year 2013 at the organizational level which integrated with the vision, mission and strategy of the BMTA in order to respond to the high risk items covering 4 aspects with 9 risk factors, as follows :

1. Strategic Risk : Sin in which 2 risk management frameworks were set up
 - Capability building in competitiveness aspect
 - Organizational development aspect
2. Operational Risk : O in which 5 risk management frameworks were set up
 - Having not reached the target for income earnings
 - Accidental aspect

- ด้านการหารายได้ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
- ด้านการเกิดอุบัติเหตุ
- ด้านการไม่ได้รับเงินสนับสนุนจากการให้บริการเชิงสังคม (PSO)
- ด้านการลดต้นทุนค่าใช้จ่าย
- ด้านคุณภาพการให้บริการรถเอกชนร่วมบริการ

3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk : F) กำหนดกรอบบริหารความเสี่ยง จำนวน 1 รายการ

- ด้านการบริหารจัดการด้านการเงินให้เกิดสภาพคล่อง

4. ความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบและกฎหมาย (Compliance Risk : C) กำหนดกรอบบริหารความเสี่ยง จำนวน 1 รายการ

- ด้านการดำเนินงานด้านคดีความ

ผลการบริหารความเสี่ยง ปีงบประมาณ 2556

ขสมก.ดำเนินการบริหารความเสี่ยงได้ครบถ้วนทุกปัจจัยเสี่ยงทั้ง 4 ด้าน คือ ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operational Risk) ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk) และความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบและกฎหมาย (Compliance Risk) โดยบริหารจัดการความเสี่ยงให้สำเร็จตามแผน/มาตรการ/กิจกรรมที่กำหนดมีค่าเกณฑ์วัดความสำเร็จในภาพรวมได้ร้อยละ 90 อยู่ในระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับได้

- Having not received financial support from public service obligation (PSO)

- Reducing expenditure cost aspect
- Quality of the public joint bus service aspect

3. Financial Risk : F in which 1 risk management framework was set up

- Financial management with liquidity

4. Compliance Risk : C in which 1 risk management framework was set up

- Legal case process aspect

Risk management outcome for the fiscal year 2013

The BMTA operated the risk management covering the overall 4 risk aspects, namely strategic risk, operational risk, financial risk and compliance risk whereas the risk management was conducted according to the plan/measures/activities with the 90% of overall success at the acceptable level for the organization.



การควบคุมภายในองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะกรรมการติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน แต่งตั้งโดยผู้อำนวยการ มีรองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร เป็นประธาน รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ผู้ช่วยผู้อำนวยการทุกฝ่าย ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 1-8 ผู้อำนวยการสำนักทุกสำนัก หัวหน้างานบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในเขตการเดินรถที่ 1-8 เป็นกรรมการ และผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน เป็นกรรมการและเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. อำนาจการและประสานการประเมินผลการควบคุมภายใน
2. ติดตามและประเมินผลการควบคุมภายใน โดยการติดตามผลในระหว่างการทำงานในการประเมินผลเป็นรายครั้งอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอเพื่อให้มั่นใจว่า
 - ระบบการควบคุมภายในที่วางไว้เพียงพอเหมาะสมและมีการปฏิบัติจริง
 - ข้อตรวจพบจากการตรวจสอบและการสอบทานอื่นๆ ได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่างเหมาะสมทันเวลา และสอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป
3. พิจารณาผลการประเมินระดับส่วนงานย่อยและสรุปภาพรวมของหน่วยรับตรวจ
4. พิจารณาความเสี่ยงที่ส่วนงานย่อยไม่สามารถควบคุมได้หรือความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในภาพรวมของหน่วยรับตรวจ และเลือกหรือค้นหาวิธีการควบคุมที่เหมาะสม
5. พิจารณาร่างรายงานของหน่วยงาน (ภาพรวมทั้งองค์การ) ตามแบบฟอร์มที่กำหนดตามแนวทางการจัดวางระบบการควบคุมภายในและประเมินผลการควบคุมภายใน

Internal Control of BMTA

The Committee to Follow-up and Evaluate Internal Control is appointed by the Director, with the Deputy Director of the Administration Department as chair and the Deputy Director of Bus Operation Department and Deputy Director of Private Joint Bus Operation Department, Assistant Directors of all Departments, Directors of Bus Operation Zones 1-8, all Bureau Directors, and Chiefs of Risk Management Working Groups 1-8 as Committee members. The Chief of Risk Management and Internal Control Working Group is Committee member and Secretary. The Committee's duties are as follows :

1. Direct and co-ordinate the assessment of internal control.
2. Monitor and evaluate internal control by tracking the results during evaluation, constantly and consistently to ensure that :
 - internal control is established and enough for proper functioning, while focusing on suitability and real implementation
 - audit and other review activities have been revised appropriately, is timely and in line with changing situation.
3. Consider the assessment results of sub-organization agencies and the overall summary of the audited agency.
4. Consider the risk that the sub-organization agencies cannot control, or risk incurred in the overall picture of the audited agency. Select appropriate control methods.
5. Consider the draft report of the agency (overall report) in the form prescribed by the placement of internal control and evaluation.

การดำเนินการบริหารการควบคุมภายใน ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการติดตาม และประเมินผลการควบคุมภายใน ได้มีการพัฒนาระบบการควบคุมภายใน การติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องทุกไตรมาส มีการจัดโครงการอบรมเรื่องการควบคุมภายใน อย่างต่อเนื่องทุกปี ซึ่งในแต่ละปีจะมุ่งเน้นบุคลากรที่ไม่เคยได้รับการอบรมการควบคุมภายใน และบุคลากรที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ในตำแหน่งต่างๆ ของส่วนงานย่อย โดยมุ่งเน้น กระบวนการจัดทำรายงาน แบบ ปย.1 และแบบ ปย.2 มาโดยตลอด เพื่อให้บุคลากรเข้าใจถึงความสำคัญในระบบการควบคุมภายในขององค์กร และส่วนงานย่อยในระบบต่างๆ ภายในองค์กร เพื่อทำให้เกิดการพัฒนาการจัดทำรายงาน ได้ถูกต้องตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดินว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 (คตง.) เพื่อให้ผู้บริหารสามารถประเมินกระบวนการทำงานของหน่วยงาน มองเห็นจุดอ่อน/ข้อบกพร่อง ความผิดพลาด ความเสียหาย การสิ้นเปลือง ความสูญเสียของการใช้ทรัพยากร การรั่วไหล หรือการกระทำอันก่อให้เกิดการทุจริตในหน่วยงานและเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนงานไปในทิศทางหรือแนวทางที่วางไว้ ซึ่งจะส่งผลในภาพรวมต่อแผนการปฏิบัติงานขององค์กร ได้เป็นอย่างดี โดยนำหลักการควบคุมภายในของ COSO (Committee of Sponsoring Organization) มาเป็นแนวทางในการดำเนินการ ประกอบด้วย 5 องค์ประกอบ คือ

- **สภาพแวดล้อมการควบคุม** ได้กำหนดไว้ อย่างเหมาะสม เช่นการจัดโครงสร้างองค์กรที่ชัดเจน มีสายการบังคับบัญชา มีการมอบอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบอย่างเหมาะสม มีการสอบทาน ทบทวนปรับปรุงคู่มือการปฏิบัติงานให้เป็น ปัจจุบัน จัดให้มีการอบรม สัมมนา และเผยแพร่ความรู้ เรื่องการควบคุมภายใน เพื่อให้พนักงานทำงาน

Under the Committee to Follow-up and Evaluate Internal Control, there has been the development of internal control to continuously follow-up on implementation of work in every quarter. Training on internal control was held annually, and in each year the focus is on personnel that have never gone through such training and those who were newly appointed to positions in the organization's bureaus. The focus of the training is on the reporting process (Form Por Yor 1 and 2), so that personnel would understand about the importance of the organization's internal control system and the bureau's system. The intended result is an improvement of the reporting system according to the guidelines set by the Committee on Auditing through Internal Control Standards of B.E. 2544, and for the executives of the organization to evaluate the agency's work process and identify weak points, mistakes, damage, waste of resources, leakages and corrupt actions and for them to move the agency forward towards strength. This will in turn give positive effects to the implementation plans of the organization, specifically through the internal control approach used by COSO (Committee of Sponsoring Organization), which has five components, as follows :

- **Control environment** This has been appropriately identified, such as having a clear organizational structure, command structure and suitable delegation of responsibilities. There is verification and review of operational handbooks, the arrangement of training seminars and dissemination of knowledge about internal control so that the organization's staff can work with conscientiousness and the proper understanding and, while the organization is strengthened through an organizational culture focused on righteousness, ethics, and integrity.

ด้วยสำนึกของความถูกต้อง ส่งเสริมสนับสนุนให้เป็นวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นความมีคุณธรรม จริยธรรมและความซื่อสัตย์

• **การประเมินความเสี่ยง** ดำเนินการประเมินความเสี่ยงทั้งระดับองค์กร และระดับหน่วยงานย่อยที่มีผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และกำหนดกิจกรรมไว้อย่างเหมาะสม

• **กิจกรรมการควบคุม** การป้องกันและลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น โดยกำหนดขอบเขตและอำนาจของการอนุมัติไว้อย่างชัดเจน การสอบทาน การปฏิบัติงาน การจัดทำรายงานการควบคุมภายใน การดูแลความปลอดภัยทรัพย์สิน การสอบทาน การดูแลทรัพย์สิน รวมถึงการรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงานและผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่เพื่อให้เป็นไปตามกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

• **สารสนเทศและการสื่อสาร** นำระบบสารสนเทศในการจัดการข้อมูลมาใช้ เพื่อให้อยู่ในรูปแบบที่เข้าใจง่าย เหมาะสม ทันเวลา และสะดวกต่อการเข้าถึง โดยจัดการสื่อสารแบบสองทาง คือ Internet และ e-Learning ในการเผยแพร่ความรู้ให้กับพนักงาน

• **การติดตามและประเมินผล** มีการติดตามและประเมินผลในระหว่างการทำงาน โดยการประเมินการควบคุมด้วยตนเอง (Control Self-Assessment : CSA) รวมทั้งการติดตามผลเป็นประจำทุกไตรมาสภายใต้การดูแลของคณะกรรมการติดตาม และประเมินผลการควบคุมภายใน

• **Assessment of risk** Risk is assessed at the organizational level and sub-organizational level units that have an impact on the organization and those that have identified suitable activities.

• **Control activities** Protection and control of damage risks through clearly identifying the scope and powers of approval, the verification of implementation of activities, reporting on internal control, and provision of security measures to protect assets, as well as checking on such security measures. In addition, there will be reporting of conflict of interest issues of staff and newly appointed persons to ensure that the rules and regulations are duly abided by.

• **Information and Communication** Utilize information systems in bringing data for use in an easy to understand mode, as well as data that is suitable, timely and easy to access. This will be done using two approaches, namely the Internet and through e-Learning to disseminate knowledge for staff.

• **Follow-up and evaluation** Ensure follow-up and evaluation during operations, using Control Self-Assessment: CSA, as well as follow-up of results every quarter under the oversight of the Committee on Evaluation and Evaluation of Internal Control.



การตรวจสอบภายใน

ขสมก. กำหนดให้มีสำนักตรวจสอบ เพื่อปฏิบัติงาน การตรวจสอบภายใน และมีคณะกรรมการตรวจสอบ แต่งตั้งโดยคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ทำหน้าที่ สอบทานและกำกับดูแลการปฏิบัติงาน เพื่อเสริมสร้าง ให้มีกระบวนการควบคุมภายใน กระบวนการบริหาร ความเสี่ยงและกระบวนการกำกับดูแลที่ดี มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล กำหนดให้มีการประชุม 2 เดือนต่อครั้ง และรายงานต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ มีการจัดทำรายงานผลการดำเนินงานของคณะกรรมการ ตรวจสอบเป็นรายไตรมาสและประจำปี โดยรายงาน ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปีได้เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีขององค์การ ขนส่งมวลชนกรุงเทพ นอกจากนี้มีสำนักงาน การตรวจเงินแผ่นดินตรวจสอบเพื่อรับรองงบการเงิน เป็นรายไตรมาสและประจำปี โดยได้รับค่าตอบแทน เป็นจำนวนเงิน 700,000 บาท

การปฏิบัติงานของสำนักตรวจสอบ และ คณะกรรมการตรวจสอบถือปฏิบัติตามคู่มือการปฏิบัติ งานการตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ และคู่มือ การปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบใน รัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุง ปี 2555 ภายใต้กรอบ การปฏิบัติงานตามแนวทางปฏิบัติที่ดีที่กำหนดไว้ใน คู่มือ ซึ่งกรอบการปฏิบัติงาน การตรวจสอบภายใน ประกอบด้วย คุณสมบัติของผู้ตรวจสอบภายใน โครงสร้างของหน่วยตรวจสอบภายใน ความสัมพันธ์ กับฝ่ายบริหาร หน้าที่ความรับผิดชอบ การปฏิบัติงาน และการรายงาน และกรอบการปฏิบัติงานของ คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ประกอบด้วย องค์ประกอบ บทบาทและความรับผิดชอบความสัมพันธ์ กับผู้สอบบัญชีและผู้ตรวจสอบภายใน ความสัมพันธ์ กับฝ่ายบริหาร การรายงานและการรักษาคุณภาพ โดยกระบวนการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในมี 4 ขั้นตอน ประกอบด้วย การวางแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์และ แผนการตรวจสอบประจำปี การวางแผนในรายละเอียด และการปฏิบัติงาน การรายงานและการติดตามผล การตรวจสอบ และความมั่นใจในคุณภาพ

Internal auditing

The BMTA created an Auditing Bureau to perform auditing functions. An auditing committee, appointed by the Executive Board, is responsible for verifying and managing the implementation of work to enforce an internal auditing system and manage and control risks, for efficiency and effectivity. It is set that there would be one meeting every two months and report to the Executive Board. A report will be submitted every quarter and annually. The annual report of the internal audit will also be published in the annual BMTA report. Apart from this, the Office of the Auditor-General also verifies the auditing and receives remuneration of 700,000 baht.

The Auditing Bureau and committee works under the guidance of the handbook on internal auditing for state enterprises and the handbook for auditing committees in state enterprises (new edition of 2012), under the best practices framework as outlined in the handbooks. This includes the criteria for internal auditors, structure of the internal auditing units, relationship with the executives, duties and responsibilities and operations and reporting processes. The framework of duties of internal auditing committees shall be composed of members, roles and responsibilities, relationship with accounting auditors and internal auditors, relationship with the executives, reporting and quality control. There are 4 parts of the framework, namely planning and verification strategy/annual work plan, detail planning and implementation, reporting and monitoring and quality assurance.

การดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม Implementation of Actions on Corporate Social Responsibility (CSR)

ขสมก. ให้ความสำคัญในการดำเนินโครงการที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม Corporate Social Responsibility (CSR) อย่างต่อเนื่องมาทุกปี การดำเนินกิจกรรมสนับสนุนให้พนักงานเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อปลูกฝังและสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งภายในภายนอกองค์กรควบคู่ไปกับการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืน โดยมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงานคือ เพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อมและปรับปรุงคุณภาพชีวิตของสังคมให้ดีขึ้น เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในการใช้รถโดยสารประจำทางอย่างปลอดภัยให้กับเยาวชน การนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมากำหนดแผนธุรกิจที่ช่วยลดค่าใช้จ่ายให้กับประชาชน สำหรับแผนปฏิบัติการส่งเสริมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในปีงบประมาณ 2556 ขสมก.กำหนดแผน/โครงการ CSR จำนวน 8 โครงการ ประกอบด้วย

BMTA prioritizes the implementation of projects that express corporate social responsibility to the society, community and environment through annual action plans to continuously support Corporate Social Responsibility (CSR). Staff are encouraged to participate in the projects to instill in them a sense of corporate social responsibility, both from within and outside the organization, coupled with sustainable implementation. The objectives are to eradicate environmental problems and improve the standard of living of the society, to increase understanding amongst youth on the safe use of buses, and the utilization of the Sufficiency Economy philosophy in the business plan to decrease costs for the public.

For fiscal year 2013, the BMTA has formulated a total of 8 projects under the CSR Action Plans, as follows

โครงการอู่สีขาว White Garage Project

ขสมก. กำหนดให้ทุกหน่วยงานในสังกัดจัดกิจกรรมเพื่อการดูแลเอาใจใส่สุขภาพของพนักงาน มีการตรวจสุขภาพพนักงานประจำปี นอกจากนี้มีโครงการตรวจหาสารเสพติด โดยการตรวจปัสสาวะพนักงานเขตการเดินรถที่ 1-8 จำนวน 14,000 คน รวมถึงพนักงานในสำนักงานใหญ่ และนายตรวจ เพื่อการมีสุขภาพร่างกายที่สมบูรณ์แข็งแรง ปราศจากโรคภัยไข้เจ็บ และปลอดสารเสพติด

The BMTA has set that all offices under its structure conduct activities to care for the health of its staff, such as annual check-ups as well as a project to screen substance abuse, through urine tests of staff in Zone 1-8, totaling 14,000 people, including staff at headquarters and inspectors, to support a strong and healthy physical condition free from illness and narcotic substances.



โครงการเมาไม่ขับ กลับบ้านปลอดภัยไปกับ ขสมก. Drink Don't Drive, Return Home Safe with BMTA Project

การดำเนินการ ขสมก. มีเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ประจำทุกตู้ และกำหนดให้ทุกเขตการเดินรถ รวมทั้งรถเอกชนร่วมบริการ ตรวจวัดแอลกอฮอล์พนักงานก่อนขึ้นปฏิบัติหน้าที่ให้บริการผู้โดยสารทุกคน ทุกวัน ในแต่ละสายการเดินรถ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นด้านความปลอดภัยในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางให้กับผู้ใช้บริการ



The BMTA uses alcohol testing devices in every garage and has set for all bus zone, including private joint buses, to test alcohol levels of all their staff before working every day, in each bus route, to create confidence in safety and services of buses for all passengers.



โครงการตรวจวัดมลพิษรถโดยสารประจำทาง ขสมก. และรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ Project to monitor exhaust pollution from BMTA and private joint buses

ขสมก. มีโครงการตรวจวัดควันดำรถโดยสารประจำทาง โดยการตรวจวัดรถโดยสารทุกคันภายในคู่มือรถ 33 แห่ง เดือนละ 2 ครั้ง จัดแบ่งเป็น 2 ช่วงเวลา คือ วันที่ 1-15 และ วันที่ 16 - สิ้นเดือน มีเป้าหมายการตรวจวัดให้ครบจำนวน 100% จำนวนรถเกิดควันดำต้องไม่เกิน 2% ของรถประจำการที่ออกวิ่งให้บริการได้ เมื่อตรวจพบรถโดยสารที่ไม่ผ่านเกณฑ์ จะแจ้งให้บริษัทเหมาซ่อมดำเนินการแก้ไขโดยทันที ส่วนรถเอกชนร่วมบริการในปัจจุบันรถโดยสารธรรมดา รถปรับอากาศ มินิบัส และรถตู้ ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ NGV จึงไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ส่วนรถสองแถวในซอยจัดทำแผนตรวจวัดควันดำ 3 เดือนต่อครั้ง

The BMTA conducts a project to monitor all buses at the 33 stations for polluting exhaust, checking twice monthly in two segments of the month (1-15 and 16-end of month). The objective of the project is to check the exhaust emissions of all buses (100%), and to limit exhaust percentage to not over 2% for all buses that are in service. When buses are found to not pass this criteria, the contracted repair garage will be immediately contacted. For private joint buses, regular buses, air-conditioned buses, mini-buses and vans, NGV is used so they do not emit air pollutants. Shuttle buses in sois are due to be checked once every three months.



โครงการน้อมใจเดินทางปลอดภัยกับ ขสมก.

Nong Un Jai , Return Home Safe with BMTA Project

ขสมก. จัดกิจกรรมนิทรรศการในสถานศึกษาเขตพื้นที่ของเขตการเดินรถที่ 1-8 รวมทั้งหมด 64 โรงเรียน เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจให้กับเด็กและเยาวชน ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางอย่างถูกต้องและปลอดภัย ให้นักเรียนนำความรู้ที่ได้รับไปใช้กับชีวิตประจำวัน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

The BMTA held an exhibition at educational institutions in bus zones 1-8, totaling 64 schools, to expand on the knowledge and understanding of children and youth in appropriately and safely uses BMTA services. The students can use the knowledge in their daily lives to prevent accidents from using bus services.



โครงการ ขสมก.ร่วมใจจัดกิจกรรมสำหรับเด็กและผู้สูงอายุ

BMTA Project for children and senior citizens

ขสมก. จัดรถโดยสารประจำทางให้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสารสำหรับเด็กอายุไม่เกิน 15 ปี ในวันเด็กแห่งชาติ และจัดรถโดยสารประจำทางให้บริการโดยไม่คิดค่าโดยสารสำหรับผู้สูงอายุที่มีอายุ 60 ปีขึ้นไป ในวันผู้สูงอายุแห่งชาติ นอกจากนี้ ได้จัดเลี้ยงอาหารให้กับผู้สูงอายุ ณ บ้านพักคนชราบางแค อีกด้วย

The BMTA has waived the bus fare for children not over 15 on Children's Day and for senior citizens on Senior Citizens Day. Aside from this, it hosted meals for the senior citizens at Bangkake Home for the Elderly.



โครงการไหว้พระ ๙ วัด ในวันแม่และวันพ่อแห่งชาติกับ ขสมก.

Project to pay homage at 9 temples on Mother's Day and Father's Day with BMTA

ขสมก. จัดกิจกรรมส่งเสริมสถาบันครอบครัวให้มีกิจกรรมร่วมกัน ช่วยสร้างความอบอุ่นในครอบครัว โดยการจัดรถโดยสารประจำทาง ให้บริการไหว้พระ 9 วัด วันละ 20 คัน โดยให้บริการฟรีทุกเส้นทาง สำหรับบิดาและมารดาที่มีบุตรพาไปในวันแม่และวันพ่อแห่งชาติ





The BMTA has conducted a project to support the family institution to have joint activities and build upon the warmth and love with the family. On Buddhist holy days, 20 free buses services are provided to 9 temples for fathers and mothers that bring their children to temples on national Mother's Day and Father's Day.

โครงการลดภาวะโลกร้อน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

Project on Global Warming Reduction and Environmental-Friendliness

ขสมก. กำหนดให้ทุกหน่วยงานจัดกิจกรรมปลูกต้นไม้ในสถานที่ต่างๆ เช่น ภายในที่ทำงาน ส่วนราชการ วัด สถานที่สำคัญ ฯลฯ และให้ติดตามดูแลต้นไม้ที่ปลูกอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อเป็นการแสดงความจงรักภักดี และถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ และได้จัดกิจกรรมปลูกป่าชายเลน ณ ศูนย์ศึกษาธรรมชาติ สถานตากอากาศบางปู จ.สมุทรปราการ

The BMTA has had its agencies plant trees in different places, including in the office, government facilities, temples, important places, etc., and to tend to the trees planted at least twice a year. This is a tribute and expression of loyalty to His Majesty the King and Her Majesty the Queen. Aside from this, activities to plant trees at the mangroves of the Nature Study Center, Bang Pu Recreation Center, Samut Prakan Province were held.



โครงการยกระดับมาตรฐานการศึกษาของเยาวชนไทย

Project to uplift the standards of education for the Thai youth

ขสมก. ให้การสนับสนุนการเรียนการศึกษา 2 โรงเรียน คือ โรงเรียนวัดบางหยี จังหวัดสงขลา โดยได้ส่งมอบ คอมพิวเตอร์ PC จำนวน 1 ชุด คอมพิวเตอร์โน้ตบุ๊ก จำนวน 4 เครื่อง ยารักษาโรค จำนวน 10 กล่อง หลอดไฟ และโคมไฟ เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2556 และโรงเรียน บ้านสบคำ ได้ส่งมอบห้องน้ำ จำนวน 10 ห้อง ยาสามัญ ประจำบ้าน จำนวน 10 กล่อง เต้าแก๊ส 1 ชุด อุปกรณ์กีฬา ฟุตบอล บาสเกตบอล วอลเลย์บอล แบดมินตัน และตัวตุ๊กตาแองกอรี่เบิร์ด 20 ตัว เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2556



The BMTA has supported education at two schools, **Wat Bang Yi School, Songkhla Province**, donating 1 PC, 4 computer notebooks, 10 boxes of medicines, and light bulbs and lamps on 4 November 2013, and **Baan Sob Kam School**, donating 10 restrooms, 10 boxes of common medicines, 1 gas oven, sports equipment, futsols, basketballs, volleyballs, badminton equipment, and 20 Angry Bird dolls on 24 November 2013.

ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจธรรมาภิบาล

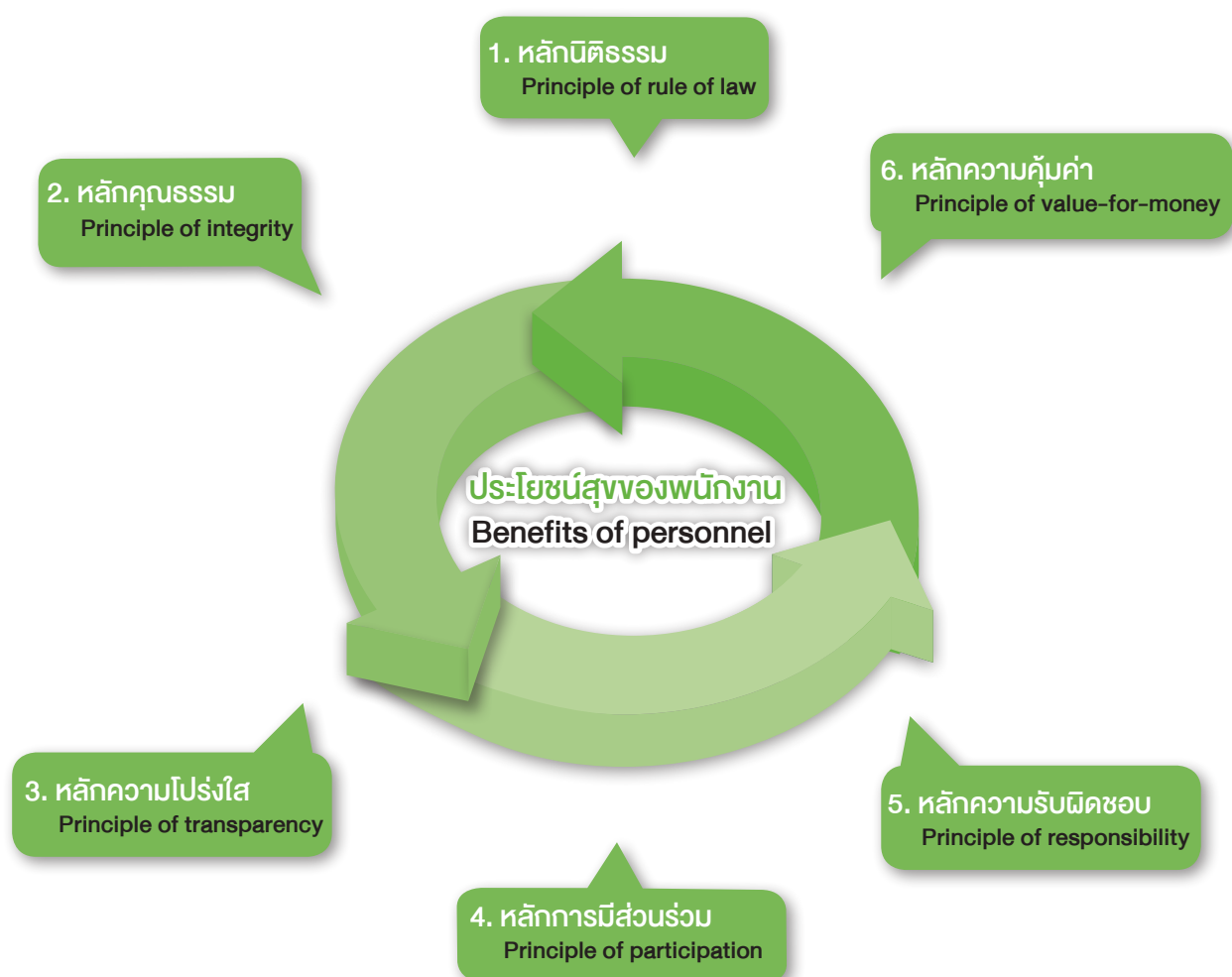
Information on Good Governance of State Enterprises

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ Corporate Governance of Bangkok Mass Transit Authority

คณะกรรมการด้านการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี ได้กำหนดนโยบายการดำเนินงานตามหลักการกำกับดูแลที่ดี โดยจะยึดหลักธรรมาภิบาล เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ซึ่งมีองค์ประกอบสำคัญที่ต้องยึดถือเป็นแนวทางปฏิบัติ 6 ประการ ดังนี้

The Committee on Promotion of Good Corporate Governance has set a policy to ensure implementation of good corporate governance in the organization based on the principles of good governance, which is based on 6 important principles, as follows :

หลักธรรมาภิบาล 6 ประการ ที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ยึดถือเป็นนโยบายและแนวทางปฏิบัติในการดำเนินงานการกำกับดูแลกิจการที่ดี 6 Principles of Good Governance which the Bangkok Mass Transit Authority holds as policy to ensure implementation of good corporate governance



นโยบายและแนวทางปฏิบัติ

นโยบาย	แนวทางปฏิบัติ
1. หลักนิติธรรม การปฏิบัติงานโดยยึดกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ โดยถือว่าการปกครองภายใต้กฎหมายมิใช่ตามอำเภอใจ หรืออำนาจของตัวบุคคล จะต้องคำนึงถึงความเป็นธรรม และความยุติธรรม รวมทั้งมีความรัดกุมและรวดเร็วด้วย	ปรับปรุงระเบียบ ข้อบังคับ ข้อกฎหมาย ให้ทันสมัยและเป็นธรรม ตลอดจนเป็นที่ยอมรับของสังคม โดยมีการยินยอมพร้อมใจและถือปฏิบัติร่วมกันอย่างเสมอภาคและเป็นธรรม
2. หลักคุณธรรม การปฏิบัติงานโดยยึดมั่นในความถูกต้อง ดีงาม ส่งเสริมให้บุคลากรพัฒนาตนเองไปพร้อมกัน เพื่อให้บุคลากรมีความซื่อสัตย์ จริงใจ ขยัน อดทน มีระเบียบ วินัย	รณรงค์เพื่อสร้างค่านิยมที่ดีงามให้ผู้ปฏิบัติงานในองค์การถือปฏิบัติ เช่น ความซื่อสัตย์สุจริต ความเสียสละ ความอดทน ขยันหมั่นเพียร ความมีระเบียบวินัย เป็นต้น
3. หลักความโปร่งใส การปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใสพอเทียบได้ว่ามีความหมายตรงข้าม หรือเกือบตรงข้าม กับการทุจริตคอร์รัปชัน โดยที่เรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ให้มีความหมายในเชิงลบ และความน่าสะพรึงกลัวแฝงอยู่ ความโปร่งใสเป็นคำศัพท์ที่ให้แง่บวกในเชิงบวก และให้ความสนใจในเชิงสงบสุข ประชาชนเข้าถึงข้อมูลข่าวสารได้สะดวกและเข้าใจง่ายและมีกระบวนการปฏิบัติงานด้วยความโปร่งใส เปิดเผย และให้ประชาชนตรวจสอบความถูกต้องอย่างชัดเจน	ปรับปรุงระบบงานและกลไกการทำงานขององค์การให้มีความโปร่งใส มีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารหรือเปิดให้ประชาชน สามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารได้อย่างสะดวก ตลอดจนมีระบบหรือกระบวนการตรวจสอบและประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นการสร้างควมไว้วางใจซึ่งกันและกัน และช่วยให้การทำงานในองค์การปราศจากการทุจริตคอร์รัปชัน
4. หลักการมีส่วนร่วม การปฏิบัติงานโดยเปิดโอกาสให้บุคลากรหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมทางบริหารจัดการเกี่ยวกับการตัดสินใจในเรื่องต่างๆ	การแต่งตั้งพนักงานผู้ปฏิบัติงานเป็นคณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ และหรือ คณะทำงาน โดยให้ข้อมูลเพื่อให้เกิดความคิดเห็น แนะนำ ปรีกษา ร่วมวางแผนและร่วมปฏิบัติ หรือมีช่องทางการแจ้งความเห็น การทำประชาพิจารณ์ เป็นต้น
5. หลักความรับผิดชอบ การปฏิบัติงานด้วยความรับผิดชอบ ตระหนัก การใส่ใจในสิทธิและหน้าที่ ปัญหาการบริหารจัดการ การกระตือรือร้นในการแก้ปัญหา และเคารพในความคิดเห็นที่แตกต่าง รวมทั้งความกล้าที่จะยอมรับผลดีและผลเสียจากการกระทำของตนเอง	การสร้างจิตสำนึกเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานตั้งใจปฏิบัติภารกิจตามหน้าที่อย่างดียิ่ง รวมถึงมีความรับผิดชอบต่อความบกพร่องในหน้าที่การงานที่ตนรับผิดชอบอยู่และพร้อมที่จะปรับปรุงแก้ไขได้ทันที
6. หลักความคุ้มค่า การปฏิบัติงานโดยยึดหลักความประหยัดและความคุ้มค่า บริหารจัดการและใช้ทรัพยากรที่มีจำกัด เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่องค์กร	การสร้างจิตสำนึกเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานตระหนักเสมอว่ามีทรัพยากรจำกัด ควรต้องดำเนินการอย่างประหยัด ใช้วัสดุ อุปกรณ์ให้คุ้มค่าต่อองค์การและรักษาทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน

Policy and implementation approach

Policy	Implementation approach
1. Principle of rule of law On the implementation of work, while adhering to the law, rules and regulations and considered as governance under the law (not arbitrary or by individual authority), must be fair and just, as well as be stringent and expeditious.	Modernize rules, regulations and laws towards being just and acceptable in society, with the common acceptance and desire to equally and justly implement such rules and regulations.
2. Principle of integrity While adhering to righteousness and support for the self-development of personnel, the work should promote the faithfulness, sincerity, industriousness and discipline of personnel.	Campaign to build good values in the organization, such as faithfulness, sincerity and integrity, dedication and perseverance, as well as industriousness and discipline.
3. Principle of transparency Working with transparency, as opposed or almost opposed to corruption, which is defined in a negative and fearful connotation. Transparency is dened in a positive and peaceful sense. The public is able to conveniently access and understand data. There is a process of work that is transparent, open, and the people are able to verify righteous acts in a concise manner.	Improve the work system and mechanism towards transparency, releasing information or making them publicly available, as well as utilize a verication system to eficiently perform evaluation. Build mutual trust and help in eradicating corruption at the workplace.
4. Principle of participation Opening up the opportunity for personnel and concerned parties to participate in management and decision-making.	Appointing personnel as committee member, sub-committee member or working group member to provide views and advice, jointly plan and implement work, or open up channels to give views such as hold a referendum, for example.
5. Principle of responsibility Responsibility, recognition of rights and duties, enthusiasm in solving problems, respect for different viewpoints, including acceptance of the good and bad effects of individual action.	Building a sense of consciousness for implementers to be determined to perform their duties to the best of their abilities, as well as being responsible for mistakes in the work and readiness to amend such mistakes.
6. Principle of value-for money Adhering to the principles of conservations and value-for-money, managing and use of limited resources for the highest benet of the organization.	Building a sense of consciousness for implementers to be aware that resources are limited and should be conserved, and office equipment should be used in a conservative manner, to the most value for the organization and to sustainably conserve resources.

คำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ที่ 899/2556

เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี

.....

ด้วยคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในการประชุมครั้งที่ 13/2556 เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2556 มีมติเห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance : CG)

ดังนั้น จึงให้ยกเลิกคำสั่งองค์การที่ 154/2553 ลงวันที่ 19 มีนาคม 2553 และคำสั่งที่ 322/2552 ลงวันที่ 27 สิงหาคม 2552 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการด้านการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลที่ดีและให้คณะกรรมการ ประกอบด้วยบุคคล ดังต่อไปนี้

- | | |
|----------------------------------------------------|------------------------|
| 1. นางสาวสุทธิรัตน์ รัตนโชติ | ประธานอนุกรรมการ |
| 2. ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ | อนุกรรมการ |
| 3. รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร | อนุกรรมการ |
| 4. รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ | อนุกรรมการ |
| 5. รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ | อนุกรรมการ |
| 6. ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร | อนุกรรมการ |
| 7. ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1, 2 | อนุกรรมการ |
| 8. ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ | อนุกรรมการ |
| 9. ผู้ตรวจการ ระดับ 8 | อนุกรรมการ |
| 10. ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง | อนุกรรมการ |
| 11. ผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน | อนุกรรมการ |
| 12. ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ | อนุกรรมการ |
| 13. ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย | อนุกรรมการ |
| 14. ผู้อำนวยการสำนักบริการและจัดซื้อ | อนุกรรมการ |
| 15. ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาบุคลากร | อนุกรรมการ |
| 16. ผู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่ | อนุกรรมการและเลขานุการ |
| 17. ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่ | ผู้ช่วยเลขานุการ |
| 18. หัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานบุคคล | ผู้ช่วยเลขานุการ |

โดยให้อนุกรรมการมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. กำกับ ดูแลการบริหารงานขององค์การให้เป็นไปตามหลักการบริหารจัดการองค์การที่ดี (Good Governance)
2. กำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์การบริหารจัดการองค์การที่ดี (Good Governance)
3. ให้มีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการ/คณะทำงานได้ตามความจำเป็น
4. ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมอบหมาย
5. ติดตามและรายงานผลการดำเนินการเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การเป็นระยะเพื่อพิจารณา

สั่ง ณ วันที่ 20 ธันวาคม 2556

(นายสมชัย ศิริวัฒนโชค)

ประธานกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ฝ่ายบริหาร
สำนักการเจ้าหน้าที่

Order of the Bangkok Mass Transit Authority

No. 899/2556

Subject : The Appointment of the Sub-Committee on Promotion of Good Corporate Governance

.....

The Executive Board of the Bangkok Mass Transit Authority, at the meeting no.13/2556 on 27 November 2013 has resolution to appoint the Sub-Committee on Promotion of Good Corporate Governance (Corporate Governance : CG).

Therefore, the BMTA Executive Board ordered to cancel the order no. 154/2553 dated 19 March 2010 and order no. 322/2552 dated 27 August 2009 Subject : the Appointment of the Committee on Promotion of Good Corporate Governance, and to appoint the members of the Sub-Committee as follows :

- | | |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------------|
| 1. Miss Suttirat Rattachot | Chairman of the Sub-Committee |
| 2. Director of the Bangkok Mass Transit Authority | Member |
| 3. Deputy Director Administration Department | Member |
| 4. Deputy Director Bus Operation Department | Member |
| 5. Deputy Director Private Joint Bus Operation Department | Member |
| 6. Assistant Director Administration Department | Member |
| 7. Assistant Director Bus Operation Department 1, 2 | Member |
| 8. Assistant Director Private Joint Bus Operation Department | Member |
| 9. Inspector General Level 8 | Member |
| 10. Central Fund and Account Bureau Director | Member |
| 11. Internal Control and Risk Management Director | Member |
| 12. Information Technology Bureau Director | Member |
| 13. Legal Bureau Director | Member |
| 14. Procurement and Service Bureau Director | Member |
| 15. Personnel Development Bureau Director | Member |
| 16. Personnel Bureau Director | Member and Secretary |
| 17. Personnel Bureau Assistant Director | Assistant Secretary |
| 18. Personnel Management Group Head | Assistant Secretary |

By having the authorities as follows :

1. To ensure implementation of good corporate governance in the organization based on the principles of good governance.
2. To set direction and strategy of the good corporate governance.
3. To have authority to appoint Committee/Working Group as necessary.
4. To perform other functions as assigned by the Executive Board of the Bangkok Mass Transit Authority.
5. To regularly follow up and report the business operation to the BMTA Executive Board for its consideration.

Ordered on 20 December 2013



(Mr. Somchai Siriwatanachoke)

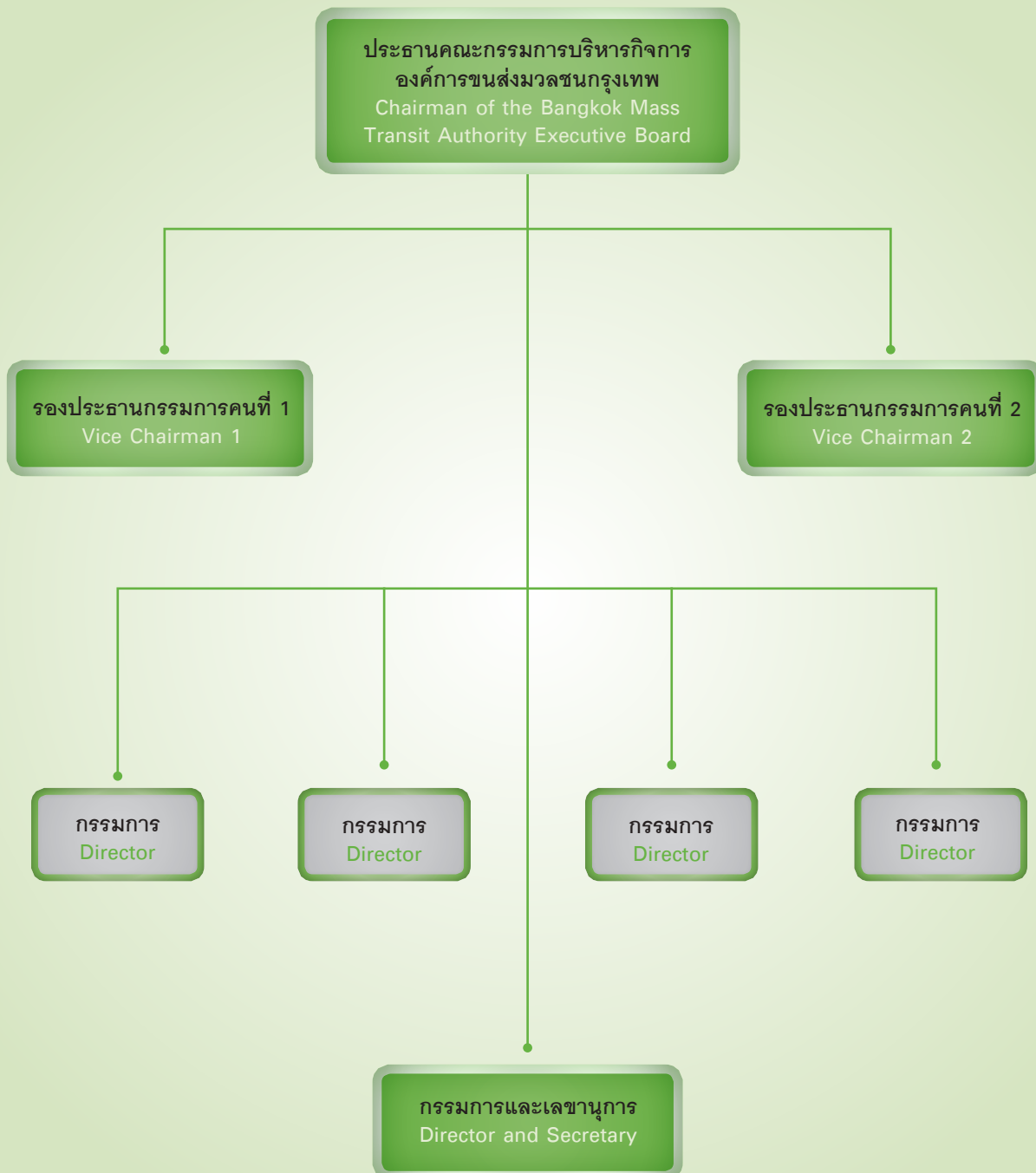
Chairman of the Executive Board of the Bangkok Mass Transit Authority

Administration Department

Personnel Bureau

โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ The Structure of the Board and its Responsibility

ผังโครงสร้างคณะกรรมการบริหารกิจการ
Structure Chart of BMTA Executive Board



บทบาทคณะกรรมการบริหาร กิจการองค์การ

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะรัฐมนตรีจาก ผู้ทรงคุณวุฒิภาครัฐและเอกชน ประกอบด้วย ประธาน กรรมการและกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าห้าคนแต่ ไม่เกินเก้าคน และให้ผู้อำนวยความสะดวกเป็นเลขานุการ คณะกรรมการโดยตำแหน่ง คณะกรรมการปฏิบัติ หน้าที่ตามความรับผิดชอบต่อรัฐวิสาหกิจตามที่ กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่ง มวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 โดยประธานกรรมการ ให้ความมั่นใจว่า กรรมการทุกคนต้องมีส่วนร่วม รับผิดชอบโดยรวม ปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์ สุจริต ยุติธรรม เป็นอิสระ และควบคุมกำกับดูแลการ ดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพประสิทธิผลและ ความโปร่งใสในทุกระดับ ตลอดจนมีความรับผิดชอบต่อ ในฐานะกรรมการเท่าเทียมกัน

นโยบายกำหนดค่าตอบแทนและ รายละเอียดค่าตอบแทนของ คณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่ง มวลชนกรุงเทพ ได้กำหนดการประชุมตามปกติเป็น ประจำทุกเดือนและมีการประชุมพิเศษตามความ จำเป็น ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การกำหนดขึ้นโดยกระทรวงการคลัง ด้วยความ เห็นชอบของคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนรายเดือน และเบี้ยประชุมกรรมการรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

1. ค่าตอบแทนรายเดือน : ตามอัตราที่ คณะรัฐมนตรีกำหนด (8,000 บาท) โดยให้ประธาน กรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็น 2 เท่าของกรรมการรัฐวิสาหกิจ ทั้งนี้ในกรณีที่กรรมการ

Roles of the BMTA Executive Board

The Executive Board of the Bangkok Mass Transit Authority is appointed by the Cabinet from qualified persons of private and government sectors, comprising the Chairman and other Board Directors not less than five persons but not exceed nine persons. The BMTA Director, by its position, acts as the Secretary to the Board. The Board acts according to the responsibilities to the state enterprise as stipulated in the Royal Decree establishing Bangkok Mass Transit Authority B.E. 2519. The Chairman of the Board has given assurance that every director is responsible for the overall matters, has the loyalty, justice, independence at work, and supervises the operation with effectiveness, efficiency and transparency in every level, including having the equal responsibility of such position.

The Executive Board of Bangkok Mass Transit Authority's Compensation Policy and its Details

The Executive Board of Bangkok Mass Transit Authority has set the monthly regular meeting and special meeting as necessary. The Ministry of Finance has determined the BMTA Executive Board's compensation with the Cabinet's approval on 2 July 2013 which has criteria of the compensation payment and per diem for the state enterprises' Directors as follows :

1. Monthly compensation : as determined by the Cabinet (8,000 baht). The state enterprise Chairman receives monthly compensation 2 times of the amount that state enterprise director receives. In case that

รัฐวิสาหกิจดำรงตำแหน่งไม่เต็มเดือน ให้จ่ายค่าตอบแทนรายเดือนตามสัดส่วนระยะเวลาการดำรงตำแหน่ง โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม 2556

ในปีงบประมาณ 2556 นี้ ได้จ่ายค่าตอบแทนรายเดือนให้คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การจำนวน 2 เดือน (ส.ค. - ก.ย. 56) รวมเป็นเงิน 128,000 บาท

2. เบี้ยประชุม : ตามอัตราที่คณะรัฐมนตรีกำหนดโดยจ่ายเป็นรายครั้ง ในอัตราคนละ 8,000 บาท เฉพาะกรรมการที่มาประชุมไม่เกิน 1 ครั้งต่อเดือน โดยประธานกรรมการจะได้รับเพิ่มร้อยละ 25 เป็นเงิน 10,000 บาท และรองประธานคนที่ 1, 2 จะได้รับเพิ่มอีกคนละ 12.5% เป็นเงิน 9,000 บาท

ในปีงบประมาณ 2556 นี้ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การได้มีการประชุม รวม 14 ครั้ง จ่ายเบี้ยประชุมเป็นเงิน 705,000 บาท

the state enterprise director is not in the position for the whole month, the monthly compensation should be paid at proportional rate, effective since 1 August 2013.

In the fiscal year 2013, the monthly compensation of the BMTA Executive Board has been paid for 2 months (Aug. - Sept. 2013) totaling 128,000 baht.

2. Per diem : as determined by the Cabinet, to be paid each time at the rate 8,000 baht per person to the director who attends the meeting not exceeding 1 time per month. The Chairman of the Board will receive 25% more which is 10,000 baht and the 1st and 2nd Vice Chairman will receive 12.5% more which is 9,000 baht.

In the fiscal year 2013, the BMTA Executive Board had 14 meetings. Per diem was paid 705,000 baht.

คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งได้มีการประชุม รวม 14 ครั้ง The appointed Committee has convened 14 meetings

ลำดับที่ No.	ผู้เข้าประชุม Persons attended the meeting	ตำแหน่ง Position	จำนวนครั้ง No. of meetings
1	นายสมชัย ศิริวัฒนโชค Mr.Somchai Siriwatanachoke	ประธานกรรมการ Chairman	13
2	พล.ต.ท.สถาพร ดวงแก้ว Pol.Lt.Gen.Sataphrn Dungkaew	รองประธานกรรมการ คนที่ 1 Vice Chairman 1	13
3	น.ส.สุทธีรัตน์ รัตนโชติ Miss Suttirat Rattanachot	รองประธานกรรมการ คนที่ 2 Vice Chairman 2	10
4	พล.ต.ท.ภาณุ เกิดลาภผล Pol.Lt.Gen. Panu Kerdlarbpol	กรรมการ Director	8
5	นายประสิทธิ์ ศิริภากรณ์ Mr.Prasit Siripakorn	กรรมการ Director	12
6	นายกล้าคาน ปาทาน Mr.Galamkan Patan	กรรมการ Director	13
7	นางปราณี ศุกระสร Mrs.Pranee Sugrasorn	กรรมการ Director	14
8	นายโอภาส เพชรมณี Mr.Opas Petmunee	กรรมการและเลขานุการ Director and Secretary	14

ค่าตอบแทนของผู้บริหาร Compensation of the Executives

ให้รัฐวิสาหกิจรายงานค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน และค่าตอบแทนอื่นของผู้บริหารระดับสูง 3 ปีย้อนหลัง “ผู้บริหารระดับสูง” หมายถึง ผู้บริหารสูงสุด และผู้บริหารลำดับถัดลงมาหนึ่งลำดับ

The state enterprise is required to report monetary compensation and other compensation of high ranking executives dated back for 3 years.

“High ranking executives” means the highest ranking executive and the position that is one level lower.

ค่าตอบแทนของผู้บริหาร ขสมก. Compensation of the BMTA Executives

รายชื่อผู้บริหาร Name List of the Executives	ตำแหน่ง Position	ค่าตอบแทน (บาท)/เดือน Compensation (Baht)/Month		
		ปี 54 2011	ปี 55 2012	ปี 56 2013
1.นายโอภาส เพชรมุณี Mr.Opas Petmune	ผู้อำนวยการ Director	157,581	157,581	169,399
2.นางปราณี ศุกระสร Mrs.Pranee Sugrasorn	รองผู้อำนวยการฝ่ายการบริหาร Deputy Director Administration Department	95,810	-	-
3.นายสมศักดิ์ บุญช่วย Mr.Somsak Boonchuay	รองผู้อำนวยการฝ่ายการบริหาร Deputy Director Administration Department	-	97,890	97,890
4.นายวิรัตน์ โชคดีวัฒน์ Mr.Wirat Choktiwat	รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ Deputy Director Administration Department	91,820	-	-
5.นายเนเรศ บุญเปี่ยม Mr.Narade Boonpiam	รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ Deputy Director Administration Department	-	99,970	104,310
6.ว่าที่ พ.ต.ฉัตรแก้ว โพธิ์ทองนาค Acting Maj. Chatkaew Photongnak	รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ Deputy Director Joint Bus Operation Department	95,810	99,970	104,310

ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์
พ.ศ. 2553

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 26 (2) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 และเพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 ซึ่งออกตามมาตรา 3/1 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2545 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงวางระเบียบว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติ เพื่อเสริมสร้างให้มีการปฏิบัติตนเป็นไปตามระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมีความชัดเจน เกิดความรวดเร็ว และเป็นธรรม จัดการทุจริตมิชอบ รวมถึงหลีกเลี่ยงกฎหมายเพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน เป็นการป้องกันการดำเนินการใดๆ ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงานและลูกจ้างไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2553”

ข้อ 2 ในระเบียบนี้

“องค์การ” หมายความว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ผู้ปฏิบัติงาน” หมายความว่า พนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งที่ดำรงตำแหน่งบริหารและมิได้ดำรงตำแหน่งบริหาร และให้หมายความรวมถึงลูกจ้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือผลประโยชน์ทับซ้อน ระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” หมายความว่า การใช้ตำแหน่งหน้าที่ของตนเองทั้งทางตรงและทางอ้อมในการแสวงหาผลประโยชน์ให้กับตนเอง คู่สมรส เครือญาติ พวกพ้อง หรือบุคคลอื่นใด โดยอาศัยการกระทำใดๆ ที่มีกับองค์การหรือในนามองค์การ หรือมีผลถึงกิจกรรมขององค์การ ซึ่งทำให้เกิดผลประโยชน์ได้เสียในการกระทำนั้น และขัดแย้งหรือมีผลกระทบต่อนโยบายขององค์การ

“บุคคลในครอบครัว” หมายความว่า คู่สมรส บุตร บิดา มารดา พี่น้องร่วมบิดา มารดา หรือร่วมบิดา หรือมารดาเดียวกัน

“ญาติ” หมายความว่า บุพการี ผู้สืบสันดาน พี่น้องร่วมบิดามารดา หรือร่วมบิดาหรือร่วมมารดาเดียวกัน ลูก ป้า น้า อา คู่สมรส บุพการีหรือผู้สืบสันดานของคู่สมรส บุตรบุญธรรมหรือผู้รับบุตรบุญธรรม

“พวกพ้อง” หมายความว่า ญาติ มิตรสหาย

“ประโยชน์” หมายความว่า เงิน ทรัพย์สิน ประโยชน์ในลักษณะที่เป็นทรัพย์สิน หรือสิ่งอื่นใด

“ของขวัญ” หมายความว่า เงิน ทรัพย์สิน หรือผลประโยชน์อื่นใดที่ให้แก่กัน เพื่ออภัยภัยไมตรีและให้หมายรวมถึง เงิน ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดที่ให้เป็นรางวัล หรือโดยเสนาหา หรือเพื่อการสงเคราะห์ หรือให้เป็นสินน้ำใจและหมายความรวมถึงการให้สิทธิพิเศษซึ่งมิได้เป็นสิทธิที่จัดไว้สำหรับบุคคลทั่วไปในการได้รับการลดราคาทรัพย์สิน หรือการให้สิทธิพิเศษในการได้รับการบริการหรือความบันเทิง หรือรับการฝึกอบรม ตลอดจนการออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางหรือท่องเที่ยว ค่าที่พัก ค่าอาหาร หรือสิ่งอื่นใดในลักษณะเดียวกันไม่ว่าจะเป็น บัตร ตั๋ว หรือหลักฐานอื่นใด การชำระเงินให้ล่วงหน้า หรือการคืนเงินให้ในภายหลัง

“ประโยชน์อื่นใด” หมายความว่า สิ่งที่มีมูลค่า เช่น การลดราคา การรับความบันเทิง การรับบริการ การรับการฝึกอบรม หรือสิ่งอื่นใดในลักษณะเดียวกัน

“ประเพณีนิยม” หมายความว่า เทศกาลหรือวันสำคัญ ซึ่งอาจมีการให้ของขวัญกันและให้หมายความ

Regulations of the Bangkok Mass Transit Authority on Conflict of Interest Year 2010 (B.E. 2553)

By the virtue of the Section 26 (2) of the Royal Decree Establishing the Bangkok Mass Transit Authority Year 1976 (B.E. 2519) and in order to follow the Royal Decree on Rules and Procedures for Good Governance Year 2003 (B.E. 2546) which issued according to the Section 3/1 of the State Administration Act (Issue No. 5) Year 2002 (B.E. 2545), therefore, the Bangkok Mass Transit Authority has established the Regulations on Conflict of Interest, stipulating the rules and procedures to promote the organization's good corporate governance, as well as for greater clarity, expediency, justice, anti-corruption and prevent vested interests and conflict of interest of its personnel, as follows :

Item 1 This regulation is called “Regulations of the Bangkok Mass Transit Authority on Conflict of Interest Year 2010 (B.E. 2553)”.

Item 2 In this regulation

“the organization” means the Bangkok Mass Transit Authority.

“officer” means personnel of the Bangkok Mass Transit Authority both in the executive management position and not in such position and including the employee of the Bangkok Mass Transit Authority.

“the conflict of interest or the overlapping interest between personal benefit and the benefit of the Bangkok Mass Transit Authority” means using one's own position both directly and indirectly for the interest of oneself, spouse, relative, partisan or others, including any acts with the organization or on behalf of the organization or affecting the organization's activity which can bring good or bad benefit from such act and are in conflict or affecting the organization's interest.

“person in the family” means spouse, son, daughter, mother, father, brother and sister of full blood, or of half blood

“relative” means parent, descendant, brother and sister of full blood, or half blood, uncle, aunt, spouse, parent or descendant of spouse, adopted child or child adopter.

“partisan” means relative, friend

“benefit” means money, property, benefit in the form of property or others

“gift” means money, property or other benefits given to each other by choice, and it is to include money, property or other benefits as a prize, voluntarily given or as assistance, as acts of kindness, special benefits not for normal persons, such as for discounts, special services or entertainment, training, travel or tourism expenses, accommodation and food, vouchers, tickets or other evidences, pre-payment or reimbursement.

“other benefits” means something which is worthy such as discount, receiving entertainment, receiving service, receiving training or other things in this category

“tradition” means festival or special occasion in which present will be given to each other. It also includes occasion for congratulations, gratitude, welcoming, condolences or giving assistance according to the traditional practice in the society.

รวมถึงโอกาสในการแสดงความยินดี การแสดงความขอบคุณ การต้อนรับ การแสดงความเสียใจ หรือการให้ความช่วยเหลือตามมารยาทที่ถือปฏิบัติกันตามปกติในสังคมด้วย

ข้อ 3 การกระทำหรือเหตุการณ์ในกรณีต่อไปนี้ ให้ถือเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(1) การใช้ข้อมูลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองหรือผู้อื่น

(2) การดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือเป็นผู้ถือหุ้นสำคัญในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เว้นแต่การดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือตำแหน่งการบริหารอื่นที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษร

(3) การมีบุคคลในครอบครัวเป็นผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการหรือเป็นผู้ถือหุ้นเสียงข้างมากในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ข้อ 4 การรับหรือการให้ของขวัญในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(1) การรับของขวัญจากบุคคลอื่น ซึ่งมีโชติภาส หรือบุคคลในครอบครัว ที่ไม่เป็นไปตามปกติประเพณีนิยม หรือที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาท

กรณีมีความจำเป็นที่ต้องรับของขวัญไว้เพื่อรักษาไมตรี มิตรภาพ หรือความสัมพันธ์อันดี ผู้รับต้องแจ้งข้อเท็จจริงในแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1) ต่อผู้บังคับบัญชาทันทีที่สามารถกระทำได้ เพื่อให้คำวินิจฉัยว่ามีความเหมาะสมและสมควรที่จะให้รับของขวัญไว้เป็นสิทธิของตนหรือไม่ หากผู้บังคับบัญชาวินิจฉัยว่าไม่สมควรก็ให้ส่งมอบของขวัญนั้นเป็นสิทธิขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(2) การยินยอมหรือรู้เห็นเป็นใจให้บุคคลในครอบครัวของตนรับของขวัญที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาท จากผู้ใต้บังคับบัญชาหรือผู้ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ให้

ในกรณีที่บุคคลในครอบครัวของผู้ปฏิบัติงานได้รับของขวัญไว้ก่อนแล้ว แต่ผู้ปฏิบัติงานได้ทราบในภายหลัง ให้ดำเนินการตามข้อ (4) หรือ ข้อ (7) แล้วแต่กรณี

(3) การให้ของขวัญที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาท แก่ผู้บังคับบัญชาหรือบุคคลในครอบครัวของผู้บังคับบัญชา

ทั้งนี้ การรับหรือการให้ของขวัญตาม (1) ถึง (3) ถ้าเป็นไปตามประเพณีนิยมและมีราคาหรือมูลค่าไม่เกินกว่าสามพัน ให้สามารถกระทำได้

(4) พนักงานผู้ใด มีการกระทำที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้พนักงานผู้นั้นเปิดเผยข้อเท็จจริงต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้อำนวยการทันทีที่สามารถกระทำได้ตามแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1) และให้พนักงานผู้นั้นขอถอนตัวจากการเป็นกรรมการหรือการมีส่วนร่วมในกิจกรรมนั้นๆ

ข้อ 5 ผู้ปฏิบัติงานถือปฏิบัติในเรื่องเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนี้

(1) สอดส่องดูแลและจัดการแก้ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นระหว่าง ผู้ปฏิบัติงานกับองค์การ รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพย์สินขององค์กรให้เป็นไปโดยถูกต้อง และมุ่งประโยชน์ขององค์กรเป็นหลัก

(2) ปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์สูงสุดขององค์กร ไม่แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว

(3) ไม่อาศัยหรือยอมให้ผู้อื่นอาศัยตำแหน่งหน้าที่ของตนเอง ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม หาผลประโยชน์จากองค์การเพื่อตนเองหรือผู้อื่น

(4) รักษาความลับของลูกค้าและขององค์กร รวมถึงไม่นำความลับไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่น

Item 3 Any act or situation in the following cases is considered as a conflict of interest :

- (1) To use the Bangkok Mass Transit Authority's information in acquiring interest for oneself or for others.
- (2) To be in the position of managing director, manager or essential shareholder in the business that is a contract partner with the Bangkok Mass Transit Authority or the business that is a rival against the Bangkok Mass Transit Authority, except being as a managing director, manager or other executive positions assigned in written form by the Bangkok Mass Transit Authority.
- (3) To have member of the family in the position of managing director, manager or major shareholder in the business that is a contract partner with the Bangkok Mass Transit Authority.

Item 4 Receiving or giving a gift in the following cases is considered as a conflict of interest :

- (1) To receive a gift which is not for usual or traditional occasion or worth more than three thousand baht from other person who is not a relative or member of the family.

In case that it is necessary to receive such gift for goodwill or maintaining a good relationship, the receiver must notify the fact in the report form for conflict of interest (Attachment 1) to his/her superior as soon as possible. The superior will judge whether it is appropriate to receive such gift as a personal gift. If the superior judges that it is not appropriate, that gift must be handed to the Bangkok Mass Transit Authority.

- (2) To consent or agree that a member of the family receive a gift worth more than three thousand baht from subordinate or work related person for the interest of the giver.

In case that a family member of the officer has already received such gift, and the officer knows that later, it should be proceeded according to item (4) or item 7 as the case may be.

- (3) To give a gift worth more than three thousand baht to the superior or the superior's family member :

It is possible to receive or give a gift as per item (1) to (3) if it is considered as a traditional gift and worth less than three thousand baht.

- (4) Any employee acts in terms of conflict of interest—such employee must reveal the fact as soon as possible to his/her superior up to the director respectively as per the report form for conflict of interest (Attachment 1). That employee must also resign from a committee member or refrain from any activity involved.

Item 5 Concerning the conflict of interest, an officer should conduct himself/herself as follows :

- (1) To inspect and solve the conflict of interest problem which may occur between an officer and the organization, and to oversee the use of the organization's property correctly and mainly for the benefit of the organization.
- (2) To perform duty for the most interest of the organization, not seeking for personal interest.
- (3) Do not use or allow others to use one's own position directly or indirectly for seeking the interest from the organization.
- (4) To keep secrets of customer and the organization, do not use such secret for the benefit of oneself or others.

(5) ไม่ยอมให้ประโยชน์ส่วนตัว หรือประโยชน์ของบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับตนเองขัดแย้งกับผลประโยชน์ขององค์กร

(6) ต้องเปิดเผยในเรื่องผลประโยชน์ซึ่งตนเองมีในองค์กรใดหรือธุรกรรมใดที่จะขัดแย้งกับผลประโยชน์ขององค์กร และไม่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเกี่ยวกับกิจกรรมที่ตนเองมีผลประโยชน์อยู่ด้วย

(7) ไม่กระทำการใดๆ ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อมในการดำเนินงานหรือปฏิบัติงานตามนโยบายของรัฐบาลใดๆ โครงการโดยมุ่งผลประโยชน์ตนเองหรือผู้ร่วมงานมากกว่าผลประโยชน์ของประชาชนผู้ให้บริการรถโดยสารและผู้เข้าร่วมโครงการตามนโยบายของรัฐบาล

(8) ไม่กระทำการใดๆ ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อมในขบวนการจัดซื้อ จัดหา จัดจ้าง ตามระเบียบว่าด้วยการพัสดุ ซึ่งเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(9) ต้องให้ข้อมูลถูกต้อง ชัดเจน ครบถ้วนแก่คู่ค้าหรือลูกค้าด้วยวิธีที่เปิดเผย และให้โอกาสลูกค้าหรือคู่ค้าเท่าเทียมกัน

(10) รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะใดๆ ที่ลูกค้าหรือคู่ค้าร้องเรียนหรือแนะนำเพื่อปรับปรุงแก้ไขที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน

ข้อ 6 ผู้บังคับบัญชาต้องไม่แต่งตั้งหรือมอบหมายผู้ที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เป็นคณะกรรมการ คณะทำงาน หรือเป็นผู้พิจารณา หรือเกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลให้ความเห็นหรือมีอำนาจสั่งการในเรื่องนั้น

ข้อ 7 ให้ผู้อำนวยการและพนักงานปฏิบัติงานทุกคนจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ) เป็นประจำในเดือนธันวาคมของทุกปี หรือเมื่อได้รับตำแหน่งใหม่ หรือเมื่อมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นระหว่างปี

รายงานของผู้อำนวยการให้นำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับพนักงานให้นำเสนอต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้อำนวยการ และให้รองผู้อำนวยการ/ผู้อำนวยการสำนัก / ผู้อำนวยการเขต เป็นผู้เก็บรักษารายงานดังกล่าวไว้ อย่างน้อย 2 ปี

ข้อ 8 การใช้แบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้ดำเนินการ ดังนี้

(1) ให้พนักงานทุกคนรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นรายบุคคล ตามแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1)

(2) ให้รองผู้อำนวยการ/ผู้อำนวยการสำนัก/ผู้อำนวยการเขต จัดทำสรุปรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงานทุกคนในสังกัด ตามแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สำหรับพนักงานสังกัดผู้อำนวยการให้จัดทำสรุปรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เสนอผู้อำนวยการ

ข้อ 9 ในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบนี้ ให้ผู้อำนวยการเป็นผู้วินิจฉัยและให้ถือคำวินิจฉัยของผู้อำนวยการเป็นที่สุด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

ให้ไว้ ณ วันที่ 30 เมษายน 2553



(นายโอภาส เพชรมุณี)

ผู้อำนวยการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ฝ่ายบริหาร

สำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน

- (5) Do not allow personal interest or interest of related person in conflict with the organization's interest.
- (6) To reveal one's own interest in any organization or any legal deed which will be in conflict with the organization's interest.
- (7) Do not work, take any action, directly or indirectly, in every government's project for personal or co-worker's interest more than the interest of people who use bus service and the person participating in the project according to the government's policy.
- (8) Do not take any action, directly or indirectly, in purchasing process, procurement, contract for service which will be conflict of interest.
- (9) To openly provide correct, direct and full information to trading partner or customer and give a chance to trading partner or customer equally.
- (10) To listen to any work-related opinion, suggestion which trading partner or customer complains or suggests in order to improve or correct it.

Item 6 The superior must not appoint or assign a person who may have conflict of interest to be a member of committee, working group or to consider, give an opinion or have a mandate in that matter.

Item 7 Every director and employee has to make a report for conflict of interest (Attachment 1) in December annually, or when having been appointed in new position or a conflict of interest case occurred during the year.

The director's report must be presented to the Executive Board of the Bangkok Mass Transit Authority. The employee's report must be presented to the superior up to the director respectively, and the deputy director/ bureau director/zone director must keep the said report for 2 years at least.

Item 8 To use the report form for conflict of interest case, should proceed as follows :

(1) Every employee must individually report any conflict of interest as per the report form for conflict of interest (Attachment 1).

(2) Deputy director/ bureau director/ zone director must make a conflict of interest summary report of every employee in the chain of command as per the report form for conflict of interest. For employee under the director, the said summary report must be presented to the director.

Item 9 In case that any problem occurred concerning the practice according to this regulation, the director will give a judgment and such director's judgment will be deemed as final.

Effective on this day forward.

Given on 30 April 2010

(Mr.Opas Petmune)

Director of the Bangkok Mass Transit Authority

Administration Department

Internal Control and Risk Management Bureau

แบบรายงานความขัดแย้ง/ไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
(สำหรับพนักงานที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์และพนักงานที่ได้รับแต่งตั้งดำรงตำแหน่งใหม่)

เรียน

ข้าพเจ้า นาย/นาง/นางสาว.....เบอร์เงินเดือน.....
ตำแหน่ง.....งาน.....กลุ่มงาน.....สำนักงาน/เขต.....ฝ่าย.....

ขอรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ตามระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2553 ดังนี้

ลำดับ	รายละเอียดความขัดแย้งทางผลประโยชน์	มี	ไม่มี
1	การใช้ข้อมูลขององค์การเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองหรือผู้อื่น		
2	การดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือเป็นผู้ถือหุ้นสำคัญในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับองค์การ หรือกิจการที่เป็นคู่แข่งกับองค์การฯ		
3	บุคคลในครอบครัวเป็นผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการหรือเป็นผู้ถือหุ้นเสียงข้างมากในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับองค์การ		
4	การรับของขวัญจากบุคคลอื่น ซึ่งมีโชัญชาติ หรือบุคคลในครอบครัวที่ไม่เป็นไปตามปกติประเพณีนิยม ที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาท		
5	การยินยอมหรือรู้เห็นเป็นใจให้บุคคลในครอบครัวของตนรับของขวัญที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาท จากผู้ได้บังคับบัญชาหรือผู้ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ให้		
6	การให้ของขวัญที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาทแก่ผู้บังคับบัญชาหรือบุคคลในครอบครัวของผู้บังคับบัญชา		

ในกรณีมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ข้อ.....ข้าพเจ้าได้แก้ไขปัญหาลแล้วดังนี้-
.....
.....

ลงชื่อ.....ผู้รายงาน
(.....)
...../...../.....

1. ความเห็นของผู้บังคับบัญชาต้นสังกัด	2. คำวินิจฉัยของผู้บังคับบัญชา	รับทราบคำวินิจฉัย
ลงชื่อ..... (.....)	ลงชื่อ..... (.....)	ลงชื่อ..... (.....)
วันที่...../เดือน...../พ.ศ.	วันที่...../เดือน...../พ.ศ.	วันที่...../เดือน...../พ.ศ.

Report form for conflict/no conflict of interest
(for employee who has conflict of interest and employee who is appointed to a new position)

To

I Mr./Mrs./Miss.....salary number.....

Position.....Work.....Working group.....Office/Zone.....Department.....

Would like to report the conflict of interest according to the regulations of the Bangkok Mass Transit Authority on the Conflict of Interest Year 2010 (B.E. 2553) as follows :

No.	Details of conflict of interest	Yes	No
1	To use the Bangkok Mass Transit Authority's information in acquiring interest for oneself or for others.		
2	To be in the position of managing director, manager or essential shareholder in the business that is a contract partner with the Bangkok Mass Transit Authority or the business that is a rival against the Bangkok Mass Transit Authority.		
3	To have member of the family in the position of managing director, manager or major shareholder in the business that is a contract partner with the Bangkok Mass Transit Authority.		
4	To receive a gift which is not for usual or traditional occasion or worth more than three thousand baht from other person who is not a relative or member of the family.		
5	To consent or agree that a member of the family receive a gift worth more than three thousand baht from subordinate or work related person for the interest of the giver.		
6	To give a gift worth more than three thousand baht to the superior or the superior's family member.		

In case that there is a conflict of interest number.....I have already solved the problem as follows :

.....
.....

Signature.....Reporter

(.....)

...../...../.....

1. Opinion of the direct superior	2. Judgment of the superior	Acknowledgement of the judgment
Signed.....	Signed.....	Signed.....
(.....)	(.....)	(.....)
Dated.....month.....year.....	Dated.....month.....year.....	Dated.....month.....year.....

แบบรายงานกรณีไม่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

ผู้ปฏิบัติงานในงาน.....กลุ่มงาน.....
 สำนักงานเขต.....ดังมีรายนามต่อไปนี้ ขอรายงานว่า ไม่มีกรณีความขัดแย้งทาง
 ผลประโยชน์ ตามระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ. 2553 ซึ่งเป็นการ
 รายงานประจำปี 25.....

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	เบอร์เงินเดือน	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ

ลงชื่อ.....

(.....)

ผู้บังคับบัญชาต้นสังกัด

วันที่.....เดือน.....พ.ศ. 25.....

ความเห็นของผู้บังคับบัญชา

.....

ลงชื่อ.....

(.....)

ผู้บังคับบัญชาต้นสังกัด

วันที่.....เดือน.....พ.ศ. 25.....

Report form for absence of conflict of interest

The officers in work unit.....working group.....
Bureau.....which the names as follows, would like to report that there is no conflict of
interest according to the regulation of the Bangkok Mass Transit Authority Year 2010 (B.E.2553) which is the yearly
report for the year.....

No.	Name-Surname	Salary no.	Position	Signature

Signed.....

(.....)

Direct superior

Dated.....month.....year.....

opinion of the superior

.....

.....

.....

signed.....

(.....)

Direct superior

Dated.....month.....year.....

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ Report of the Committee to Inspect State Enterprises

คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิและมีประสบการณ์ ด้านการเงิน กฎหมาย และการบริหาร องค์กร จำนวน 3 ท่าน คือ นางสาวสุทธิรัตน์ รัตนโชติ เป็นประธานกรรมการ นางปราณี ศุกระศรี และ พล.ต.ท.ภาณุ เกิดลาภผล เป็นกรรมการตรวจสอบ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ และตามระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ. 2555 โดยมีนโยบายเน้นการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการมีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี ซึ่งในปีงบประมาณ 2556 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุม 5 ครั้ง โดยได้มีการหารือร่วมกับฝ่ายบริหาร ผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีในเรื่องที่เกี่ยวข้องสรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ได้ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานงบการเงินรายไตรมาส และงบการเงินประจำปี 2555 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยพิจารณากระบวนการจัดทำรายงานทางการเงิน เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินได้จัดทำอย่างครบถ้วน ถูกต้อง น่าเชื่อถือ เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมาย และมาตรฐานบัญชีตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป และหลักเกณฑ์ของกระทรวงการคลัง พิจารณาผลการตรวจสอบงบการเงินของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน รวมทั้งพิจารณารายงานผลการดำเนินงานประมาณการเงินสดรับ-จ่าย และผลวิเคราะห์การดำเนินงานขององค์การเป็นรายเดือน นอกจากนี้ยังได้พิจารณาและให้ความเห็นในการแก้ปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงิน เช่น การกู้เงินจากสถาบันการเงิน

The Committee to Inspect State Enterprises for the Bangkok Mass Transit Authority comprises of 3 eminent persons with experiences in finance, law and organizational management, namely Ms.Suttirat Rattanachot, Committee Chair, and Mrs. Pranee Sugrasorn and Pol.Lt.Gen. Panu Kerdlarbphol as Committee directors. Their tasks are to inspect operations as assigned by the Committee to Administer the Organization's Operations, according to the Ministry of Finance Regulation on the Committee to Inspect State Enterprises of B.E. 2555. The Committee's policy focuses on implementing sound administrative activities and an effective internal auditing/inspection system. In fiscal year 2013, the Committee held 5 meetings in consultation with the executives, inspectors and auditors on related issues, summary as follows :

1. Checking and reviewing of financial report

The Committee checked on the financial reports on a quarterly basis, and verified the financial budget for fiscal year 2013 of the BMTA on the basis of the process in reporting, to be confident that the financial report is comprehensive, accurate, and well-accepted and under the laws concerned and the generally recognized regulations on accounting and Ministry of Finance regulations. The Committee considered the outcome of the process to check the financial budget of the Office of the Auditor-General and considered the report on cash receivables and cash payables and the monthly analysis of the organization. Apart from this, the Committee considered and gave opinion on solving the financial liquidity issue such as by borrowing

เพื่อชำระหนี้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าเหมาซ่อม พร้อมดอกเบี้ย กู้เงินเพื่อชำระหนี้ที่ถึงกำหนดจ่าย การถอนเงินฝากประจำซึ่งเป็นเงินประกันตัวพนักงาน มาสำรองจ่ายค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และ ค่าเหมาซ่อมที่ครบกำหนดชำระ เป็นต้น

from financial institutions to pay fuel and contract service debts (with interest), borrowing to pay for overdue debts, withdrawing savings from personnel collateral to use to pay for interest of loans, fuel costs and overdue payments for contract services.

2. การสอบทานการบริหารความเสี่ยง และ ประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการบริหาร ความเสี่ยง และระบบการควบคุมภายใน โดยสำนัก ตรวจสอบได้สอบทานนโยบาย แผนงาน และการติดตาม ผลการดำเนินการตามแผนบริหารความเสี่ยง และ สอบทานกระบวนการจัดทำรายงานการควบคุมภายใน ตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วย การกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ. 2544 พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายในที่ ได้จากการประเมินตามรายงานการประเมินผล และ การปรับปรุงการควบคุมภายใน (แบบ ปย.2)

2. Checking and reviewing of risk management and effectiveness of internal control system

The Committee vetted the risk management and effectiveness of internal control system and the Inspection Bureau reviewed the policy, plan and follow-up of implementation of risk management according to the regulation of the Committee on Auditing through Internal Control Standards of B.E. 2544. The Committee also followed-up on the results of improving internal control from the evaluation report (Form Por Yor 2).

3. การสอบทานการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานการปฏิบัติงาน ตามระบบงาน ระเบียบ ข้อบังคับ รวมทั้งกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการขององค์กร เช่น การดำเนินการทางด้านคดีกรณีร้องการเกิดอุบัติเหตุ การกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ รวมทั้งพิจารณา ให้ตัวฟรีเป็นรางวัลกับประชาชนที่แจ้งเบาะแส กรณี พนักงานรถองค์กรและรถเอกชนร่วมบริการกระทำผิด เป็นต้น นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ตรวจสอบโดยรวมทั้งคณะ ตามแนวทางปฏิบัติที่ดี ของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ซึ่งผลสรุป อยู่ในเกณฑ์ดีมาก

3. Checking and maintaining sound management

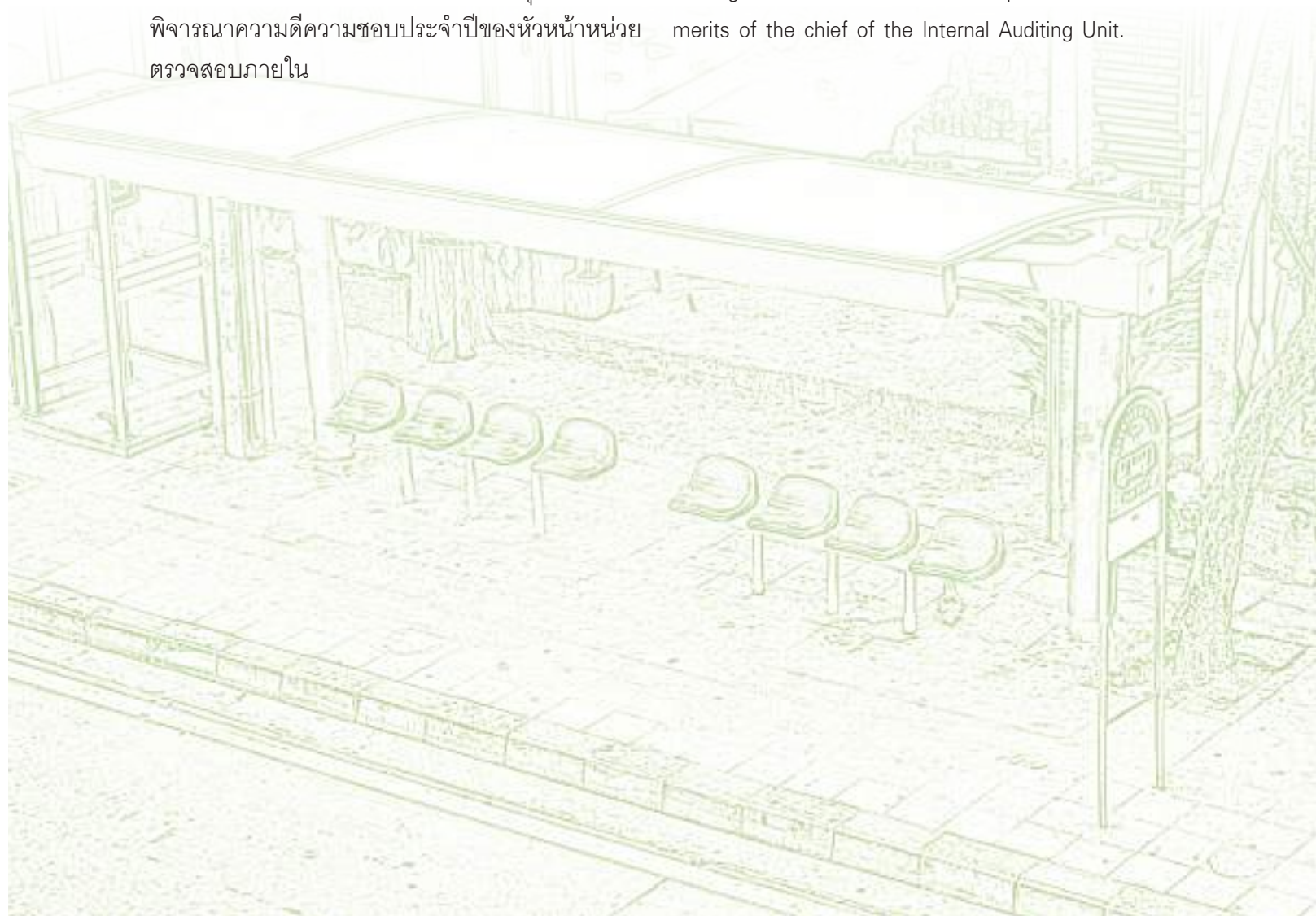
The Committee checked on implementation of plans and policies, as well as on legal cases on accidents, administration of private joint buses, including on incentives for the public (free tickets) to report wrongdoings of BMTA staff of private joint buses. The Committee also evaluated the work of the entire Committee, according to the guidelines set by the Committee to Inspect State Enterprises, in which the result was highly satisfactory.

4. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานแผนการตรวจสอบประจำปี และแผนการตรวจสอบระยะยาว การปฏิบัติงานตามแผน สอบทานผลการตรวจสอบ โดยให้ข้อเสนอแนะ และติดตามการดำเนินการแก้ไขตาม รายงานผลการตรวจสอบในประเด็นที่มีนัยสำคัญ เพื่อ ก่อให้เกิดการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีการควบคุม ภายในที่เพียงพอ รวมทั้งสอบทานกฎบัตรและคู่มือ ปฏิบัติงานการตรวจสอบภายใน เพื่อให้การปฏิบัติงาน เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในคู่มือการปฏิบัติงาน การตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2555 นอกจากนี้ได้สอบทานงบประมาณประจำปี ของหน่วยตรวจสอบภายใน การฝึกอบรมบุคลากร และ พิจารณาความดีความชอบประจำปีของหัวหน้าหน่วย ตรวจสอบภายใน

4. Administering internal control

The Committee vetted the annual inspection plan, the long-term inspection plan, implementation of the plan, and results of the inspection and provide recommendations and follow-up on important points to improve upon. This is to have sound management and sufficient internal control. The charter and handbook for internal control was also vetted, so that its use can be according to the standards set in the Handbook for Internal Control of State Enterprises (new edition of B.E. 2555). Moreover, the Committee vetted the annual budget of the Internal Auditing Unit, personnel training as well as considered the performance and merits of the chief of the Internal Auditing Unit.

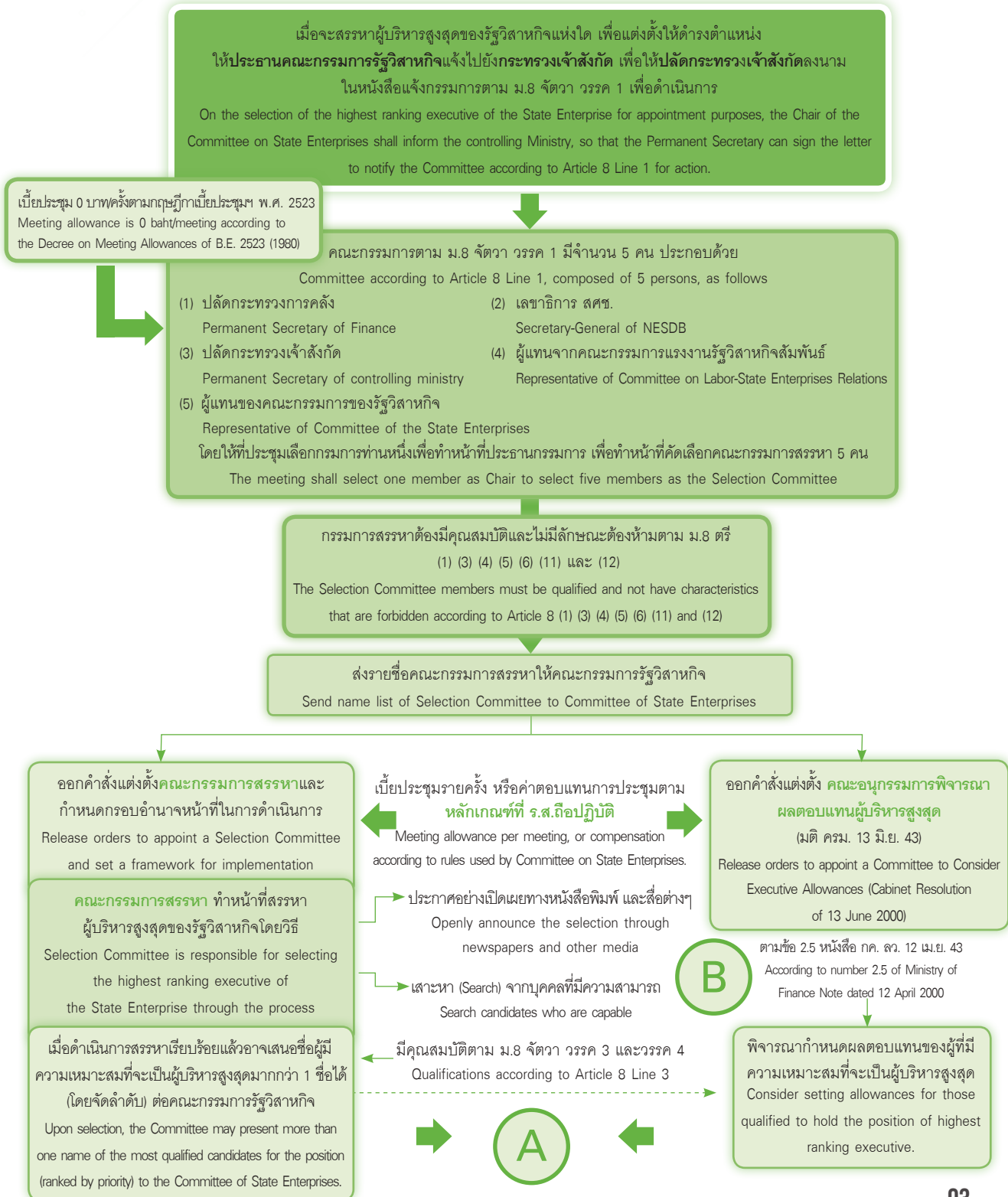


รายงานคณะกรรมการสรรหา/Report of the Selection Committee

แผนภูมิขั้นตอนและแนวทางในการสรรหาผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจ
ตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐาน สำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2543

Plan of the process and approach for selection

Highest ranking executive of State Enterprise, according to the Act on Basic Qualifications for Committee members and employees of State Enterprises (4th Edition) of B.E. 2534 (2000)



A

คณะกรรมการพิจารณาผลตอบแทนฯ เชิญผู้ที่ได้รับ
การคัดเลือกอันดับที่ 1 มาเจรจาต่อรองผลตอบแทน
Sub-Committee to Consider Executive Allowances invites the top candidate
short-listed to discuss about allowances and benefits

หากเจรจาตกลงได้
If negotiations are successful

หากเจรจาตกลงไม่ได้
If negotiations are not successful

ให้เชิญผู้ที่ได้รับการคัดเลือกรายถัดไป (ถ้ามี) มาเจรจาต่อรอง
Invite next ranking candidate (if available) to negotiate

หากเจรจาตกลงกับรายถัดไปได้
If able to agree with next ranking candidate

หากเจรจาตกลงไม่ได้หรือไม่มีรายถัดไป
If not able to agree or if there are no next
ranking candidate

เมื่อพิจารณาแล้วเสร็จ

จัดทำร่างสัญญาจ้างตามที่
คณะกรรมการ ร.ส. กำหนด โดย
ความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง
(ตามมาตรา 8 จัตวา วรรค 7)
Draft an employment contract as set
by Committee on State Enterprises,
with the approval of the Ministry of
Finance (Article 8, Line 7)

เสนอคณะกรรมการ ร.ส. พิจารณา
ว่าสมควรเสนอผู้ใดเป็นผู้บริหารสูงสุด
(รายแรกหรือรายถัดไป)
Present to Committee on State
Enterprises to consider presentation of
highest ranking candidate
(first or second candidate)

เสนอคณะกรรมการ ร.ส. เพื่ออนุมัติ
เริ่มกระบวนการสรรหาใหม่
Present to Committee on State
Enterprises to approve the
commencement of a new selection process

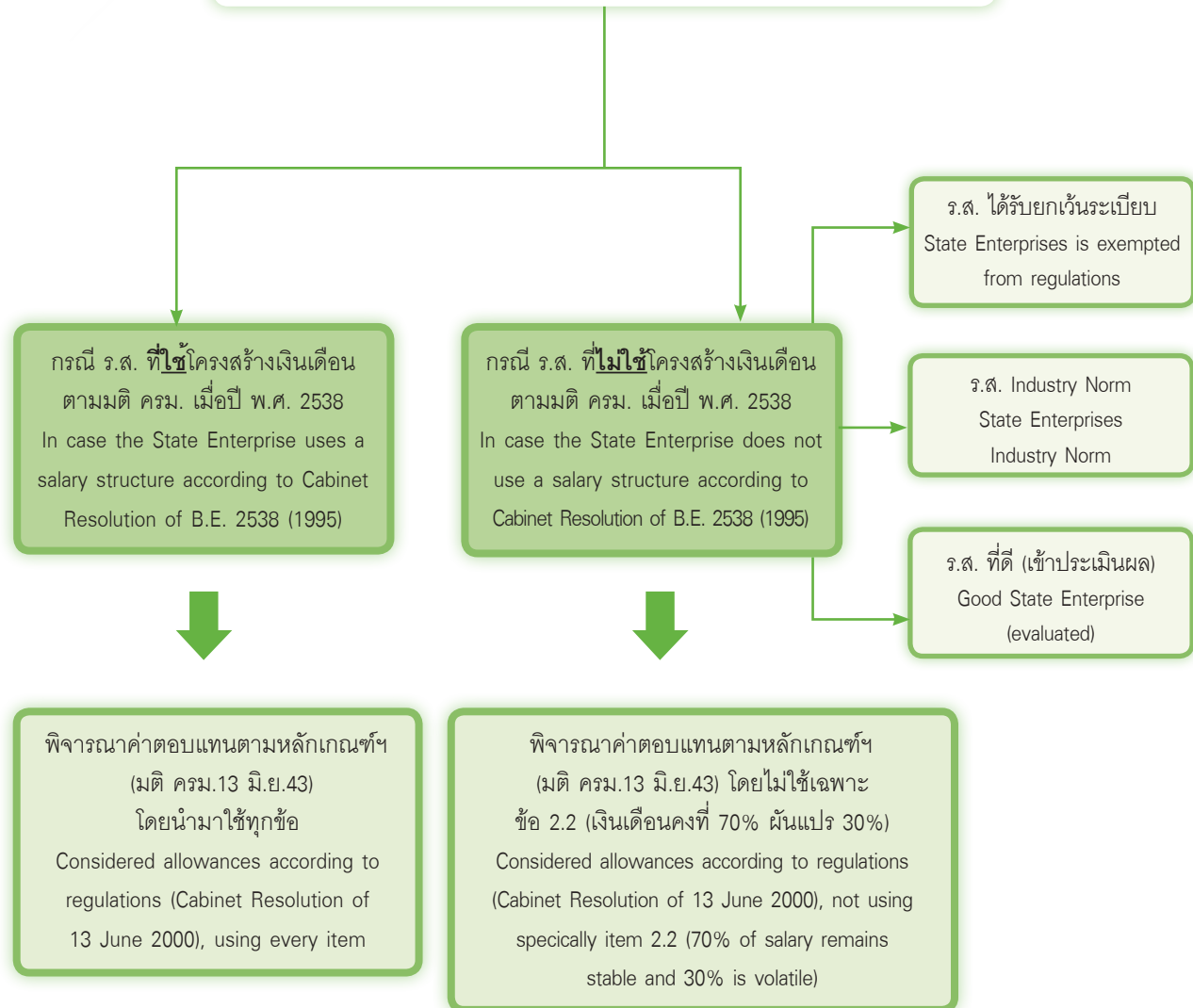
เสนอผู้มีอำนาจแต่งตั้ง
(ตามกฎหมายของ ร.ส. นั้น)
Present to person with appointment
authority (according to Committee on
State Enterprises regulations)

โดยมีเงื่อนไขตาม ม.8 จัตวา วรรค 6
After completion of process / According
to criteria set in Article 8 Line 6

ให้ประธานกรรมการ หรือกรรมการ ที่ได้รับมอบหมายจาก
คณะกรรมการในกรณีที่ไม่มีประธาน ลงนามในสัญญาจ้าง
Chair or member of the Committee assigned by the Committee
(in case Chair is absent) signs the employment contract

B

ขั้นตอนดำเนินการกำหนดผลตอบแทนของผู้บริหารสูงสุด
Procedure to set allowances and benefits for highest ranking executive



ที่มา : กลุ่มพัฒนานโยบายการเงิน การบัญชี และมาตรฐานค่าตอบแทน

สำนักวิจัยสภาพัฒนาการและหลักทรัพย์ของรัฐ กระทรวงการคลัง

Source : Financial Policy, Accounting, and Allowance and Benefits Standards Development Working Group,
Bureau of State Enterprises and Government Assets, Ministry of Finance

รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นและงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีซึ่งกำหนดให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติงานตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 และผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐาน

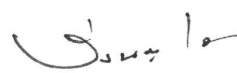
ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

โดยมิได้เป็นการแสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.2 และข้อ 5.23 ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 และสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีผลขาดทุนสะสมเกินส่วนของผู้ถือหุ้น จำนวน 79,371.16 ล้านบาท หนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 13,450.70 ล้านบาท และมีผลขาดทุนสำหรับปีจำนวน 5,315.08 ล้านบาท โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีผลขาดทุนต่อเนื่องมาโดยตลอด ปัจจัยดังกล่าวแสดงให้เห็นว่ามีความไม่แน่นอนที่เป็นสาระสำคัญซึ่งอาจเป็นสาเหตุให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่อง แต่ทั้งนี้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังสามารถดำเนินงานอย่างต่อเนื่องได้ภายใต้ความช่วยเหลือด้านการเงินจากรัฐบาล



(นางสุไรวรรณ เพียรเพิ่มภัทร)

ผู้อำนวยการกลุ่ม



(นางรุ่งนภา เจริญคุณวิวัฒน์)

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินที่ 4

Auditor's Report

Presented to the Executive Board of the BMTA

The Office of the Auditor General of Thailand audited the financial statement of the BMTA. The audit composed of the financial position statement as of 30 September 2014, the profit and loss statement, the statement of changes in capital and cash flow statement for the same period, including implementation of important accounting policies and other remarks.

Responsibility of executives to the financial statement

The executives are responsible for the formulation and presentation of the financial statement according to financial report standards, as well as responsible for internal control deemed necessary to formulate such financial statement that does not conflict with the facts, despite corruption or error.

Responsibility of the auditor

The Office of the Auditor General is responsible for providing opinions for the financial statement based on its verification process. The Office monitors and assesses the auditing process according to standards and ethics, including verification work to ensure confidence and that the audit is reasonable, without any conflicts to the facts.

Auditing includes verification to produce a proof of audit in the form of amount of finances and release of financial statement. The method used for auditing depends on the prerogative of the auditor. This includes risk assessment of audit that includes data that conflicts with the facts relevant to the financial statement, whether that conflict is from corruption or error. In such assessment, the auditor implements relevant internal control measures and presents a financial statement that is suitable for the organization, and designs auditing methods that corresponds with the situation. This assessment is not for the purpose of evaluating the effectiveness of the internal control measures. The auditing includes assessment of the appropriateness of the accounting policy used by the executives and the reasonability of the accounting estimation as well as the general assessment of the financial statement.

The Office of the Auditor General believes that the proof of audit received is sufficient and appropriate to be used as criteria for it to have an opinion.

Opinion

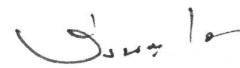
The Office of the Auditor General sees that the financial statement is a reflection of the BMTA's financial status as of 30 September 2013, as well as the outcome of its work and current account status for the same period. It is accurate and according to standards for financial statements.

Important information and events

Without prejudice to prescribing a criteria, the Office of the Auditor General requests to take note of the remarks for the financial statement, particularly Item 2.2 and 5.23 as of 30 September 2013 and for the year with the same period. The BMTA was at a net accumulated loss exceeding capital of 79,371.16 million baht and current liability exceeding current asset was at 3,450.70 million baht, and net loss for the year was 5,315.08 million baht. The BMTA was at a continuous loss, which shows that vulnerability was a key issue, possibly raising questions of business continuity. The BMTA, however, continues to operate with the financial assistance of the government.



(Sulaiwan Pienpermpat)
Group Director



(Mrs. Runnapa Charoenkunvivat)
Financial Audit Bureau Director 4

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 และ 2555

หน่วย : บาท

หมายเหตุ		30 กันยายน 2556	30 กันยายน 2555
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	369,349,276.10	184,976,067.35
เงินลงทุนชั่วคราว	5.2	10,299.54	28,228,423.94
ลูกหนี้การค้า	5.3	52,885,884.86	56,532,859.17
ลูกหนี้อื่น	5.4	4,399,959,479.93	4,164,759,440.68
ลูกหนี้พนักงานพันสภาพ	5.5	2,477,680.64	13,896,021.80
พัสดุดังเหลือ	5.6	28,727,975.62	37,184,420.23
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.7	249,982,849.62	237,003,571.78
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		5,103,393,446.31	4,722,580,804.95
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	5.8	3,333,227.21	3,333,227.21
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์-สุทธิ	5.9	2,285,166,400.00	1,953,497,909.86
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5.10	110,495,509.98	1,192,441,724.63
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		2,398,995,137.19	3,149,272,861.70
รวมสินทรัพย์		<u>7,502,388,583.50</u>	<u>7,871,853,666.65</u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

Bangkok Mass Transit Authority

Statement of Financial Position

as of 30 September 2013 and 2012

Unit : Baht

	Remarks	30 September 2013	30 September 2012
Assets			
Current assets			
Cash and cash equivalent	5.1	369,349,276.10	184,976,067.35
Temporary investment	5.2	10,299.54	28,228,423.94
Account receivable	5.3	52,885,884.86	56,532,859.17
Other receivable	5.4	4,399,959,479.93	4,164,759,440.68
Receivable from dismissed employee	5.5	2,477,680.64	13,896,021.80
Retained material	5.6	28,727,975.62	37,184,420.23
Other current assets	5.7	249,982,849.62	237,003,571.78
Total current assets		5,103,393,446.31	4,722,580,804.95
Non-current assets			
Long-term loan	5.8	3,333,227.21	3,333,227.21
Property plant and equipment - net	5.9	2,285,166,400.00	1,953,497,909.86
Other non-current assets	5.10	110,495,509.98	1,192,441,724.63
Total non-current assets		2,398,995,137.19	3,149,272,861.70
Total assets		<u>7,502,388,583.50</u>	<u>7,871,853,666.65</u>

Remarks are the integral part of this statement of financial position

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 และ 2555

หน่วย : บาท

		หมายเหตุ	30 กันยายน 2556	30 กันยายน 2555
หนี้สินและส่วนของทุน				
หนี้สินหมุนเวียน				
	เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ๆ	5.11	3,006,648,077.97	2,466,289,581.29
	ส่วนของหนี้สินระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	5.12	12,473,711,478.83	12,382,733,333.33
	เงินกู้ยืมระยะสั้น	5.13	1,369,000,000.00	451,090,000.00
	ดอกเบี้ยค้างจ่าย		833,107,329.82	825,672,443.82
	หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.14	871,623,480.03	722,443,521.59
รวมหนี้สินหมุนเวียน			18,554,090,366.65	16,848,228,880.03
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
	เงินกู้ยืมระยะยาว	5.15	62,199,880,000.00	59,283,050,478.83
	รายได้รอการรับรู้	5.16	474,436,917.52	2,935,676.98
	ประมาณการหนี้สินระยะยาว	5.17	3,995,677,128.00	4,124,564,645.00
	ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	5.18	1,458,645,472.60	1,479,018,902.49
	หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5.19	190,815,052.64	189,719,278.79
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน			68,319,454,570.76	65,079,288,982.09
รวมหนี้สิน			86,873,544,937.41	81,927,517,862.12
ส่วนของทุน				
	ทุนรับจากงบประมาณ	5.20	11,089,415,537.81	11,089,415,537.81
	ทุนจากการรับโอนกิจการ บมส.		189,723,158.13	189,723,158.13
	ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค	5.21	185,269,944.05	185,684,082.05
	ส่วนเกินทุนจากการเพิ่มทรัพย์สิน		8,278,582.57	8,278,582.57
	ขาดทุนสะสม		(90,843,843,576.47)	(85,528,765,556.03)
รวมส่วนของทุน			(79,371,156,353.91)	(74,055,664,195.47)
รวมหนี้สินและส่วนของทุน			7,502,388,583.50	7,871,853,666.65

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของการงบการเงินนี้



(นายเนเรศ บุญเยี่ยม)

รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



(นางพนิดา ทองสุข)

ช.ผอ.สบก. มอบหมายปฏิบัติหน้าที่
ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง

Bangkok Mass Transit Authority

Statement of Financial Position

as of 30 September 2013 and 2012

Unit : Baht

	Remarks	30 September 2013	30 September 2012
Liability and Capital			
Current liability			
Account payable and others	5.11	3,006,648,077.97	2,466,289,581.29
Long-term payable within 1 year	5.12	12,473,711,478.83	12,382,733,333.33
Short-term loan	5.13	1,369,000,000.00	451,090,000.00
Accrued interest		833,107,329.82	825,672,443.82
Other current liability	5.14	871,623,480.03	722,443,521.59
Total current liability		18,554,090,366.65	16,848,228,880.03
Non-current liability			
Long-term loan	5.15	62,199,880,000.00	59,283,050,478.83
Deferred income	5.16	474,436,917.52	2,935,676.98
Estimated long-term liability	5.17	3,995,677,128.00	4,124,564,645.00
Employee benefits obligation	5.18	1,458,645,472.60	1,479,018,902.49
Other non-current liability	5.19	190,815,052.64	189,719,278.79
Total non-current liability		68,319,454,570.76	65,079,288,982.09
Total liability		86,873,544,937.41	81,927,517,862.12
Capital			
Budgetary capital	5.20	11,089,415,537.81	11,089,415,537.81
Business acquisition capital		189,723,158.13	189,723,158.13
Donated capital surplus	5.21	185,269,944.05	185,684,082.05
Assets surplus		8,278,582.57	8,278,582.57
Deficit		(90,843,843,576.47)	(85,528,765,556.03)
Total capital		(79,371,156,353.91)	(74,055,664,195.47)
Total liability and capital		<u>7,502,388,583.50</u>	<u>7,871,853,666.65</u>

Remarks are the integral part of this statement of financial position

(Mr. Narade Boonpiam)

Deputy Director Administration Department
Acting Director of
Bangkok Mass Transit Authority

(Mrs. Panida Thongsuk)

Ass. Dir. Of Central Fund & Acc. Bureau, as signed as
Central Fund and Account Bureau Director

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556 และ 2555

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2556	2555
รายได้			
รายได้จากการเดินรถ	5.22.1	6,780,997,097.07	6,853,790,292.24
รายได้เงินอุดหนุนบริการ สาธารณะ		435,244,355.02	652,716,319.99
รายได้เงินอุดหนุนเฉพาะกิจ		-	34,801,436.74
รายได้อื่น	5.21.2	273,652,646.81	213,554,333.21
รวมรายได้		7,489,894,098.90	7,754,862,382.18
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนในการเดินรถ	5.22.1	8,421,702,861.66	8,834,370,185.15
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	5.22.2	1,573,869,053.34	1,674,749,796.85
ค่าใช้จ่ายเงินอุดหนุนเฉพาะกิจ		-	34,801,436.74
ค่าใช้จ่ายอื่น		52,424,875.43	302,964.31
ต้นทุนทางการเงิน		2,756,975,328.91	2,653,021,364.47
รวมค่าใช้จ่าย		12,804,972,119.34	13,197,245,747.52
ขาดทุนสำหรับปี		(5,315,078,020.44)	(5,442,383,365.34)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น		-	-
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี		(5,315,078,020.44)	(5,442,383,365.34)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

(นายณรงค์ บุญเปี่ยม)

รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการ
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(นางพนิดา ทองสุข)

ช.ผอ.สบก. มอบหมายปฏิบัติหน้าที่
ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองกลาง

Bangkok Mass Transit Authority

Profit and Loss Statement

As of year ended 30 September 2013 and 2012

Unit : Baht

	Remarks	2013	2012
Revenue			
Revenue from bus operation	5.22.1	6,780,997,097.07	6,853,790,292.24
Revenue from public service subsidy		435,244,355.02	652,716,319.99
Revenue from ad-hoc subsidy		-	34,801,436.74
Others	5.21.2	273,652,646.81	213,554,333.21
Total revenue		7,489,894,098.90	7,754,862,382.18
Expense			
Bus operation overhead	5.22.1	8,421,702,861.66	8,834,370,185.15
Administration overhead	5.22.2	1,573,869,053.34	1,674,749,796.85
Ad-hoc subsidy expense		-	34,801,436.74
Others		52,424,875.43	302,964.31
Financial cost		2,756,975,328.91	2,653,021,364.47
Total expense		12,804,972,119.34	13,197,245,747.52
Loss for the period		(5,315,078,020.44)	(5,442,383,365.34)
Other profit and loss		-	-
Total loss for the period		(5,315,078,020.44)	(5,442,383,365.34)

Remarks are the integral part of this financial statement.

(Mr. Narade Boonpiam)

Deputy Director Administration Department
Acting Director of
Bangkok Mass Transit Authority

(Mrs. Panida Thongsuk)

Ass. Dir. Of Central Fund & Acc. Bureau, as signed as
Central Fund and Account Bureau Director

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนลงทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556

หน่วย : บาท

หมายเหตุ	ทุน	ส่วนเกินทุนจากการ			
		งบประมาณ	รับโอนกิจการ บมส.	รับบริจาค	เพิ่มทรัพย์สิน
รวมส่วนลงทุน					
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ต.ค. 2554	11,089,415,537.81	189,723,158.13	186,137,939.80	8,278,582.57	(67,125,772,115.14)
การผูกพันผลประโยชน์พนักงาน				(1,487,054,857.24)	(1,487,054,857.24)
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์รับบริจาค	-	-	(453,857.75)	-	(453,857.75)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนลงทุนสำหรับปี 2555					
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2555	-	-	-	-	(5,442,383,365.34)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2555	6.18				(5,442,383,365.34)
ยอดคงเหลือปลายงวด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2555	<u>11,089,415,537.81</u>	<u>189,723,158.13</u>	<u>185,684,082.05</u>	<u>8,278,582.57</u>	<u>(74,055,664,195.47)</u>
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ต.ค. 2555	11,089,415,537.81	189,723,158.13	185,684,082.05	8,278,582.57	(74,055,644,195.47)
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์รับบริจาค	-	-	(414,138.00)	-	(414,138.00)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนลงทุนสำหรับปี 2556					
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2556	-	-	-	-	(5,315,078,020.44)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2556					(5,315,078,020.44)
ยอดคงเหลือปลายงวด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2556	<u>11,089,415,537.81</u>	<u>189,723,158.13</u>	<u>185,269,944.05</u>	<u>8,278,582.57</u>	<u>(79,371,156,353.91)</u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

Bangkok Mass Transit Authority

Statement of Changes in Capital

As for the year ended 30 September 2013

Unit : Baht

Remarks	Capital			Capital surplus from			Total capital
	Budget	Business acquisition	Donation	Assets surplus	Deficit		
Beginning balance as of 1 October 2011	11,089,415,537.81	189,723,158.13	186,137,939.80	8,278,582.57	(78,599,327,333.45)	(67,125,772,115.14)	
Employee benefits obligation					(1,487,054,857.24)	(1,487,054,857.24)	
Donated asset depreciation	-	-	(453,857.75)	-	-	(453,857.75)	
Changes in capital year 2012							
Net loss year 2012	6.18	-	-	-	(5,442,383,365.34)	(5,442,383,365.34)	
Ending balance as of 30 September 2012	11,089,415,537.81	189,723,158.13	185,684,082.05	8,278,582.57	(85,528,765,556.03)	(74,055,664,195.47)	
Beginning balance as of 1 October 2012	11,089,415,537.81	189,723,158.13	185,684,082.05	8,278,582.57	(85,528,765,556.03)	(74,055,644,195.47)	
Donated asset depreciation	-	-	(414,138.00)	-	-	(414,138.00)	
Changes in capital year 2013							
Net loss year 2013	-	-	-	-	(5,315,078,020.44)	(5,315,078,020.44)	
Ending balance as of 30 September 2013	11,089,415,537.81	189,723,158.13	185,269,944.05	8,278,582.57	(90,843,843,576.47)	(79,371,156,353.91)	

Remarks are the integral part of this financial statement.

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556 และ 2555

หน่วย : บาท

	2556	2555
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ขาดทุนสำหรับปี	(5,315,078,020.44)	(5,442,383,365.34)
รายการปรับกระทบยอดขาดทุนสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจการดำเนินงาน		
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	55,356,319.33	128,669,238.00
หนี้สงสัยจะสูญ	31,628,620.99	8,460,802.17
ขาดทุนจากการขายสินทรัพย์ถาวร	52,600,321.47	246,208.27
หนี้สูญ	5,459,134.70	4,938,703.96
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	108,741,826.36	121,152,309.66
ดอกเบี้ยรับ	(16,470,973.83)	(10,669,843.52)
ต้นทุนทางการเงิน	2,756,975,328.91	2,653,021,364.47
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(2,320,787,442.51)	(2,536,564,582.33)
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้การค้า	(10,348,224.00)	(33,597,965.22)
ลูกหนี้อื่น	(236,262,339.17)	(1,075,638,413.03)
ลูกหนี้พนักงานพันสภาพ	(602,634.59)	3,827,848.48
พัสดุเหลือ	8,456,444.61	(5,640,246.91)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(12,979,277.84)	(11,591,570.62)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	1,083,377,885.32	2,124,921,827.63
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นๆ	564,544,578.87	1,040,050,554.62
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	149,179,958.44	(58,356,782.97)
รายได้รอการรับรู้	25,225,290.54	(1,008,546.96)
ประมาณการหนี้สินระยะยาว	(128,887,517.00)	271,312,038.82
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	(128,019,482.40)	(124,231,580.09)
เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมดำเนินงาน	(1,007,102,759.73)	(406,517,418.58)

Bangkok Mass Transit Authority

Cash Flow Statement

As of year ended 30 September 2013 and 2012

Unit : Baht

	2013	2012
Cash flow from operation		
Loss for the year	(5,315,078,020.44)	(5,442,383,365.34)
Adjustments net profit to cash receivable (payable) from operation		
Depreciation & Amortization	55,356,319.33	128,669,238.00
Doubtful accounts	31,628,620.99	8,460,802.17
Loss from fixed asset sale	52,600,321.47	246,208.27
Bad debts	5,459,134.70	4,938,703.96
Employee benefits obligation	108,741,826.36	121,152,309.66
Interest receivable	(16,470,973.83)	(10,669,843.52)
Financial cost	2,756,975,328.91	2,653,021,364.47
operation (loss) before change in asset and operation debt	(2,320,787,442.51)	(2,536,564,582.33)
change in asset and operation debt		
Operation asset (increase) decrease:-		
Account receivable	(10,348,224.00)	(33,597,965.22)
Other receivable	(236,262,339.17)	(1,075,638,413.03)
Receivable from dismissed employee	(602,634.59)	3,827,848.48
Retained material	8,456,444.61	(5,640,246.91)
Other current assets	(12,979,277.84)	(11,591,570.62)
Other non-current assets	1,083,377,885.32	2,124,921,827.63
Operation liability increase (decrease)		
Account payable and others	564,544,578.87	1,040,050,554.62
Other current liability	149,179,958.44	(58,356,782.97)
Deferred income	25,225,290.54	(1,008,546.96)
Estimated long-term liability	(128,887,517.00)	271,312,038.82
Other non-current liability	(128,019,482.40)	(124,231,580.09)
Net cash used in operation activities	(1,007,102,759.73)	(406,517,418.58)

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556 และ 2555

หน่วย : บาท

	2556	2555
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน		
เงินรับจากเงินลงทุนระยะสั้น	28,218,124.40	-
เงินรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์	12,340,384.50	17,734,150.22
เงินจ่ายซื้ออาคารและอุปกรณ์	(6,103,703.44)	(83,423,971.35)
ดอกเบี้ย	6,461,692.12	66,417,683.34
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	40,916,467.58	59,048,052.79
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน		
เงินรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้น-กระทรวงการคลังรับภาระ	-	1,909,740,000.00
เงินรับจากการกู้ยืมระยะยาว-กระทรวงการคลังรับภาระ	-	695,900,000.00
เงินจ่ายชำระเงินกู้ยืมระยะสั้น-กระทรวงการคลังรับภาระ	(451,090,000.00)	(4,717,926,000.00)
เงินรับจากเงินกู้ยืมธนาคารระยะสั้น	2,658,646,000.00	-
เงินรับจากเงินกู้ยืมธนาคารระยะยาว	490,541,000.00	4,740,459,000.00
เงินรับจากการออกพันธบัตรระยะยาว	14,900,000,000.00	9,803,000,000.00
เงินจ่ายชำระเงินกู้ยืมธนาคารระยะสั้น	(1,289,646,000.00)	-
เงินจ่ายชำระส่วนของหนี้สินระยะยาวถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(12,382,733,333.33)	(9,518,833,333.33)
เงินจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม	(2,775,158,195.77)	(2,521,243,013.50)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	1,150,559,470.90	391,096,653.17
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้น (ลดลง)	184,373,208.75	(74,468,818.20)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	184,976,067.35	259,444,885.55
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ สิ้นปี	<u>369,349,276.10</u>	<u>184,976,067.35</u>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

Bangkok Mass Transit Authority

Cash Flow Statement (continued)

As of year ended 30 September 2013 and 2012

Unit : Baht

	2013	2012
Cash flow from investment activities		
Short-term investment receivable	28,218,124.40	-
Sale of property receivable	12,340,384.50	17,734,150.22
Building and equipment payable	(6,103,703.44)	(83,423,971.35)
Interest	6,461,692.12	66,417,683.34
Net cash provided by (used in) investing activities	40,916,467.58	59,048,052.79
Cash flow from financing activities		
Short-term loan receivable - Ministry of Finance responsible	-	1,909,740,000.00
Long-term loan receivable - Ministry of Finance responsible	-	695,900,000.00
Short-term loan payable - Ministry of Finance responsible	(451,090,000.00)	(4,717,926,000.00)
Short-term loan receivable	2,658,646,000.00	-
Long-term loan receivable	490,541,000.00	4,740,459,000.00
Long-term bond issuance receivable	14,900,000,000.00	9,803,000,000.00
Short-term loan payable	(1,289,646,000.00)	-
Long-term payable within 1 year	(12,382,733,333.33)	(9,518,833,333.33)
Loan interest payable	(2,775,158,195.77)	(2,521,243,013.50)
Net cash provided by financing activities	1,150,559,470.90	391,096,653.17
Net increase (decrease) in cashheld	184,373,208.75	(74,468,818.20)
Cash and cash equivalent at the beginning of the year	184,976,067.35	259,444,885.55
Cash and cash equivalent at the end of the year	<u>369,349,276.10</u>	<u>184,976,067.35</u>

Remarks are the integral part of this financial statement

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หมายเหตุประกอบงบการเงิน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556

1. การจัดตั้ง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระบบการขนส่งโดยสารรถประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ดำเนินไปโดยมีประสิทธิภาพ และมีระเบียบ โดยประกอบกิจการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานคร และระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร และประกอบกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการขนส่งบุคคล ทั้งนี้ได้รับโอนสินทรัพย์และหนี้สิน ตลอดจนพนักงานจากบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด (บมส.) มาดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2519

2. หลักเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความรวมถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และมาตรฐานการบัญชีที่สภาวิชาชีพบัญชีได้รับอนุมัติเพิ่มเติม

2.2 งบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556 มีผลขาดทุนสะสมเกินส่วนของทุน จำนวน 79,371.16 ล้านบาท และมีหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 13,450.70 ล้านบาท โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังคงได้รับความช่วยเหลือด้านการเงินจากรัฐบาล ดังนั้นงบการเงินจึงได้จัดทำขึ้นตามเกณฑ์การดำเนินงานต่อเนื่อง

3. มาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุง มาตรฐานการบัญชีใหม่ มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ การตีความมาตรฐานการบัญชีใหม่และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว มีรายละเอียดดังนี้

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2557 เป็นต้นไป
 - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การนำเสนองบการเงิน
 - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง งบกระแสเงินสด
 - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ภาษีเงินได้
 - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง สัญญาเช่า
 - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง รายได้
 - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ผลประโยชน์พนักงาน
 - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
 - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
 - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง เงินลงทุนในบริษัทร่วม
 - มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2555) เรื่อง ส่วนได้เสียในการร่วมค้า

Bangkok Mass Transit Authority

Remarks for the financial statement

for the fiscal year ending in 30 September 2013

1. Establishment

The Bangkok Mass Transit Authority was established under the Royal Decree Establishing the Bangkok Mass Transit Authority Year 1976 (B.E. 2519), with the objective of managing the bus transportation system towards greatest efficiency and orderliness for operations in Bangkok and between Bangkok and Nakhon Pathom, Nonthaburi, Pathum Thani, Samut Prakan and Samut Sakhon, as well as operate other services related to mass transit. Assets and liabilities, as well as staff, were transferred from Mahanakorn Transport Company (Limited) from 1 October 1976.

2. Principles in formulating financial statements

2.1 The financial statement of the BMTA was formulated under recognized accounting standards under the Act on Accounting of 2000 (B.E.2543), including accounting standards under the Act on Accounting Profession of 2004 (B.E.2547) and additional standards approved by the Federation of Accounting Professions.

2.2 The financial statement ending on 30 September 2013 resulted in a net accumulated loss exceeding capital of 79,371.16 million baht and current liability exceeding current asset was at 13,450.70 million baht. The BMTA was at a continuous loss, which shows that vulnerability was a key issue, possibly raising questions of business continuity. The BMTA, however, continues to operate with the financial assistance of the government.

3. Revised accounting standard, new accounting standard, new standard of financial report, the interpretation of new accounting standard, the interpretation of new standard of financial report which have been announced in Royal Decree, having details as follows :

- To be effective for the accounting period starting on or after 1 January 2014 onwards
- Accounting standard issue no. 1 (revised 2012) Subject : Financial statement presentation
- Accounting standard issue no. 7 (revised 2012) Subject : Cash flow statement
- Accounting standard issue no. 12 (revised 2012) Subject : Income tax
- Accounting standard issue no. 17 (revised 2012) Subject : Lease contract
- Accounting standard issue no. 18 (revised 2012) Subject : Revenue
- Accounting standard issue no. 19 (revised 2012) Subject : Employee benefits
- Accounting standard issue no. 21 (revised 2012) Subject : Impact from foreign currency exchange rate fluctuation
- Accounting standard issue no. 24 (revised 2012) Subject : Information disclosure on related person or business
- Accounting standard issue no. 28 (revised 2012) Subject : Investment in affiliated company
- Accounting standard issue no. 31 (revised 2012) Subject : Gain and loss in joint venture

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2555)	เรื่อง ส่วนงานดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15	เรื่อง สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งสูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27	เรื่อง การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4	เรื่อง การประเมินว่าข้อความตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	เรื่อง สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	เรื่อง การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่มีภาวะเงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง งบการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17	เรื่อง การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

Accounting standard issue no. 34 (revised 2012)	Subject : Interim financial statement
Accounting standard issue no. 36 (revised 2012)	Subject : Asset depreciation
Accounting standard issue no. 38 (revised 2012)	Subject : Intangible asset
Financial report standard issue no. 2 (revised 2012)	Subject : Shared-based payment
Financial report standard issue no. 3 (revised 2012)	Subject : Business merger
Financial report standard issue no. 5 (revised 2012)	Subject: Non-current asset held for sale and discontinued operation
Financial report standard issue no. 8 (revised 2012)	Subject : Operation
Accounting standard interpretation issue no. 15	Subject : Operation lease agreement-leasing incentive
Accounting standard interpretation issue no. 27	Subject : Legal lease agreement evaluation
Accounting standard interpretation issue no. 29	Subject : Information disclosure on service concession agreement
Accounting standard interpretation issue no. 32	Subject : Intangible asset-website cost
Financial report standard interpretation issue no. 1	Subject : Change in liability from demolition, renovation and liability with the same characteristic
Financial report standard interpretation issue no. 4	Subject : Evaluation that the agreement is composed of lease contract or not
Financial report standard interpretation issue no. 5	Subject : Gain and loss right from demolition fund, renovation and environment improvement
Financial report standard interpretation issue no. 7	Subject : Back dated revision under accounting standard issue no. 29 Subject : Financial report in severe ination economy
Financial report standard interpretation issue no. 10	Subject : Interim financial statement and devaluation
Financial report standard interpretation issue no. 12	Subject : Service concession agreement
Financial report standard interpretation issue no. 13	Subject : Special privilege for customer program
Financial report standard interpretation issue no. 17	Subject : Non-cash asset payment
Financial report standard interpretation issue no. 18	Subject : Asset transfer from customer

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2559
- มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 4 เรื่อง สัญญาประกันภัย

ผู้บริหารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ประเมินและเห็นว่าการนำมาตราฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้นมาถือปฏิบัติจะไม่มีผลกระทบที่เป็นสาระสำคัญต่อการเงินที่นำเสนอในปีที่เริ่มใช้

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย เงินสด เงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนเมื่อทวงถามและเงินฝากประจำไม่เกิน 3 เดือน

4.2 การตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐบาล พ.ศ. 2548 เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2548 โดยกำหนดให้รัฐบาลตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญเท่าจำนวนลูกหนี้ สำหรับหนี้ที่ไม่เป็นที่แน่นอนว่าจะเรียกชำระได้หรือค้างชำระเกินกว่า 1 ปี ขึ้นไป โดยให้คณะกรรมการรัฐบาลมีอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ซึ่งตามมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ครั้งที่ 13/2549 ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2549 อนุมัติหลักเกณฑ์การตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ ดังนี้

ระยะเวลาหนี้ค้างชำระ	อัตราร้อยละของค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญ
เกินกว่า 6 เดือน - 9 เดือน	50
เกินกว่า 9 เดือน - 1 ปี	75
เกินกว่า 1 ปี	100

และให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2549 เป็นต้นไป

4.3 ลูกหนี้สูญ - ระหว่างดำเนินการ และเจ้าหนี้สูญ - ระหว่างดำเนินการ บันทึกบัญชีโดยใช้ราคาประเมินตามสัดส่วนงานอุปถัมภ์ขององค์การฯ กำหนด

4.4 พัสดุลูกหนี้ รับรู้ในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อน - ออกก่อน (FIFO)

4.5 ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ รับรู้ในราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรง ตามอายุการใช้งานโดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละประเภท ดังนี้

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

สินทรัพย์จากการรับบริจาค ก่อนปี 2553 บันทึกบัญชีคู่กับส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค

- To be effective for the accounting period starting on or after 1 January 2016

Financial report standard issue no. 4

Subject : Insurance contract

After assessment by the executives of the BMTA, it was deemed that the accounting standards, financial report standards and analyses of the financial report will not affect the gist of the financial statement presented in its first year that it is in effect.

4. Essential accounting policy summary

4.1 Cash and cash equivalent consist of cash, current deposits and within 3-month fixed deposits

4.2 To set guidelines of allowance for doubtful account as per the Ministry of Finance Regulations on Accounting and Finance of State Enterprises B.E. 2548 on 27 October 2005. It allows state enterprise to set the allowance for doubtful accounts equally to the number of debtors for debts uncertain to be paid or accrued for more than one year. The State Enterprise Committee is authorized to set the standard and method of guidelines of allowance for doubtful accounts. The resolution of the Bangkok Mass Transit Authority Executive Board no. 13/2549 dated 11 October 2006 approved the guidelines for setting allowance for doubtful account as follows :

period of accrued liability	percentage of doubtful accounts
more than 6-9 months	50
more than 9 months - 1 year	75
more than 1 year	100

and must proceed according to the guidelines since 30 September 2006 onwards.

4.3 Accidents receivable-on process and accidents payable-on process are recorded on bookkeeping using estimated price according to the BMTA Accident Work Unit's guidelines.

4.4 Retained material realized at cost using First-in First-out method (FLFO).

4.5 Property, plant and equipment realized at cost on the receiving or finishing date. Depreciation calculated by using the straight-line method according to its useful life with details as follows :

category	useful life	scrap value
building	10-30 years	-
bus	10 years	10%
car	4-8 years	10%
tools and office equipment	10 years	-
Tools	8 years	-

Assets from donation before year 2010 recorded on bookkeeping with capital surplus from donation.

4.6 รายได้รอการรับรู้ ตั้งแต่ปี 2553

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชี ให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้ตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์รับบริจาคมั่น

4.7 การรับรู้รายได้

4.7.1 รายได้จากการเดินรถ รับรู้เมื่อจำหน่ายตั๋วโดยสาร บัตรเดือน และตั๋วคูปอง

4.7.2 รายได้ส่วนแบ่งค่าโดยสารร่วมบริการ รับรู้ตามอัตราส่วนแบ่งค่าโดยสารและ/หรือค่าตอบแทนตามสัญญาประกอบการเดินรถ

4.7.3 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

4.7.4 รายได้ค่าปรับผิดสัญญา รับรู้เมื่อคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา

4.7.5 รายได้จากการให้เช่าสิทธิโฆษณา รับรู้ตามอัตราค่าเช่าของสัญญาเช่าเนื้อที่โฆษณา

4.7.6 รายได้จากการให้บริการข่าวสารทางวิทยุบนรถเมล์ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.8 การรับรู้ค่าใช้จ่าย รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.9 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์หลังออกจากรางานตามกฎหมายแรงงาน องค์การฯ ใช้ประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ คำนวณคิดลดโดยใช้อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาล โดยรับรู้เป็นหนี้สิน ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายหรือรายได้ในงวดนั้น

4.10 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

องค์การฯ ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานองค์การฯขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งจดทะเบียนแล้วเมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2540 โดยองค์การฯ จ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 9 และ 10 ของเงินเดือน ส่วนพนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุนฯจ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 3-10 ของเงินเดือน

5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2556	2555
เงินสด	20.15	36.98
รายการเทียบเท่าเงินสด		
เงินฝาก - ประเภทกระแสรายวัน	(5.15)	7.25
เงินฝาก - ประเภทออมทรัพย์	354.23	140.64
เงินฝาก - ประเภทประจำ 3 เดือน	0.12	0.11
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	<u>369.35</u>	<u>184.98</u>

4.6 Deferred income since 2010

Realized revenue from donated assets used in operation more than one accounting period must be recorded as deferred income and gradually recognized as other income during its useful life.

4.7 Realized revenue

4.7.1 Revenue from bus operation will be realized when bus tickets, monthly passes and coupons are sold.

4.7.2 Revenue from the share of private joint bus operation will be realized according to the percentage of fare and/or compensation in the private joint bus operation contract.

4.7.3 Revenue from interest will be realized using the time basis, with the asset real rate of return in consideration.

4.7.4 Revenue from fines from breaches of contract will be realized if the other party of any breach of any of the contract.

4.7.5 Revenue from advertising copyright leasing will be realized according to the rental rate in the advertising space leasing contract.

4.7.6 Revenue from bus radio service will be realized according to accrual basis.

4.8 Realized expenses according to the accrual basis

4.9 Employee benefits obligation

Benefits after termination of employment according to the labor law – the BMTA uses mathematical insurance principles for its estimation, reducing the benefits by reducing each estimated unit, reducing benefits according to the interest of the government bond, realized as liability. The difference from the estimation as derived from mathematical insurance principles in each accounting period is realized as expenditure or income in such period.

4.10 Pension fund

The Bangkok Mass Transit Authority has set up the pension fund for the BMTA employee which was registered on 19 May 1997. The BMTA pays contribution money at the rate of 9% and 10% of the salary. Employee who is a membership of the pension fund pays contribution money at the rate of 3-10% of his/her salary.

5. Additional information

5.1 cash and cash equivalent consists of

Unit : million baht

	2013	2012
cash	20.15	36.98
cash equivalent		
deposit-current	(5.15)	7.25
deposit-savings	354.23	140.64
deposit-3-month fixed	0.12	0.11
total cash and cash equivalent	<u>369.35</u>	<u>184.98</u>

ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 เงินสด จำนวน 20.15 ล้านบาท เป็นเงินรายได้ค่าโดยสารของเขตการเดินรถต่างๆ ที่นำฝากธนาคารไม่ทันในวันที่รับเงิน จำนวน 16.14 ล้านบาท และเงินคงเหลือของสำนักงานใหญ่ อีก จำนวน 4.01 ล้านบาท ซึ่งองค์การฯ ได้นำฝากธนาคารในวันทำการถัดมา

เงินฝากออมทรัพย์ จำนวน 354.23 ล้านบาท เป็นเงินที่ฝากไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานของสำนักงานใหญ่ และสำนักงานเขต จำนวน 309.54 ล้านบาท และเป็นเงินอุดหนุนจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน โครงการปรับเปลี่ยนเครื่องยนต์โดยสารปรับอากาศยูโรโท จำนวน 44.69 ล้านบาท

เงินฝากประจำ 3 เดือน จำนวน 0.12 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินที่ได้รับจากเงินชดเชยรายได้จากการดำเนินการตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชน

5.2 เงินลงทุนชั่วคราว ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 จำนวน 0.01 ล้านบาท เป็นเงินฝากธนาคาร อาคารสงเคราะห์ประเภทประจำ 12 เดือน

5.3 ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2556	2555
ลูกหนี้รถเมล์เล็ก	1.39	0.87
ลูกหนี้รถโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ	103.19	76.97
ลูกหนี้รถตู้ปรับอากาศ	100.48	90.32
ลูกหนี้รถหมวด 4 (รถในซอย)	1.21	1.49

	หน่วย : ล้านบาท	
	2556	2555
ลูกหนี้ค่าตอบแทนรถตู้ NGV	0.50	0.48
ลูกหนี้ผ่อนชำระ	351.50	377.78
	558.27	547.91
หัก ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ	505.38	491.38
รวมลูกหนี้การค้า	<u>52.89</u>	<u>56.53</u>

ลูกหนี้ผ่อนชำระ จำนวน 351.50 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ประกอบการเดินรถเอกชนร่วมบริการได้ทำหนังสือรับสภาพหนี้ที่ค้างชำระค่าสัมปทานในการเดินรถ

ค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 505.38 ล้านบาท เป็นของลูกหนี้รถเมล์เล็ก จำนวน 0.45 ล้านบาท ลูกหนี้รถโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ จำนวน 78.84 ล้านบาท ลูกหนี้รถตู้ปรับอากาศ จำนวน 73.67 ล้านบาท ลูกหนี้รถหมวด 4 (รถในซอย) จำนวน 0.92 ล้านบาท และลูกหนี้ผ่อนชำระ จำนวน 351.50 ล้านบาท

As of 30 September 2013, cash 20.15 million baht was the income from fares of many bus operation zones which was not deposited in time on the receiving date, comprising of 16.14 million baht and remaining cash of the head office 4.01 million baht. The BMTA deposited them on the next day.

Savings amount 354.23 million baht was the deposit for head office and zone office operations, comprising 309.54 million baht plus subsidy from the Energy Efficiency Development Fund, Engine Modification of Euro II Bus of 44.69 million baht.

3-month fixed deposit amount 0.12 million baht : most were compensation received from taking measures to reduce the people's living costs.

5.2 Temporary investment as of 30 September 2013 amount 0.01 million baht was the deposit in 12-month fixed account at the Government Housing Bank.

5.3 Account receivable consists of

	Unit : million baht	
	2013	2012
Small bus receivable	1.39	0.87
Bus and air-conditioned bus receivable	103.19	76.97
Air-conditioned van receivable	100.48	90.32
Category 4 receivable (shuttle in Sois)	1.21	1.49

	Unit : million baht	
	2013	2012
NGV van compensation receivable	0.50	0.48
Installment receivable	351.50	377.78
	558.27	547.91
<u>deduct</u> allowance for doubtful account	505.38	491.38
Total account receivable	<u>52.89</u>	<u>56.53</u>

Installment receivable 351.50 million baht from debtors who are operators of private joint bus operations, making an acceptance letter of pending debt status for bus route concessions.

Allowance for doubtful debt 505.38 million baht consists of small bus receivables of 0.45 million baht, bus and air-conditioned bus 78.84 million baht, air-conditioned van 73.67 million baht, category 4 receivable (shuttle in Sois) 0.92 million baht and installment receivable 351.50 million baht.

5.4 ลูกหนี้อื่นๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
ลูกหนี้พนักงานปัจจุบัน	17.00	17.66
ลูกหนี้ผู้ค้าประกันพนักงาน	3.98	4.19
ลูกหนี้บุคคลภายนอก	10.09	10.41
ลูกหนี้กองทุนอุบัติเหตุร่วมบริการและรถเมล์เล็ก	58.30	55.10
ลูกหนี้ประกันภัย	37.09	35.65
ลูกหนี้อุบัติเหตุระหว่างดำเนินการ	54.30	90.11
เงินทดรองจ่ายกรณีอุบัติเหตุ	19.29	19.69
ลูกหนี้เงินยืมทดรอง	0.17	0.51
ลูกหนี้ค่าโดยสารขาดส่ง	0.05	0.05
ลูกหนี้เงินขาดบัญชี	1.74	1.74
ลูกหนี้ค่าโดยสารตั๋วหาย	0.02	0.02
ลูกหนี้อื่นๆ	206.83	206.92
	408.86	442.05
<u>หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ</u>	<u>272.84</u>	<u>262.18</u>
รวม	136.02	179.87
รายได้ค้างรับ	4,212.74	3,939.65
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	51.20	45.24
รวมลูกหนี้อื่น	<u>4,399.96</u>	<u>4,164.76</u>

ลูกหนี้อื่นๆ จำนวน 203.83 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่ผิดสัญญาเข้าพื้นที่ที่โฆษณาารถโดยสาร และค้างชำระเป็นเวลานาน

ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ จำนวน 272.84 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ผู้ค้าประกันพนักงาน จำนวน 1.85 ล้านบาท ลูกหนี้บุคคลภายนอก จำนวน 8.22 ล้านบาท ลูกหนี้กองทุนอุบัติเหตุร่วมบริการและรถเมล์เล็ก จำนวน 56.42 ล้านบาท ลูกหนี้ค่าโดยสารขาดส่ง จำนวน 0.05 ล้านบาท ลูกหนี้เงินขาดบัญชี จำนวน 1.74 ล้านบาท ลูกหนี้ค่าโดยสารตั๋วหาย จำนวน 0.03 ล้านบาท และลูกหนี้อื่นๆ จำนวน 204.53 ล้านบาท

รายได้ค้างรับ จำนวน 4,212.73 ล้านบาท ประกอบด้วยดอกเบี้ยค้างรับ จำนวน 1.90 ล้านบาท และรายได้ค้างรับอื่นๆ จำนวน 4,210.83 ล้านบาท ซึ่งรายได้ค้างรับอื่นๆ มีรายละเอียดดังนี้

- รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) จำนวน 1,007.97 ล้านบาท
- รายได้รถเมล์ฟรีค้างรับ จำนวน 3,187.79 ล้านบาท องค์การฯ บันทึกบัญชีรายได้ค่าโดยสารที่รัฐบาลสนับสนุนงบประมาณให้องค์การฯ ดำเนินการตามมาตรการลดค่าครองชีพ 5 มาตรการช่วยเหลือประชาชนกรณีการจัดรถโดยสารประจำทางให้บริการโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย จำนวน 800 คัน วิ่งบริการประชาชนฟรี

5.4 Other receivable consists of

Unit : million baht

	2013	2012
Current employee receivable	17.00	17.66
Employee guarantor receivable	3.98	4.19
External persons receivable	10.09	10.41
Joint bus and minibus accident fund receivable	58.30	55.10
Insurance receivable	37.09	35.65
Insurance receivable on process	54.30	90.11
Advance payment for accident	19.29	19.69
Advance receivable	0.17	0.51
Non-payment of fare receivable	0.05	0.05
Overdrawn receivable	1.74	1.74
Lost ticket receivable	0.02	0.02
Other receivable	206.83	206.92
	408.86	442.05
<u>Deduct</u> allowance for doubtful account	272.84	262.18
total	136.02	179.87
accrued income	4,212.74	3,939.65
advance expense	51.20	45.24
total other receivable	<u>4,399.96</u>	<u>4,164.76</u>

Other receivable 203.83 million baht was the debtor who breached the leasing contract for advertising space on bus with extended overdue payment.

Allowance for doubtful accounts of 272.84 million baht consists of employee guarantor receivable 1.85 million baht, external persons receivable of 8.22 million baht, joint bus and minibus accident fund receivable of 56.42 million baht, non-payment of fare receivable 0.05 million baht, overdrawn receivable of 1.74 million baht, lost ticket receivable of 0.03 million baht and other receivable of 204.53 million baht.

Accrued income of 4,212.73 million baht consists of accrued interest 1.90 million baht and other accrued income of 4,210.83 million baht which has details as follows :

- Income from public service obligation (PSO) 1,007.97 million baht
- Accrued income from free buses service 3,187.79 million baht, of which the BMTA has recorded in its bookkeeping an income from bus fare supported by the government so that the BMTA can implement the five measures to lower the cost of living, measures to assist the public through free buses (800 buses).

- ค้างรับอื่นๆ จำนวน 15.07 ล้านบาท แบ่งเป็น สำนักงานใหญ่ จำนวน 6.60 ล้านบาท เป็นรายได้จากการให้เช่าเนื้อที่โฆษณาบนรถยนต์โดยสาร จำนวน 6.05 ล้านบาท และรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ใช้สอยอื่น จำนวน 0.55 ล้านบาท ส่วนที่เหลือเป็นของเขตการเดินรถ จำนวน 8.47 ล้านบาท จากสัญญาเช่าพื้นที่ใช้สอย

5.5 ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
ลูกหนี้อุบัติเหตุ - พนักงานพ้นสภาพ	313.90	313.29
ลูกหนี้ผู้ค้าประกัน - พนักงานพ้นสภาพ	3.28	3.29
	317.18	316.58
ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	(309.65)	(302.68)
รวมลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ - สุทธิ	<u>7.53</u>	<u>13.90</u>

ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ - สุทธิ จำนวน 7.53 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่เกิดจากพนักงานขับรถโดยสาร องค์การฯ ประสบอุบัติเหตุ ต้องชดเชยค่าเสียหายให้คู่กรณี โดยองค์การฯ ได้ชำระหนี้แทนไปก่อน

5.6 พัสตุดคงเหลือประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
อะไหล่และอุปกรณ์ต่างๆ	3.55	4.00
น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	15.79	20.20
ตัวและวัสดุสำนักงาน	9.39	12.98
รวมพัสตุดคงเหลือ	<u>28.73</u>	<u>37.18</u>

5.7 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่นๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
เงินประกันตัวพนักงาน	147.94	142.87
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	102.04	94.13
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	<u>249.98</u>	<u>237.00</u>

- Other accrued of 15.07 million baht, divided as follows : head office 6.60 million baht, income from rental of advertising space on buses 6.05 million baht and other space rental 0.55 million baht, the rest belongs to the other bus operating zones from space rental contract 8.47 million baht.

5.5 Receivable from dismissed employee consists of

Unit : million baht

	2013	2012
Accident receivable-dismissed employee	313.90	313.29
Guaranteed debtor-dismissed employee	3.28	3.29
	317.18	316.58
Allowance for doubtful account	(309.65)	(302.68)
Total dismissed employee receivable-net	<u>7.53</u>	<u>13.90</u>

Dismissed employee receivable-net 7.53 million baht from debtors who are BMTA bus drivers having accidents, who have to pay for the damages to the litigants whereby the BMTA already paid in advance on their behalf.

5.6 Retained material consist of

Unit : million baht

	2013	2555
Spare parts and other equipments	3.55	4.00
Fuel and lubricant	15.79	20.20
Tickets and office equipment	9.39	12.98
Total retained material	<u>28.73</u>	<u>37.18</u>

5.7 Other current liability consist of

Unit : million baht

	2013	2012
Employee guarantor	147.94	142.87
Employee pension fund	102.04	94.13
Total current liability	<u>249.98</u>	<u>237.00</u>

เงินประกันตัวพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 147.94 ล้านบาท ประกอบด้วย บัญชีเงินฝากธนาคาร อาคารสงเคราะห์ ประเภทเงินฝากประจำ 12 เดือน สำนักงานใหญ่ เลขที่บัญชี 001-21-041046-3 จำนวน 0.01 ล้านบาท และบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทเงินฝากประจำ 12 เดือนสาขาห้วยขวาง เลขที่บัญชี 033-2-03448-8 จำนวน 11.15 ล้านบาท และเลขที่บัญชี 033-2-08909-6 จำนวน 136.78 ล้านบาท

เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 จำนวน 102.04 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารอาคารสงเคราะห์ประเภทเงินฝากประจำ 12 เดือน สำนักงานใหญ่

5.8 เงินให้กู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 มีจำนวน 3.33 ล้านบาท เป็นการจ่ายชำระหนี้แทน บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด (บมส.) ที่องค์การฯ จ่ายแทน บมส. ที่อยู่ระหว่างชำระบัญชี

5.9 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	
	ยอดยกมา		คงเหลือ		ยอดยกมา		คงเหลือ			
	1 ต.ค. 55	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 56	1 ต.ค. 55	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 56
ที่ดิน	812.51	-	-	812.51	-	-	-	-	812.51	812.51
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	327.40	-	0.11	327.29	210.00	11.29	0.09	221.20	106.09	117.40
เครื่องจักร เครื่องมือ	31.05	1.25	2.59	29.71	26.20	0.90	2.59	24.51	5.20	4.85
อะไหล่	1.02	-	-	1.02	-	-	-	-	1.02	1.02
เครื่องใช้สำนักงาน	172.77	4.88	24.83	152.82	124.38	14.47	23.61	115.24	37.58	48.39
รถยนต์โดยสาร	8,274.87	469.83	913.99	7,830.71	7,396.14	29.11	822.59	6,602.66	1,228.05	878.73
รถยนต์ใช้สอย	34.73	-	2.30	32.43	31.26	-	2.07	29.19	3.24	3.47
ทรัพย์สินรอจำหน่าย	761.13	132.80	72.06	821.87	674.00	120.95	64.56	730.39	91.48	87.13
รวม	10,415.48	608.76	1,015.88	10,008.36	8,461.98	176.72	915.51	7,723.19	2,285.17	1,953.50

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ราคาทุนมียอดเพิ่มขึ้น จำนวน 608.76 ล้านบาท เป็นสินทรัพย์ที่ซื้อเพิ่ม จำนวน 6.10 ล้านบาท ปรับปรุงสภาพรถยนต์โดยสาร จำนวน 23.59 ล้านบาท ได้รับบริจาค จำนวน 446.27 ล้านบาท และรับโอนระหว่างบัญชีจำนวน 132.80 ล้านบาท ราคาทุนมียอดลดลง จำนวน 1,015.88 ล้านบาท เป็นการขายสินทรัพย์ จำนวน 883.08 ล้านบาท และโอนออกระหว่างบัญชี จำนวน 132.80 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาสะสมมียอดเพิ่มขึ้น จำนวน 176.72 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาระหว่างงวด 55.36 ล้านบาท ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาคระหว่างงวด 0.41 ล้านบาท และโอนระหว่างบัญชี จำนวน 120.95 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคาสะสมมียอดลดลง จำนวน 915.51 ล้านบาท เป็นการขายสินทรัพย์ จำนวน 794.56 ล้านบาท และโอนออกระหว่างบัญชี จำนวน 120.95 ล้านบาท

Employee guarantor as of 30 September 2013, was 147.94 million baht, consisting of 12-month fixed account at the Government Housing Bank, Head Office account number 001-21-041046-3 amount 0.01 million baht, and 12-month fixed account at Krung Thai Bank, Huay Kwang branch, account number 033-2-03448-8 amount 11.15 million baht and account number 033-2-08909-6 amount 136.78 million baht.

Employee pension fund as of 30 September 2013 amount 102.04 million baht deposited in 12-month fixed account of the Government Housing Bank, Head Office.

5.8 Long-term loan receivable as of 30 September 2013 amount 3.33 million baht was the debt payment on behalf of Mahanakhon Transport Company Limited which was under the liquidation.

5.9 Property, building and equipment consist of

Unit : million baht

	Cost				Accumulated depreciation				Net value	
	Bring forward			balance	Bring forward			balance		
	1 Oct. 2012	increase	decrease	30 Sept. 2013	1 Oct. 2012	increase	decrease	30 Sept. 2013	30 Sept. 2013	30 Sept. 2013
Property	812.51	-	-	812.51	-	-	-	-	812.51	812.51
Building	327.40	-	0.11	327.29	210.00	11.29	0.09	221.20	106.09	117.40
Machinery	31.05	1.25	2.59	29.71	26.20	0.90	2.59	24.51	5.20	4.85
Spare parts	1.02	-	-	1.02	-	-	-	-	1.02	1.02
Office equipment	172.77	4.88	24.83	152.82	124.38	14.47	23.61	115.24	37.58	48.39
Bus	8,274.87	469.83	913.99	7,830.71	7,396.14	29.11	822.59	6,602.66	1,228.05	878.73
Car	34.73	-	2.30	32.43	31.26	-	2.07	29.19	3.24	3.47
Non performing asset	761.13	132.80	72.06	821.87	674.00	120.95	64.56	730.39	91.48	87.13
Total	10,415.48	608.76	1,015.88	10,008.36	8,461.98	176.72	915.51	7,723.19	2,285.17	1,953.50

The cost of property, building and equipment has increased by 608.76 million baht which consists of the additional assets bought 6.10 million baht, bus condition improvement 23.59 million baht, donation received 446.27 million baht and account transfer 132.80 million baht. Cost has decreased by 1,015.88 million baht which consists of assets sale 883.08 million baht and account transfer 132.80 million baht.

Accumulated depreciation has increased by 176.72 million baht which consists of depreciation during the period 55.36 million baht, capital surplus from receiving donation 0.41 million baht and account transfer 120.95 million baht. Accumulated depreciation has decreased by 915.51 million baht which consists of sale of assets 794.56 million baht and account transfer 120.95 million baht.

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 จำนวน 2,285.17 ล้านบาท ในจำนวนดังกล่าวมีสินทรัพย์รับบริจาค ดังนี้

- รับรู้เป็นส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	
	ยอดยกมา		คงเหลือ		ยอดยกมา		คงเหลือ		30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
	1 ต.ค. 55	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 56	1 ต.ค. 55	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 56		
ที่ดิน	6.98	-	-	6.98	-	-	-	-	6.98	6.98
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	20.38	-	0.04	20.34	17.60	0.28	0.02	17.86	2.48	2.78
เครื่องจักร เครื่องมือ	6.50	-	0.16	6.34	6.48	0.01	0.16	6.33	0.01	0.02
อะไหล่	1.02	-	-	1.02	-	-	-	-	1.02	1.02
เครื่องใช้สำนักงาน	7.97	-	1.15	6.82	7.68	0.10	1.14	6.64	0.18	0.29
รถยนต์โดยสาร	0.22	-	-	0.22	0.11	0.02	-	0.13	0.09	0.11
รวม	43.07	-	1.35	41.72	31.87	0.41	1.32	30.96	10.76	11.20

- รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	
	ยอดยกมา		คงเหลือ		ยอดยกมา		คงเหลือ		30 ก.ย. 56	30 ก.ย. 55
	1 ต.ค. 55	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 56	1 ต.ค. 55	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 56		
เครื่องใช้สำนักงาน	5.62	0.02	-	5.64	2.69	1.01	-	3.70	1.94	0.04
รถยนต์โดยสาร	-	446.25	-	446.25	-	17.06	-	17.06	429.19	2.90
รวม	5.62	446.27	-	451.89	2.69	18.07	-	20.76	431.13	2.94

Property, building and equipment - net as of 30 September 2013 amount 2,285.17 million baht. That amount consists of assets receiving from donation as follows:

- Realized as capital surplus from donation

Unit : million baht

	Cost				Accumulated depreciation				Net value	
	Bring forward			balance	Bring forward			balance		
	1 Oct. 2012	increase	decrease	30 Sept. 2013	1 Oct. 2012	increase	decrease	30 Sept. 2013	30 Sept. 2013	30 Sept. 2012
Property	6.98	-	-	6.98	-	-	-	-	6.98	6.98
Building	20.38	-	0.04	20.34	17.60	0.28	0.02	17.86	2.48	2.78
Machinery	6.50	-	0.16	6.34	6.48	0.01	0.16	6.33	0.01	0.02
Spare parts	1.02	-	-	1.02	-	-	-	-	1.02	1.02
Office equipment	7.97	-	1.15	6.82	7.68	0.10	1.14	6.64	0.18	0.29
Bus	0.22	-	-	0.22	0.11	0.02	-	0.13	0.09	0.11
Total	43.07	-	1.35	41.72	31.87	0.41	1.32	30.96	10.76	11.20

- As deferred income

Unit : million baht

	Cost				Accumulated depreciation				Net value	
	Bring forward			balance	Bring forward			balance		
	1 Oct. 2012	increase	decrease	30 Sept. 2013	1 Oct. 2012	increase	decrease	30 Sept. 2013	30 Sept. 2013	30 Sept. 2012
Office equipment	5.62	0.02	-	5.64	2.69	1.01	-	3.70	1.94	0.04
Bus	-	446.25	-	446.25	-	17.06	-	17.06	429.19	2.90
Total	5.62	446.27	-	451.89	2.69	18.07	-	20.76	431.13	2.94

5.10 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
เดินสะพัดบัญชีระหว่างกัน	1.41	1,117.53
เงินโอนระหว่างเขตกับสำนักงานใหญ่	82.49	72.93
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นๆ	26.60	1.98
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	<u>110.50</u>	<u>1,192.44</u>

5.11 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นๆ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2556	2555
ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	11.33	12.87
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	1,539.89	1,237.45
ค่าเหมาซ่อม	1,136.56	894.84
เจ้าหนี้อื่นๆ	318.87	321.13
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นๆ	<u>3,006.65</u>	<u>2,466.29</u>

5.12 ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 55	12,382.73
โอนจากเงินกู้ยืมระยะยาวและพันธบัตรระหว่างงวด	12,473.71
จ่ายชำระเงินกู้ยืมและไถ่ถอนพันธบัตรที่ครบกำหนด	(12,382.73)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 ก.ย. 56	<u>12,473.71</u>

5.10 Other non-current asset consist of

Unit : million baht

	2013	2012
Current account	1.41	1,117.53
Head office and zone transfer	82.49	72.93
Other non-current asset	26.60	1.98
Total non-current asset	<u>110.50</u>	<u>1,192.44</u>

5.11 Trade account payable and others consist of

Unit : million baht

	2013	2012
Bus rental	11.33	12.87
Fuel and lubricant	1,539.89	1,237.45
Contract for service	1,136.56	894.84
Other payable	318.87	321.13
Total trade account payable & others	<u>3,006.65</u>	<u>2,466.29</u>

5.12 Long-term payable within 1 year as of 30 September 2013, having changes as follows:

Unit : million baht

Bring forward as of 1 Oct. 2012	12,382.73
Transferred from long-term loan and bond	12,473.71
Loan payable & bond redeemable on due date	(12,382.73)
Balance as of 30 Sept. 2013	<u>12,473.71</u>

5.13 เงินกู้ยืมระยะสั้น ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 จำนวน 1,369.00 ล้านบาท เป็นเงินกู้ที่มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินต้นและดอกเบี้ย ประกอบด้วย

5.13.1 ธนาคารออมสิน จำกัด (มหาชน) ลงวันที่ 19 ธันวาคม 2555 มีวงเงินกู้จำนวน 219.00 ล้านบาท เบิกเงินกู้แล้วในงวดปีบัญชี 2556 จำนวน 219.00 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี กำหนดชำระดอกเบี้ยทุก 6 เดือนนับจากวันเบิกเงินกู้งวดแรกในอัตราดอกเบี้ยเท่ากับอัตราเฉลี่ยของอัตราดอกเบี้ยเงินฝากประจำ 6 เดือน ประเภทบุคคลธรรมดาของธนาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่ 4 เดือน บวกร้อยละ 1.125 ต่อปี จ่ายดอกเบี้ยทุก 6 เดือน

5.13.2 ธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ลงวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2556 มีวงเงินกู้จำนวน 1,150.00 ล้านบาท เบิกเงินกู้แล้วในงวดปีบัญชี 2556 จำนวน 1,150.00 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 9 เดือน กำหนดชำระดอกเบี้ยทุก 6 เดือนนับจากวันเบิกเงินกู้งวดแรกในอัตราดอกเบี้ยต่ำสุดอ้างอิงระยะสั้นตลาดกรุงเทพ (BIBOR) ระยะ 6 เดือน เฉลี่ยบวกร้อยละ 1.13 ต่อปี

5.14 หนี้สินหมุนเวียนอื่นๆ ประกอบด้วย

	หน่วย : ล้านบาท	
	2556	2555
เจ้าหนี้อุบัติเหตุค้ำจ่าย	72.62	107.80
ค่าปรับชำระหนี้เกินกำหนด	146.81	44.29
เงินเดือนและสวัสดิการค้ำจ่าย	425.08	377.28
เงินโอนเขตสำนักงานใหญ่ค้ำจ่าย	82.49	72.93
ค่าสาธารณูปโภคค้ำจ่าย	0.17	0.47
ค้ำจ่ายอื่นๆ	51.89	106.28
รายได้รับล่วงหน้า	92.56	13.39
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	<u>871.62</u>	<u>722.44</u>

5.15 เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งมีกระทรวงการคลังรับภาระเงินต้นและเป็นผู้ค้ำประกันเงินต้นและดอกเบี้ย ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

	เงินกู้ยืมระยะยาว	พันธบัตรเงินกู้ ชสมก.	หน่วย : ล้านบาท
			รวม
ยอดยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 55	15,488.17	43,794.88	59,283.05
เพิ่มจากการกู้เงินและออกพันธบัตร	490.54	14,900.00	15,390.54
โอนไปส่วนของหนี้สินระยะยาว			
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(4,691.71)	(7,782.00)	(12,473.71)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 ก.ย. 56	<u>11,287.00</u>	<u>50,912.88</u>	<u>62,199.88</u>

5.13 Short-term loans as of 30 September 2013, amount 1,369.00 million baht was the loan which the Ministry of Finance guarantees of the principle and interest, consisting of

5.13.1 Government Savings Bank (Public Company Limited) on 19 December 2012 with a loan amount of 219.00 million baht, where in 2013 the amount of 219.00 million baht was discharged, due within 1 year with interest payable every 6 months from the date of the first loan, with an interest at the average of the interest for 6-month fixed accounts for individuals offered by large commercial banks (4 months plus 1.125 percent per year, interest paid every 6 months).

5.13.2 Krung Thai Bank (Public Company Limited) on 12 February 2013 with a loan amount of 1,150.00 million baht, where in the amount of 1,150.00 million baht was discharged, due within 9 months with interest payable every 6 months from the date of the first loan, with the lowest interest in reference to BIBOR for 6 months, adding on average 1.13 percent per year.

5.14 Other current liability consist of

	Unit : million baht	
	2013	2012
Accrued accident payable	72.62	107.80
Fine for overdue debt payment	146.81	44.29
Accrued welfare and salary	425.08	377.28
Accrued head ofce and zone transfer	82.49	72.93
Accrued utility cost	0.17	0.47
Other accrued payable	51.89	106.28
Advanced revenue	92.56	13.39
Total other current liability	<u>871.62</u>	<u>722.44</u>

5.15 Long-term loan which Ministry of Finance is responsible for the principle and guarantees of the principle and interest as of 30 September 2013 has changes as follows :

	Unit : million baht		
	Loan Long-term	Bond BMTA loan	Total
Bring forward as of 1 Oct. 2012	15,488.17	43,794.88	59,283.05
Increasing from loan and bond issuance	490.54	14,900.00	15,390.54
Transferred to long-term liability			
1 year payable	(4,691.71)	(7,782.00)	(12,473.71)
Balance as of 30 Sept. 2013	<u>11,287.00</u>	<u>50,912.88</u>	<u>62,199.88</u>

5.15.1 เงินกู้ยืม (สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN) จำนวน 11,287 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	สัญญาลงวันที่	วงเงิน	ระยะยาว	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี (คำนวณจาก อัตราดอกเบี้ย เงินฝากประจำ 6 เดือน ต่ำสุด)	กู้เพิ่ม ระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ ที่ครบ กำหนด ชำระใน 1 ปี	ยอดคงเหลือ
ไทยพาณิชย์	14 ม.ค. 51	250.00	6 ปี ปลอดหนี้ 3 ปี	+1.2175%	-	83.33	-
ไทยพาณิชย์	14 ม.ค. 51	437.50	8 ปี ปลอดหนี้ 3 ปี	+1.2675%	-	87.50	175.00
กรุงไทย	28 มี.ค. 51	1,496.00	6 ปี ปลอดหนี้ 3 ปี	+1.15%	-	496.00	-
ออมสิน	13 ก.ค. 52	712.00	5 ปี ปลอดหนี้ 3 ปี	+0.98%	-	312.00	-
ออมสิน	8 เม.ย. 53	440.00	4 ปี	+0.74%	-	440.00	-
ออมสิน	11 พ.ค. 53	1,164.00	4 ปี	+0.79%	-	1,012.28	-
	(เบิกแล้ว 1,012.28)						
ออมสิน	12 ก.ค. 53	812.00	4 ปี	+0.78%	-	812.00	-
กรุงไทย	12 ต.ค. 53	1,430.00	4 ปี 1 เดือน	+1.00%	-	-	1,430.00
กรุงไทย	2 พ.ย. 53	1,000.00	5 ปี	+1.05%	-	-	1,000.00
กรุงไทย	9 ธ.ค. 53	1,000.00	5 ปี	+1.05%	-	-	1,000.00
กรุงไทย	25 ม.ค. 54	1,210.00	4 ปี	+1.19%	-	-	1,210.00
กรุงไทย	31 มี.ค. 54	986.00	6 ปี	+1.45%	-	-	986.00
กรุงไทย	31 มี.ค. 54	879.00	5 ปี	+1.45%	-	-	879.00
ออมสิน	14 มิ.ย. 54	100.00	4 ปี	+1.33%	-	-	100.00
ออมสิน	26 ก.ค. 54	1,469.00	3 ปี	+1.41%	-	1,123.60	-
ออมสิน	24 กพ. 55	1,760.00	6 ปี	+1.32%	-	-	1,760.00
ออมสิน	2 เม.ย. 55	2,412.00	5 ปี	+1.29%	195.54	-	2,412.00
ออมสิน	13 มิ.ย. 55	335.00	3 ปี	+1.29%	-	-	335.00
ออมสิน	26 ก.ย. 55	475.00	2 ปี	+0.30%	295.00	325.00	-
	(เบิกแล้ว 325.00)						
รวม		18,367.50			490.54	4,691.71	11,287.00

5.15.1 Loan (LONG-TERM LOAN) amount 11,287 million baht, having details as follows :

Unit : Million baht

lending bank	date of agreement	credit line	long-term	interest rate per year (calculated from the interest rate of 6-month fixed account, lowest)	additional loan during installment	transferred as long-term payable within 1 year	balance
Thai Commercial	14 Jan. 08	250.00	6 yrs., 3 yr-debt-free	+1.2175%	-	83.33	-
Thai Commercial	14 Jan. 08	437.50	8 yrs., 3 yr-debt-free	+1.2675%	-	87.50	175.00
Krung Thai	28 Jan. 08	1,496.00	6 yrs., 3 yr-debt-free	+1.15%	-	496.00	-
Government Savings	13 Jul. 09	712.00	5 yrs., 3 yr-debt-free	+0.98%	-	312.00	-
Government Savings	8 Apr. 10	440.00	4 yrs.	+0.74%	-	440.00	-
Government Savings	11 May 10	1,164.00	4 yrs.	+0.79%	-	1,012.28	-
	(withdraw 1,012.28)						
Government Savings	12 Jul. 10	812.00	4 yrs.	+0.78%	-	812.00	-
Krung Thai	12 Oct. 10	1,430.00	4 yrs. & 1 month	+1.00%	-	-	1,430.00
Krung Thai	2 Nov. 10	1,000.00	5 yrs.	+1.05%	-	-	1,000.00
Krung Thai	9 Dec. 10	1,000.00	5 yrs.	+1.05%	-	-	1,000.00
Krung Thai	25 Jan. 11	1,210.00	4 yrs.	+1.19%	-	-	1,210.00
Krung Thai	31 Mar. 11	986.00	6 yrs.	+1.45%	-	-	986.00
Krung Thai	31 Mar. 11	879.00	5 yrs.	+1.45%	-	-	879.00
Government Savings	14 Jun 11	100.00	4 yrs.	+1.33%	-	-	100.00
Government Savings	26 Jul. 11	1,469.00	3 yrs.	+1.41%	-	1,123.60	-
Government Savings	24 Feb. 12	1,760.00	6 yrs.	+1.32%	-	-	1,760.00
Government Savings	2 Apr. 12	2,412.00	5 yrs.	+1.29%	195.54	-	2,412.00
Government Savings	13 Jun 12	335.00	3 yrs.	+1.29%	-	-	335.00
Government Savings	26 Sep. 12	475.00	2 yrs.	+0.30%	295.00	325.00	-
	(withdraw 325.00)						
Total		18,367.50			490.54	4,691.71	11,287.00

5.15.2 พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. จำนวน 50,912.88 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร ขสมก.	จำนวน ครั้งที่	จำนวน โดยธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด	อัตรา ดอกเบี้ย ต่อปี	จัดจำหน่าย ระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ ที่ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	คงเหลือ
พ.ศ.										
2550	2	กรุงเทพ	900.00	8 ปี	13 ธ.ค. 49	13 ธ.ค. 57	4.830	-	-	900.00
2550	4	นครหลวงไทย	1,000.00	8 ปี	8 ก.พ. 50	8 ก.พ. 58	4.790	-	-	1,000.00
2550	7	ออมสิน	2,000.00	8 ปี	1 มิ.ย. 50	1 มิ.ย. 58	3.646	-	-	2,000.00
2550	8	ไทยพาณิชย์	2,000.00	7 ปี	7 มิ.ย. 50	7 มิ.ย. 57	3.808	-	2,000.00	-
2550	9	กรุงเทพ	2,000.00	9 ปี	7 มิ.ย. 50	7 มิ.ย. 59	3.980	-	-	2,000.00
2550	11	ไทยพาณิชย์	1,556.00	8 ปี	14 มิ.ย. 50	14 มิ.ย. 58	4.030	-	-	1,556.00
2551	1	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์	1,000.00	6 ปี	29 ต.ค. 50	29 ต.ค. 56	4.738	-	1,000.00	-
2551	2	ฮ่องกงและ เซี่ยงไฮ้	1,000.00	8 ปี	29 ต.ค. 50	29 ต.ค. 58	4.940	-	-	1,000.00
2551	3	ไทยพาณิชย์	1,000.00	6 ปี	17 ธ.ค. 50	17 ธ.ค. 56	4.967	-	1,000.00	-
2551	4	ไทยพาณิชย์	1,000.00	6 ปี	10 เม.ย. 51	10 เม.ย. 57	4.170	-	1,000.00	-
2551	5	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 ปี	10 เม.ย. 51	10 เม.ย. 59	4.680	-	-	1,000.00
2551	6	ไทยพาณิชย์	1,000.00	6 ปี	24 เม.ย. 51	24 เม.ย. 57	4.120	-	1,000.00	-
2551	7	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์	1,000.00	8 ปี	24 เม.ย. 51	24 เม.ย. 59	4.490	-	-	1,000.00
2552	1	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์	1,000.00	7 ปี	4 พ.ย. 51	4 พ.ย. 58	4.210	-	-	1,000.00
2552	2	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 ปี	4 พ.ย. 51	4 พ.ย. 59	4.220	-	-	1,000.00
2552	3	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 ปี	15 ธ.ค. 51	15 ธ.ค. 58	3.420	-	-	1,000.00
2552	5	ออมสิน	1,000.00	5 ปี	23 มิ.ย. 52	23 มิ.ย. 57	3.440	-	1,000.00	-
2552	7	ออมสิน	782.00	5 ปี	30 มิ.ย. 52	30 มิ.ย. 57	3.310	-	782.00	-
2553	1	ทหารไทย	1,000.00	12 ปี	28 ต.ค. 52	28 ต.ค. 64	4.850	-	-	1,000.00
2553	2	กสิกรไทย	883.88	10 ปี	4 ธ.ค. 52	4 ธ.ค. 62	4.380	-	-	883.88
2553	3	กสิกรไทย	1,000.00	12 ปี	4 ธ.ค. 52	4 ธ.ค. 64	4.590	-	-	1,000.00

5.15.2 BMTA loan bond amount 50,912.88 million baht, having details as follows :

Unit : Million baht

BMTA bond		BMTA bond	credit line	maturity	date of bond issuance	due date	interest rate per year	sale during installment	transferred as long-term payable within 1 year	balance
year	time									
2007	2	Bangkok Bank	900.00	8 yrs.	13 Dec. 06	13 Dec. 14	4.830	-	-	900.00
2007	4	Siam City	1,000.00	8 yrs.	8 Feb. 07	8 Feb. 15	4.790	-	-	1,000.00
2007	7	Government Savings	2,000.00	8 yrs.	1 Jun. 07	1 Jun. 15	3.646	-	-	2,000.00
2007	8	Siam Commercial	2,000.00	7 yrs.	7 Jun. 07	7 Jun. 14	3.808	-	2,000.00	-
2007	9	Bangkok Bank	2,000.00	9 yrs.	7 Jun. 07	7 Jun. 16	3.980	-	-	2,000.00
2007	11	Siam Commercial	1,556.00	8 yrs.	14 Jun. 07	14 Jun. 15	4.030	-	-	1,556.00
2008	1	Standard Chartered	1,000.00	6 yrs.	29 Oct. 07	29 Oct. 13	4.738	-	1,000.00	-
2008	2	Hong Kong & Shanghai	1,000.00	8 yrs.	29 Oct. 07	29 Oct. 15	4.940	-	-	1,000.00
2008	3	Siam Commercial	1,000.00	6 yrs.	17 Dec. 07	17 Dec. 13	4.967	-	1,000.00	-
2008	4	Siam Commercial	1,000.00	6 yrs.	10 Apr. 08	10 Apr. 14	4.170	-	1,000.00	-
2008	5	Siam Commercial	1,000.00	8 yrs.	10 Apr. 08	10 Apr. 16	4.680	-	-	1,000.00
2008	6	Siam Commercial	1,000.00	6 yrs.	24 Apr. 08	24 Apr. 14	4.120	-	1,000.00	-
2008	7	Standard Chartered	1,000.00	8 yrs.	24 Apr. 08	24 Apr. 16	4.490	-	-	1,000.00
2009	1	Standard Chartered	1,000.00	7 yrs.	4 Nov. 08	4 Nov. 15	4.210	-	-	1,000.00
2009	2	Siam Commercial	1,000.00	8 yrs.	4 Nov. 08	4 Nov. 16	4.220	-	-	1,000.00
2009	3	Siam Commercial	1,000.00	8 yrs.	15 Dec. 08	15 Dec. 15	3.420	-	-	1,000.00
2009	5	Government Savings	1,000.00	5 ปี	23 Jun. 09	23 Jun. 14	3.440	-	1,000.00	-
2009	7	Government Savings	782.00	5 ปี	30 Jun. 09	30 Jun. 14	3.310	-	782.00	-
2010	1	Thai Military	1,000.00	12 ปี	28 Oct. 09	28 Oct. 21	4.850	-	-	1,000.00
2010	2	Kasikornthai	883.88	10 ปี	4 Dec. 09	4 Dec. 19	4.380	-	-	883.88
2010	3	Kasikornthai	1,000.00	12 ปี	4 Dec. 09	4 Dec. 21	4.590	-	-	1,000.00

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร ขสมก.	พ.ศ.	ครั้งที่	จำหน่ายโดย ธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ ครบ กำหนด	อัตรา ดอกเบี้ย ต่อปี	จัดจำหน่าย ระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ ที่ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	คงเหลือ
2553	4		ไทยพาณิชย์	1,000.00	10 ปี	6 พ.ค. 53	6 พ.ค. 63	3.660	-	-	1,000.00
2553	5		กรุงเทพ	1,000.00	5 ปี	26 ส.ค. 53	26 ส.ค. 58	3.150	-	-	1,000.00
2553	6		กรุงเทพ	1,000.00	8 ปี	26 ส.ค. 53	26 ส.ค. 61	3.560	-	-	1,000.00
2553	7		กรุงเทพ	1,000.00	7 ปี	2 ก.ย. 53	2 ก.ย. 60	3.420	-	-	1,000.00
2553	8		กรุงเทพ	950.00	9 ปี	2 ก.ย. 53	2 ก.ย. 62	3.500	-	-	950.00
2554	1		สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์	980.00	10 ปี	16 มิ.ย. 54	16 มิ.ย. 64	3.750	-	-	980.00
2554	2		กรุงเทพ	1,940.00	8 ปี	28 ก.ค. 54	28 ก.ค. 19	4.300	-	-	1,940.00
2554	3		กรุงเทพ	1,000.00	10 ปี	28 ก.ค. 54	28 ก.ค. 62	4.380	-	-	1,000.00
2554	4		กรุงเทพ	1,000.00	12 ปี	28 ก.ค. 54	28 ก.ค. 64	4.450	-	-	1,000.00
2555	1		กรุงไทย	1,000.00	10 ปี	17 ต.ค. 54	17 ต.ค. 64	3.970	-	-	1,000.00
2555	2		ออมสิน	1,000.00	7 ปี	13 ธ.ค. 54	13 ธ.ค. 61	3.585	-	-	1,000.00
2555	3		กรุงเทพ	1,259.00	5 ปี	4 ม.ค. 55	4 ม.ค. 60	3.460	-	-	1,259.00
2555	4		กรุงเทพ	1,000.00	6 ปี	8 ก.พ. 55	8 ก.พ. 61	3.340	-	-	1,000.00
2555	5		สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์	800.00	10 ปี	16 ก.พ. 55	16 ก.พ. 65	3.500	-	-	800.00
2555	6		กรุงเทพ	1,200.00	10 ปี	12 เม.ย. 55	2 เม.ย. 65	4.020	-	-	1,200.00
2555	7		กรุงเทพ	650.00	5 ปี	17 เม.ย. 55	17 เม.ย. 60	3.734	-	-	650.00
2555	9		ซีไอเอ็มบี ไทย	900.00	5 ปี	25 มิ.ย. 55	25 มิ.ย. 60	3.750	-	-	900.00
2555	11		ดอยซ์ แบงก์ เอจี	1,000.00	5 ปี	29 ส.ค. 55	29 ส.ค. 60	3.440	-	-	1,000.00
2555	12		กรุงเทพ	994.00	3 ปี	29 ส.ค. 55	29 ส.ค. 58	3.432	-	-	994.00
2556	1/1		ไทยพาณิชย์	400.00	3 ปี	13 ธ.ค. 55	13 ธ.ค. 58	3.115	400.00	-	400.00
2556	1/2		กสิกรไทย	500.00	3 ปี	13 ธ.ค. 55	13 ธ.ค. 58	3.129	500.00	-	500.00
2556	1/3		กรุงเทพ	100.00	3 ปี	13 ธ.ค. 55	13 ธ.ค. 58	3.150	100.00	-	100.00
2556	2/1		กรุงเทพ	100.00	3 ปี	14 ม.ค. 56	14 ม.ค. 59	3.130	100.00	-	100.00
2556	2/2		กรุงเทพ	100.00	3 ปี	14 ม.ค. 56	14 ม.ค. 59	3.150	100.00	-	100.00

Unit : Million baht

BMTA bond		BMTA bond	credit line	maturity	date of bond issuance	due date	interest rate per year	sale during installment	transferred as long-term payable within 1 year	balance
year	time									
2010	4	Siam Commercial	1,000.00	10 yrs.	6 May 10	6 May 20	3.660	-	-	1,000.00
2010	5	Bangkok Bank	1,000.00	5 yrs.	26 Aug. 10	26 Aug. 15	3.150	-	-	1,000.00
2010	6	Bangkok Bank	1,000.00	8 yrs.	26 Aug. 10	26 Aug. 18	3.560	-	-	1,000.00
2010	7	Bangkok Bank	1,000.00	7 yrs.	2 Sep. 10	2 Sep. 17	3.420	-	-	1,000.00
2010	8	Bangkok Bank	950.00	9 yrs.	2 Sep. 10	2 Sep. 19	3.500	-	-	950.00
2011	1	Standard Chartered	980.00	10 yrs.	16 Jun. 11	16 Jun. 21	3.750	-	-	980.00
2011	2	Bangkok Bank	1,940.00	8 yrs.	28 Jul. 11	28 Jul. 19	4.300	-	-	1,940.00
2011	3	Bangkok Bank	1,000.00	10 yrs.	28 Jul. 11	28 Jul. 21	4.380	-	-	1,000.00
2011	4	Bangkok Bank	1,000.00	12 yrs.	28 Jul. 11	28 Jul. 23	4.450	-	-	1,000.00
2012	1	Krung Thai	1,000.00	10 yrs.	17 Oct. 11	17 Oct. 21	3.970	-	-	1,000.00
2012	2	Government Savings	1,000.00	7 yrs.	13 Dec. 11	13 Dec. 18	3.585	-	-	1,000.00
2012	3	Bangkok Bank	1,259.00	5 yrs.	4 Jan. 12	4 Jan. 17	3.460	-	-	1,259.00
2012	4	Bangkok Bank	1,000.00	6 yrs.	8 Feb. 12	8 Feb. 18	3.340	-	-	1,000.00
2012	5	Standard Chartered	800.00	10 yrs.	16 Feb. 12	16 Feb. 22	3.500	-	-	800.00
2012	6	Bangkok Bank	1,200.00	10 yrs.	12 Apr. 12	2 Apr. 22	4.020	-	-	1,200.00
2012	7	Bangkok Bank	650.00	5 yrs.	17 Apr. 12	17 Apr. 17	3.734	-	-	650.00
2012	9	CIMB Thai	900.00	5 yrs.	25 Jun. 12	25 Jun. 17	3.750	-	-	900.00
2012	11	Deutsche Bank AG	1,000.00	5 yrs.	29 Aug. 12	29 Aug. 17	3.440	-	-	1,000.00
2012	12	Bangkok Bank	994.00	3 yrs.	29 Aug. 12	29 Aug. 15	3.432	-	-	994.00
2013	1/1	Siam Commercial	400.00	3 yrs.	13 Dec. 12	13 Dec. 15	3.115	400.00	-	400.00
2013	1/2	Kasikornthai	500.00	3 yrs.	13 Dec. 12	13 Dec. 15	3.129	500.00	-	500.00
2013	1/3	Bangkok Bank	100.00	3 yrs.	13 Dec. 12	13 Dec. 15	3.150	100.00	-	100.00
2013	2/1	Bangkok Bank	100.00	3 yrs.	14 Jan. 13	14 Jan. 16	3.130	100.00	-	100.00
2013	2/2	Bangkok Bank	100.00	3 yrs.	14 Jan. 13	14 Jan. 16	3.150	100.00	-	100.00

จรรยาบรรณพนักงานต้องการ

1. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุจริต ปราศจากอคติ และไม่ใช้อำนาจหน้าที่ของตนในการแสวงหาผลประโยชน์ตนเองและผู้อื่น
2. ปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังความสามารถให้เกิดผลดี โดยคำนึงถึงประโยชน์ขององค์กรและสังคม
3. ประพฤติตนเป็นผู้ตรงต่อเวลา พร้อมที่จะอุทิศตนและเวลาให้กับการปฏิบัติงานขององค์กรอย่างเต็มที่
4. มีความรัก ความภาคภูมิใจ ในองค์กร ปกป้องและดูแลรักษาชื่อเสียง และภาพลักษณ์ขององค์กร
5. ดูแลรักษาและใช้ทรัพย์สินขององค์กรอย่างประหยัดคุ้มค่า โดยระมัดระวังมิให้เสียหาย หรือสิ้นเปลืองเสมือนปฏิบัติต่อทรัพย์สินของตนเอง
6. ต้องระมัดระวังการแสดงความคิดเห็นต่อบุคคลภายนอก ในเรื่องที่อาจมีผลกระทบต่อชื่อเสียงและการดำเนินงานขององค์กร
7. ต้องไม่นำข้อมูลที่ตนได้จากการปฏิบัติหน้าที่ไปใช้ในทางมิชอบ หรือเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวให้บุคคลใด บุคคลหนึ่งที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้อง

Ethics of employees to the organization

1. Perform duties with honesty, free from prejudice, and not to use one's position to gain benefits for oneself or for others.
2. Perform duties to the best of one's ability for positive results, considering the benefit for the organization and for society.
3. Act in a timely manner, ready to fully dedicate oneself and one's time for the work of the organization.
4. Possess love and pride towards the organization, protect and maintain the good name and image of the organization.
5. Take care of the organization's property in a conservative manner and towards the best use of its value, taking precautions for damages or waste, as if its use were for one's own property.
6. Take precautions when expressing opinions towards outsiders, on issues that may affect the good name or operations of the organization.
7. Not to misuse the information derived from duties in the wrong way, or reveal such information to persons not related to the work.



จรรยาบรรณพนักงานต่อตนเอง

1. เป็นผู้ที่มีศีลธรรมอันดีและประพฤติตนให้เหมาะสมกับการเป็นพนักงานของรัฐ
2. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความอุตสาหะขยันหมั่นเพียร และอุทิศตนให้กับการปฏิบัติงานอย่างเต็มความสามารถด้วยความรอบคอบ รวดเร็ว ถูกต้อง เสียสละเพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามภาระหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย
3. ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและไม่แสวงหาประโยชน์โดยมิชอบให้แก่ตนเองหรือผู้อื่น
4. เป็นผู้ที่มีคุณธรรม จริยธรรม รวมทั้งพัฒนาตนเอง โดยแสวงหาความรู้และประสบการณ์ในการทำงานเพิ่มเติม เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
5. ดำรงตนอย่างเรียบง่าย ประหยัด อดออม และยึดหลักการพึ่งตนเองเป็นสำคัญ
6. ยึดมั่นในระบบคุณธรรม ปฏิบัติงานโดยยึดประโยชน์ส่วนรวมเป็นที่ตั้ง โดยเฉพาะที่ประชาชนจะได้รับและไม่มุ่งแสวงหาความดีความชอบจากผู้มีอำนาจ
7. ดำรงชีวิตพอประมาณ มีความซื่อตรง ไม่พึ่งยึดถือเอาทรัพย์สินผู้อื่นมาเป็นของตน และเบียดเบียนผู้อื่นไม่ว่ากรณีใดๆ

Ethics of employees towards themselves

1. Be in good moral standing and appropriately behave in a manner suitable to be a state employee.
2. Perform duties with industriousness and be hard-working, dedicating oneself to the work to the fullest of ability, with attention to detail, agility, accuracy, dedication, to achieve the success in the duties assigned.
3. Perform duties with honesty and not to unlawfully secure benefits for oneself or others.
4. Be a person with virtue, ethics, and develop oneself, while searching for additionally knowledge and work experience to perform duties efficiently and effectively.
5. Be simplistic, economical, focus on savings and self-reliance.
6. Be confident in virtuousness, perform duties by prioritizing the common good and benefit to the organization as a whole, especially for the people, while not seek for rewards from those in power.
7. Live a life of sufficiency, loyalty, and not claim other's property as one's own or take advantage of others, in any circumstances.



จรรยาบรรณของพนักงานต่อผู้บังคับบัญชาและผู้ร่วมงาน

1. เป็นผู้มีระเบียบวินัย ไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการไม่เคารพนับถือผู้บังคับบัญชา
2. มีความรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน ให้ความร่วมมือ ช่วยเหลือผู้ร่วมงานทั้งในด้านให้ความคิดเห็นและแก้ปัญหาร่วมกัน รวมทั้งเสนอแนะในสิ่งที่จะเห็นว่าจะมีประโยชน์ต่อการพัฒนางานในความรับผิดชอบ
3. ส่งเสริมสนับสนุนให้เกิดความสามัคคี ร่วมแรงร่วมใจกันในระหว่างผู้ร่วมงานในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์ส่วนรวม
4. ปฏิบัติต่อผู้ร่วมงานตลอดจนผู้เกี่ยวข้อง ด้วยความสุภาพมีน้ำใจ และมีมนุษยสัมพันธ์อันดี
5. พึงละเว้นจากการนำผลงานของผู้อื่นมาเป็นของตนเอง

Ethics of employees to superiors and co-workers

1. Be a person of discipline, and not disrespect superiors.
2. Possess responsibility in work, giving cooperation and assistance to co-workers by sharing views and helping to solve problems, including to propose useful approaches to the work development in the responsible area.
3. Promote and support unity and camaraderie amongst co-workers in performing duties for the benefit of the whole.
4. Treat co-workers and related persons with politeness, compassion, and good human relations.
5. Avoid claiming credit for other people's work.



เขต/สำนักงาน Zone/Office	สถานที่ตั้ง Location	โทรศัพท์ Tel.	เขต/สำนักงาน Zone/Ofce			
สำนักงานใหญ่ Head Office	131 ถ. เทียมร่วมมิตร ห้วยขวาง กทม. 10320 131 Tiemruammit Road, Huaykwang, Bangkok 10320	0 2246 0339 0 2246 0741-4				
			กปด. Kor Por Dor	อุ้งเปื๋อง Parking Garage	จำนวนรถ No. of Bus	เส้นทางเดินรถ Operation Routes
เขตการเดินรถที่ 1 Bus Operation Zone 1	113 ถ.พหลโยธิน บางเขน กทม.10220 113 Pahonyotin Road, Bangkhen, Bangkok 10220	0 2552 0886 0 2551 2492 0 2552 0887-8	1	บางเขน / Bangkhen	135	95, 107, 129, 54 ก, 543, 196
			2	ประชาธิปไตย / Prachatipat	181	29, 39, 95ก, 185, 510, 520, 555
			3	เพิ่มภูมิ / Permpoom	81	34, 59
			รังสิต / Rangsit	70	503, 522	
			รวม (คัน / Total bus)		467	16 เส้นทาง / 16 routes
เขตการเดินรถที่ 2 Bus Operation Zone 2	8/192 - 198 สวนสยาม 9 ถ.สวนสยาม คันทนา ยาว กทม. 10230 8/192 - 198 Suan Siam 9, Suan Siam Road, Khannayoa, Bangkok 10230	0 2919 8711-2 0 2919 8713 0 2919 8637-8	1	มีนบุรี / Meenburi	207	26, 96, 501, 502, 514, 517, 519 131, 526, 143
			2	สวนสยาม / Suan Siam	127	60, 71, 168
			3	สวนสยาม / Suan Siam	135	11, 93, 206, 22, 525
			รวม (คัน / Total bus)		469	13 เส้นทาง / 13 routes
เขตการเดินรถที่ 3 Bus Operation Zone 3	100 หมู่ 8 ถ.บางนาตราด ต.บางแก้ว อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ 10540 (เมกกา บางนา) 100 moo 8 Bangna-trad Road, Tambon Bangkaw,Amphur Bang Phli, Samut Prakan (Mega Bangna) 10540	0 2387 1944-5 0 2388 0063 0 2382 7246	1	เมกกา / Mega	110	2, 23 ,45
			แพทกษา / Praksa		135	25, 102, 145
			2	ฟาร์มจระเข้ / Crocodile Farm	157	508, 536, ปอ.142, 511
			3	รวม (คัน / Total bus)	387	10 เส้นทาง / 10 routes
เขตการเดินรถที่ 4 Bus Operation Zone 4	148 ถ.สุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทม. 10110 148 Soontornkosa Road, Kwaeng Khlong Toei, Khet Khlong Toei, Bangkok 10110	0 2249 7149 0 2249 4243 0 2249 4342 0 2249 3630 0 2249 3638	1	คลองเตย / Klongtoey	169	4, 13 47, 72, 136, 195, 205
			2	สาธุประดิษฐ์ / Satupradit	113	1, 62, 67, 77, 180
			3	พระราม 9 / Praram 9	87	12, 137, 179
			รวม (คัน / Total bus)		369	15 เส้นทาง/15 routes
เขตการเดินรถที่ 5 Bus Operation Zone 5	66/19 ซ.94 ถ.พระราม 2 แสมดำ บางขุนเทียน กทม. 10150 66/19 soi 94, Praram 2, Samaedam, Bang Khun Thian, Bangkok 10150	0 2896 2341-2 0 2426 4607 0 2426 3443	1	พระประแดง / Prapradaeng	132	20, 82, ปอ.138
			2	ธารทิพย์ / Tarntip	120	15, 21, 37, 75
			3	แสมดำ / Samaedam	184	68, 76, 105, 111, ปอ.140, ปอ.141
			รวม (คัน / Total bus)		436	13 เส้นทาง / 13 routes
เขตการเดินรถที่ 6 Bus Operation Zone 6	51 หมู่ 2 ต.วัดไร่ขิง อ.สามพราน นครปฐม 73210 51 moo 2 Wat Rai Kink, Sam Phran, Nakhon Pathom 73210	0 3438 8999 0 2421 0257 0 2454 7194	1	วัดไร่ขิง / Wat Rai Kink	115	80ก, 189, 84ก, 84, ปอ.84, 556
			2	พุทธมณฑลสาย 2 / Puttanonton Sai 2	118	7ก, ปอ.79, ปอ.80, 7, 42
			3	พุทธมณฑลสาย 2 / Puttanonton Sai 2	114	101, 165, 193, 91ก, ปอ.91, 509, 515
			รวม (คัน / Total bus)		347	19 เส้นทาง / 19 routes
เขตการเดินรถที่ 7 Bus Operation Zone 7	82/3 หมู่ 3 ถ.รัตนธิเบศร์ ซ.ท่าอิฐ ต.บางรักน้อย อ.เมือง จ.นนทบุรี 11000 82/3 moo 3 Rattanatibet Road, Soi Ta It, Tambon Bang Rak Noi, Amphoe Mueang, Nonthaburi 11000	0 2594 3306 0 2594 3239 0 2594 3398 0 2594 3474 0 2594 3421	1	ท่าอิฐ / Ta It	164	18, 32, 166, 203, ปอ.505, ปอ.516
			บางบัวทอง / Bangbua Thong			
			ตลาด อตก. 3 / Or Tor Kor. 3 Market			
			2	ท่าอิฐ / Ta It	96	50, 63, 65, 114
			3	รวม (คัน / Total bus)	120	53, 66, 70, 97, ปอ.505
					380	16 เส้นทาง / 16 routes
เขตการเดินรถที่ 8 Bus Operation Zone 8	8/185 - 191 สวนสยาม 9 ถ.สวนสยาม คันทนา ยาว กทม. 10230 8/185 - 191 Suan Siam 9, Suan Siam Road, Khannayoa, Bangkok 10230	0 29198949 0 29199068 0 29198948	1	หมอชิต 2 / Mor Chit 2	89	3, 24, 49, 16
			2	หมอชิต 2 / Mor Chit 2	92	36, 54, 73, 117, 204
			3	สวนสยาม / Suan Siam	167	36ก, 73ก, 156, 178, 191
			รวม (คัน / Total bus)		348	14 เส้นทาง / 14 routes
ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ Private Joint Bus Operation Office 131 ถ.เทียมร่วมมิตร ห้วยขวาง กทม. 10320 131 Tiemruammit Road, Huaykwang,		ผร. 0 2246 2800 กรร.1 0 2246 8465 กรร.2 0 2246 8466 กรร.3 0 2246 8467	ดูแลความรับผิดชอบรถร่วมขนาดใหญ่ / Responsible for big joint-operating buses ดูแลความรับผิดชอบรถมินิบัส / Responsible for mini buses ดูแลความรับผิดชอบรถปรับอากาศ / Responsible for air conditioned buses			



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักงานใหญ่ 131 ถนนเทียมร่วมมิตร ห้วยขวาง กทม. 10320 โทรศัพท์ : 0 246 0339, 0 2246 0741-4

Bangkok Mass Transit Authority

Office 131 Thiemruam-mitre Rd., Khet Huaykwang, Bangkok 10320 Tel : 0 246 0339, 0 2246 0741-4

[www@bmta.co.th](http://www.bmta.co.th),