





BUS STOP



BMTA
Bangkok Mass Transit Authority



สารบัญ

เรื่อง

หน้า

1. ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.)	1
2. วิสัยทัศน์	4
3. แผนนโยบายของผู้ถือหุ้น	5
4. ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบกิจการ	7
5. สถานะทางการเงิน	8
6. อัตราส่วนทางการเงิน	9
7. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ	11
8. ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต	13
9. แนวโน้มการให้บริการ และแผนงาน/โครงการในอนาคต	17
10. โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แบบท่าย่อบังคับองค์การฉบับที่ 159 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2552	19
11. คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปีงบประมาณ 2561	21
12. รายชื่อคณะผู้บริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพปี 2561	41
13. สรุปรายงานพนักงานที่มีปัจจุบัน เปรียบเทียบกับข้อกำหนด 30 กันยายน 2561	53
14. การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต	57
15. ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2561	61
16. เปรียบเทียบผลการดำเนินงานด้านเดินรถ	65
17. บทวิเคราะห์ทางการเงิน	69
18. การบริหารความเสี่ยงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประจำปีงบประมาณ 2561	71
19. การควบคุมภายใน	73
20. การตรวจสอบภายใน	75
21. การดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม	77
22. นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	81
23. คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG)	83
24. หลักการในการกำกับดูแลกิจการที่ดี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	85
25. โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบของคณะกรรมการ	87
26. บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ	89
27. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนและรายละเอียดค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	91
28. ค่าตอบแทนผู้บริหาร	97
29. ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ.2553	99
30. รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ	103
31. รายงานคณะกรรมการการสรรหา	105
32. งบการเงิน	106
33. รายงานผู้สอบบัญชี	119
34. หมายเหตุประกอบงบการเงิน	123



Contents

CONTENT

PAGE

1. Information on state enterprises	2
2. Visions	4
3. Statement of direction (SOD)	6
4. Type of operation and business characteristics	7
5. Financial status	8
6. Financial ratio	9
7. The factor that makes a main effect to business	12
8. Industry situation and future prospects	14
9. Tendency of service and Plan/Project in the future	18
10. Organizational structure of Bangkok Mass Transit Authority annex to regulation No. 159 Dated 29 December 2009	19
11. BMTA's Board of Director 2018	21
12. BMTA's Management Team	41
13. Summarize the current number of employees. Compared with specifications September 30, 2018	54
14. Current and future important investments	58
15. Outcome of operations for fiscal year 2018	62
16. Comparison of bus operations	67
17. Financial analysis	70
18. Risk management of Bangkok Mass Transit Authority (BMTA), Fiscal Year 2018	72
19. Internal Control	74
20. The internal auditing procedure of the audit	76
21. Implementation of actions on corporate social responsibility (CSR)	78
22. Corporate governance policy of Bangkok Mass Transit Authority	82
23. Appointment of Corporate Governance Promotion Subcommittee (CG)	84
24. Corporate governance Bangkok Mass Transit Authority	86
25. The Structure of the board and its responsibility	88
26. Role of the BMTA board of director	90
27. Policy and details on remuneration of the BMTA board of directors	92
28. Remuneration of the executives	98
29. Regulations of The Bangkok Mass Transit Authority on conflict of Interest Year 2010 (B.E. 2553)	100
30. Audit committee's report	104
31. Report of selection committee	105
32. Statement of financial	106
33. Auditor's report	120
34. Remarks for the financial statement	124





ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ประวัติความเป็นมา ขสมก.



กิจการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครในสมัยก่อนเรียกว่า รถมอเตอร์ เข้าใจว่าคงเรียกชื่อตามเรือมอเตอร์ รถมอเตอร์ที่เกิดขึ้นครั้งแรกใช้กำลังม้าลากจูง ซึ่งพระยาภักตินรเศรษฐ (นายเลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มกิจการรถมอเตอร์ เมื่อปี พ.ศ. 2450 วิ่งจากสะพานยศเส (กษัตริย์ศึก) ถึงประตูน้ำสะพานพุทธ แต่เนื่องจากใช้ม้าลากจึงไม่รวดเร็วทันใจ และไม่สามารถให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้เพียงพอ ต่อมาในปี พ.ศ. 2456 พระยาภักตินรเศรษฐจึงได้ปรับปรุงกิจการใหม่ พร้อมกับเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินรถ โดยการนำรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ดมาวิ่งแทนรถเดิมที่ใช้ม้าลาก พร้อมทั้งได้ขยายเส้นทางให้ไกลขึ้นถึงบางพลู (ประตูใหม่ตลาดยอด)

การประกอบอาชีพรถโดยสารประจำทางได้ขยายตัวขึ้น เมื่อรัฐบาล ได้สมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 150 ปี (พ.ศ. 2475) ได้สร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนครและธนบุรี ต่อมาในปี พ.ศ. 2476 กิจการรถมอเตอร์เริ่มเป็นปีกแผ่นมีเศรษฐีชาวจีนสังเกตเห็นว่าเป็นอาชีพที่มั่นคงและทำรายได้ดี อย่างหนึ่ง จึงได้ก่อตั้งบริษัท ทรนนครขนส่ง เดินรถจากตลาดบางลำพูถึงวงเวียนใหญ่ หลังจากนั้น มีผู้ลงทุน ตั้งบริษัทเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ นอกจากนี้ รัฐวิสาหกิจ และราชการ ก็ทำการเดินรถด้วย ได้แก่ เทศบาลนครกรุงเทพ เทศบาลนนทบุรี บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) และบริษัทเอกชนอีก 24 บริษัท รวมจำนวนผู้ประกอบการในขณะนั้นมีถึง 28 ราย

หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ราชการได้ขายรถบรรทุกให้เอกชนเป็นจำนวนมาก ซึ่งเอกชนได้นำมาดัดแปลงเป็นรถโดยสารประจำทางมีการเลือกเส้นทางเดินรถเอง โดยไม่ให้เข้ากับเส้นทางที่มีรถรางวิ่งอย่างเสรีก่อให้เกิดการแข่งขันขึ้น รัฐบาลจึงได้ออกพระราชบัญญัติการขนส่งในปี พ.ศ. 2497 มาควบคุม โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง ต้องขออนุญาตประกอบการขนส่ง ระยะต่อมาการให้บริการรถมอเตอร์มีการเดินรถทับเส้นทางกันบ้าง แ่งแย่งผู้โดยสารกันบ้างการให้บริการของบริษัทก็ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน การเดินรถกันอย่างเสรี ทำให้เกิดปัญหาความคับคั่งของการจราจร เนื่องจากจำนวนรถในท้องถนนมีมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น ผลเสียจึงตกอยู่กับผู้ใช้บริการโดยเฉพาะผู้ประกอบการประสบปัญหาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างฉับพลันตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 เป็นต้นมา แต่ผู้ประกอบการไม่สามารถปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารให้สมดุลกับราคาน้ำมัน และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น จึงเป็นผลให้หลายบริษัทเริ่มประสบปัญหาขาดทุน บางบริษัทมีฐานะทรุดลงจนไม่สามารถรักษาระดับบริการที่ดีแก่ประชาชนต่อไปได้ จึงเป็นที่มาของการรวมรถโดยสารประจำทางต่างๆ ให้เหลือเพียงหน่วยงานเดียว

ในเดือนกันยายนพ.ศ.2518สมัยรัฐบาล ม.ร.ว.คึกฤทธิ์ ปราโมชเป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้รวมรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร เป็นบริษัทเดียวเรียกว่า “บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด” เป็นรัฐวิสาหกิจประเภท บริษัท จำกัด รัฐบาลถือหุ้น 51 % และเอกชนถือหุ้น 49 % แต่การจัดตั้งบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ในขณะนั้นมีปัญหาบางประการด้านกฎหมายการจัดตั้งในรูปแบบของการประกอบการขนส่ง ต่อมาในสมัยรัฐบาล ม.ร.ว. เสถียร ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี จึงได้ออกพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งเป็นองค์การของรัฐ ชื่อว่า “องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2519



INFORMATION ON STATE ENTERPRISES

BANGKOK MASS TRANSIT AUTHORITY (BMTA)

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 Pratum Sra Pathum, which was first introduced in 1907 by Phraya 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 horsedrawn carriages and expanded the route to Bang Lamphu (Pratu mai Talad Yod).

The business of bus service rapidly expanded when the government built Phra Phuttha Yodfa Bridge 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 Thannakhon Transport Company Limited to operate a bus line from Bang Lamphu 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 of Thailand, as well as 24 other private companies making the total 28 at the 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.

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 1976.





BMTA
Bangkok Mass Transit Authority

วิสัยทัศน์

“ผู้นำการให้บริการรถโดยสารประจำทาง”

Visions

“The Leader of the Bus Service”

ภารกิจ

“จัดบริการรถโดยสารประจำทางวิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในด้านประกอบการอื่นๆที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล”

Duty and Responsibility

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

พันธกิจ

“บริการรถโดยสารประจำทางที่มีคุณภาพแบบมืออาชีพ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและใส่ใจกับสิ่งแวดล้อม”

Mission

“We provide the quality and professional bus service with advance and environmentfriendly technologies”

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้ ขสมก. เป็นองค์กรที่ให้บริการขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพและคุณภาพด้วยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวกและปลอดภัย
2. เพื่อให้ ขสมก. สามารถเลี้ยงตนเองได้ลดภาระกับภาครัฐ

Objective

1. To service mass transportation efficiently and quality with advance technologies for the convenience and safety of service users.
2. To become self-sufficient and minimize burden of state sector.

เป้าหมายการดำเนินงาน

1. ให้บริการรถโดยสารประจำทางสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในการเดินทางประกอบธุรกิจและดำเนินชีวิตในแต่ละวันอย่างสะดวกสบายและปลอดภัย
2. พัฒนาคุณภาพการให้บริการ โดยการจัดหารถโดยสารปรับอากาศ NGV รถโดยสารไฟฟ้ามาให้บริการ เพื่อลดมลพิษในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
3. ร่วมกับกรมการขนส่งทางบกเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งมีการเชื่อมประสานกันอย่างบูรณาการ โดยการปรับปรุงเส้นทางให้สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ รถไฟฟ้าใต้ดิน, รถไฟฟ้า BTS, รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ การเดินทางทางน้ำและทางอากาศ

Performance Obligations

1. To service buses for people in Bangkok Metropolitan Region conveniently and safely.
2. To develop service quality by supplying air-conditioned NGV buses and electric buses in order to minimize pollution in Bangkok Metropolitan Region
3. Cooperated with Department of Land Transport to develop the integrated transportation system by improving the route to connect with other transports such as subway, BTS, airport rail link, and water and air transport.



แนวนโยบายของผู้ถือหุ้น

แนวนโยบายผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ(StatementOfDirections:SODs) กระทรวงการคลัง ได้ประสานกับคณะกรรมการจัดทำบันทึกข้อตกลงฯ (รายสาขา) กระทรวงคมนาคมในฐานะกระทรวงเจ้าสังกัด และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสำนักงานนโยบายเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ฯลฯ เพื่อสรุปแนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement Of Directions : SODs) ที่มีต่อ ขสมก. ที่จะใช้เป็นแนวทางในการกำกับดูแลรัฐวิสาหกิจ และชี้ประเด็นที่ ขสมก. ควรให้ความสำคัญและเร่งดำเนินการตลอดจนใช้เป็นแนวทางในการกำหนดตัวชี้วัดสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานของ ขสมก. ต่อไป ซึ่งแนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐ (Statement Of Directions :SODs) ที่มีต่อขสมก. มี 3 ระดับ ดังนี้

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภาพรวม

เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศบนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการให้มีมาตรฐาน สนับสนุนบริการขนส่งมวลชนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน



แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐที่มีต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พัฒนาคุณภาพการให้บริการและปรับปรุงเส้นทางให้สามารถรองรับการขยายตัวของระบบขนส่งในภาพรวม และแก้ไขปัญหาทางการเงินอย่างเป็นรูปธรรมให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้

จาก SODs ข้างต้น เพื่อให้สามารถแปลงไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้นจึงได้กำหนดหลักการ และแนวทางการดำเนินงานตาม SODs ดังนี้

หลักการและแนวทางการดำเนินงานตาม SODs แผนระยะสั้น

1. ปรับปรุงการบริหารจัดการองค์กรเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินและการให้บริการประชาชนให้มีประสิทธิภาพ
2. ศึกษาต้นทุนต่อหน่วยที่แท้จริงเพื่อใช้ในการปรับปรุงราคาค่าโดยสารให้มีประสิทธิภาพ
3. จัดหารถโดยสารที่ใช้พลังงานทางเลือก

แผนระยะยาว

ปรับโครงสร้างองค์กรโดยแยกบทบาทกำกับดูแล
ออกจากการประกอบกิจการ



STATEMENT OF DIRECTION (SOD)

The Ministry of Finance has coordinated with the Committee to Draft the Memorandum (Sectoral), Ministry of Transport as the supervisory agency and other related agencies such as the Office of Transport and Traffic Policy and Planning, National Economic and Social Development Board, etc., to summarize the Statement of Directions : SODs for the organization. This Statement will be used as the guideline in managing state enterprises and identifying points that the Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) should prioritize and execute, as well as to be used as the guideline for setting indicators for the organization's performance evaluation in the future. The Statement of Directions : SODs for shareholders in the Government Sector are divided into 3 levels, as follows:

General Statement of Directions for State Enterprises

To be a tool for driving the country's economic and social strategy on the basis of efficiency and good governance.

Statement of Directions for State Enterprises in the Transport Sector

To develop basic infrastructure and a transportation system interconnected in a network that provides standard services, to support mass transit, to develop logistics to increase the country's competitiveness, and to promote the role and participation of the private sector.

Statement of Directions for Shareholders in the Government Sector for the BMTA

To develop the quality of services and improve routes to be able to respond to the expansion of the transportation system as a whole. Improve financial state to become self-sufficient.

From the above SODs, in order to achieve concrete implementation, the following principles and guidelines were identified.

Principles and Guidelines for Implementing the SODs

Short-term Plan

1. Improve organizational management to rehabilitate the financial situation and efficiently provide services to the public
2. Study the true investment costs per unit to efficiently determine bus fares
3. Procure buses that use alternative energy

Long-Term Plan

To Improve organizational structure by separating the supervision role from the operation role.

ประเภทกิจการ/ลักษณะการประกอบกิจการ

ประเภทกิจการ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ประเภทสาธารณูปโภค สังกัดกระทรวงคมนาคม จัดตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้ง
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พุทธศักราช 2519 (ประกาศใช้เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2519)

ลักษณะประกอบการ

1. ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานครและระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร
2. ประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล

Type of Operation and Business Characteristics

Type of Operation

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).

Business Characteristics

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 to or continuous from mass transportation services

ชื่อ ประเภทธุรกิจ สถานที่ตั้ง โทรศัพท์ โทรสารและสัดส่วนการถือหุ้นของนิติบุคคล ที่รัฐวิสาหกิจถือหุ้นโดยตรงตั้งแต่ร้อยละ 25 ขึ้นไป

ชื่อ : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
ประเภทธุรกิจ : ประกอบการขนส่งบุคคลในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
สถานที่ตั้ง : สำนักงานใหญ่ 131 ถนนวิวัฒธรรม ห้วยขวาง กทม. 10310
โทรศัพท์ : 0-2246-0339 , 02246-0741-4 Call Center 1348
โทรสาร : 0-2247-2189
เว็บไซต์ : <http://www.bmta.co.th>
อีเมลล์ : แนะนำบริการ 1348@bmta.co.th แนะนำเว็บไซต์ webmaster@bmta.co.th
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้น 100 เปอร์เซ็นต์

Name, Type of Business, Location, Telephone Number,

Facsimile and Sharehold Percentage That the State Enterprise Directly Holds 25% and Up

Name : Bangkok Mass Transit Authority
Type of Business : Provide mass transit in Bangkok and greater metropolitan area
Location : Head Office 131 Watthanatham Rd., Huaykwang, Bangkok 10310
Telephone : 0-2246-0339 , 02246-0741-4 Call Center 1348
Facsimile : 0-2247-2189
Website : <http://www.bmta.co.th>
E-mail : Service advice 1348@bmta.co.th Website service webmaster@bmta.co.th
BMTA is a state enterprise under the Ministry of Transportation, the Ministry of Finance holds 100% share.

สถานะทางการเงิน (Financial Status)

หน่วย : ล้านบาท / Unit : Million

รายการ / Item	ปีงบประมาณ / Fiscal year									
	2552 / 2009	2553 / 2010	2554 / 2011	2555 / 2012	2556 / 2013	2557 / 2014	2558 / 2015	2559 / 2016	2560 / 2017	2561 / 2018
สินทรัพย์รวม Total assets	5,093.64	7,673.29	9,020.63	7,871.85	7,502.39	7,645.64	8,000.06	7,980.74	8,127.19	8,160.00
หนี้สินรวม Total liabilities	62,118.84	69,666.68	76,146.40	81,927.52	86,873.54	92,214.04	97,382.04	102,057.39	107,098.98	113,237.50
ทุนและส่วนเกินทุน Capital & Capital surplus	11,474.62	11,479.01	11,473.56	11,473.10	11,472.69	11,472.35	11,449.17	11,556.73	11,578.39	11,647.24
กำไร (ขาดทุน) สะสม Accumulated (loss) profit	(68,499.82)	(73,472.40)	(78,599.33)	(85,528.76)	(90,843.84)	(96,040.76)	(100,831.15)	(105,633.38)	(110,550.18)	(116,724.74)
ส่วนของผู้ถือหุ้น Equity	(57,025.20)	(61,993.39)	(67,125.77)	(74,055.66)	(79,371.16)	(84,568.40)	(89,381.98)	(94,076.65)	(98,971.79)	(105,077.50)
รายได้จากการดำเนินงาน Operating income	7,394.61	7,166.01	7,084.80	6,853.79	6,781.00	6,649.13	6,682.01	7,149.91	6,981.50	4,512.37
รายได้รวม (รวมได้อื่น ๆ) Total revenue (including others)	7,767.27	7,985.04	7,901.29	7,754.86	7,489.89	7,798.25	8,062.53	8,308.96	8,114.07	7,045.61
ค่าใช้จ่ายรวม Total expense	9,468.31	12,957.62	13,028.21	13,197.25	12,804.97	12,995.16	12,852.93	13,111.18	13,030.87	13,220.17
ดอกเบี้ยจ่าย Interest expense	2,266.37	2,323.35	2,242.47	2,653.02	2,756.98	2,900.68	2,999.08	2,877.52	2,890.27	2,876.52
ขาดทุนสุทธิ Net loss	(3,967.41)	(4,972.58)	(5,126.92)	(5,442.38)	(5,315.08)	(5,196.91)	(4,790.40)	(4,802.23)	(4,916.80)	(6,174.56)
EBITDA (ไม่รวมดอกเบี้ยจ่าย, ค่าเสื่อม) (excluding interest expense, depreciation)	(1,376.57)	(2,386.77)	(2,619.13)	(2,660.70)	(2,503.62)	(2,154.72)	(2,453.61)	(1,778.79)	(1,882.79)	(3,154.91)
ค่าใช้จ่ายบุคคล Personel expense	4,779.13	4,929.83	5,248.74	5,425.28	4,978.48	5,242.88	5,270.30	5,383.39	5,522.63	5,612.62
สินทรัพย์หมุนเวียน Current assets	2,485.74	3,238.57	3,682.96	4,722.58	5,103.39	5,269.18	5,579.79	5,564.30	6,117.99	5,852.42
หนี้สินหมุนเวียน Current liability	10,423.79	10,789.15	15,678.02	16,848.29	18,554.09	15,587.51	28,485.34	23,552.12	28,710.56	17,679.23



อัตราส่วนทางการเงิน

รายการ / Item	2552 / 2009	2553 / 2010	2554 / 2011	2555 / 2012
ค่าใช้จ่ายรวม/รายได้รวม Total expense/ Total revenue	1.22	1.62	1.65	1.70
ค่าใช้จ่ายบุคคล/ค่าใช้จ่ายรวม (%) Personel expense/Total expense	0.50	0.38	0.40	0.41
ค่าดอกเบี้ยจ่าย/รายได้รวม (%) Interest expense/Total revenue	0.29	0.29	0.28	0.34
สภาพคล่องทางการเงิน อัตราส่วน Liquidity ratio current ratio				
เงินหมุนเวียน (Current assets /Current liability)				
(สินทรัพย์หมุนเวียน/หนี้สินหมุนเวียน) (Current assets /Current liability)	0.24	0.30	0.23	0.28
ความสามารถในการทำกำไร (%) Profitability ratio				
อัตราส่วนกำไรสุทธิ Net profit margin				
(กำไรสุทธิหลังหักภาษี/ยอดขายสุทธิ) (net profit after tax2net sales)	(51.08)	(62.27)	(64.86)	(70.18)

(Financial ratio)

ปีงบประมาณ / Fiscal year					
2556 / 2013	2557 / 2014	2558 / 2015	2559 / 2016	2560 / 2017	2561 / 2018
1.71	1.67	1.59	1.59	1.61	1.88
0.38	0.41	0.41	0.41	0.42	0.42
0.36	0.37	0.37	0.37	0.36	0.41
0.28	0.34	0.20	0.20	0.21	0.33
(70.96)	(66.64)	(59.42)	(57.80)	(60.60)	(87.64)



ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ

ปัจจัยภายใน

1. สภาพรถโดยสารที่ชำรุดทรุดโทรม จากการใช้งานมากกว่า 20 ปี นอกจากจะมีผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการให้บริการแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อค่าซ่อมบำรุงที่สูงกว่ารถโดยสารทั่วไป รวมทั้งจำนวนรถโดยสารมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ทำให้เสียโอกาสในการหารายได้ โดยในปี 2561 ขสมก. ดำเนินการจัดหารถโดยสารใหม่ ประกอบด้วย การจัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ NGV 489 คัน การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน 35 คัน การเช่ารถโดยสารไฮบริด (Hybrid) จำนวน 400 คัน การเช่ารถโดยสาร NGV จำนวน 300 คัน และการจัดซื้อรถโดยสารไฮบริด (Hybrid) จำนวน 1,453 คัน รวมทั้งการปรับปรุงสภาพรถโดยสาร NGV (เดิม) จำนวน 323 คัน
2. โครงสร้างการบริหารจัดการของ ขสมก. มีขนาดใหญ่ ทำให้ต้นทุนในการบริหารงานสูงมีสัดส่วนคิดเป็นประมาณ 40% ของต้นทุนรวม ทั้งนี้ ต้นทุนที่สูงเกิดจากเหตุผลหลัก 2 ประการ คือ อายุงานเฉลี่ยที่สูง และจากสวัสดิการที่ให้กับพนักงานและครอบครัว
3. ขาดความต่อเนื่องของบุคลากร โดยในแต่ละปีมีบุคลากรทยอยเกษียณอายุ ขณะที่ขาดผู้เข้ามารับช่วงต่อองค์ความรู้ในสายอาชีพเฉพาะด้าน เช่น กฎหมาย บัญชี นิติกร เศรษฐศาสตร์ สถิติวิเคราะห์ เทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น ประกอบกับมติ ครม. ปี 2538 ไม่ให้ ขสมก. เพิ่มอัตรากำลังในส่วน of พนักงานประจำสำนักงาน
4. การขาดทุนจากการดำเนินงานและหนี้สะสม เนื่องจาก ขสมก. เป็นกิจการสาธารณูปโภคของรัฐที่ให้บริการแก่ประชาชนที่มีรายได้น้อย จนถึงปานกลางเป็นหลักและไม่มีเงินทุนประเดิมตั้งแต่เริ่มก่อตั้ง ประกอบกับนโยบายของรัฐบาลกำหนดมาตรฐานการให้บริการสูง แต่ขสมก. ไม่สามารถกำหนดราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมกับต้นทุนได้ทำให้ ขสมก. จัดเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริง ซึ่งไม่เป็นไปตามกลไกของระบบเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมที่เป็นจริง จึงมีผลการดำเนินการขาดทุนอย่างต่อเนื่องถึงปัจจุบัน มีหนี้สะสมเกินความสามารถของ ขสมก. ที่จะชำระคืนได้
5. สถานะที่ทำการ(อยู่)ถึงแม้ว่า ขสมก. จะมีอยู่จอร์จจำนวนมากโดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่ม รถเอกชนร่วมบริการแต่ด้วยอยู่ส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นกรรมสิทธิ์ของ ขสมก. เป็นการเช่าจากทั้งเอกชนและหน่วยงานภาครัฐทำให้ต้องมีการย้ายอยู่เมื่อหมดสัญญาเช่าเป็นระยะ ขณะที่พื้นที่ใหม่ๆที่ใช้ในการสร้างอยู่เริ่มหายากมากขึ้นและอยู่ไกลมากขึ้น ก่อให้เกิดความสูญเสียจากการวิ่งรถเปล่าส่งผลให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

ปัจจัยภายนอก

1. รถโดยสารประเภทอื่น ๆ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น การวิ่งให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารบนถนนใหญ่ ทับเส้นทางกับรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. เช่น รถสี่ล้อเล็ก รถสองแถวในซอย รถตู้ป้ายดำ เป็นต้น ซึ่งสร้างปัญหาการจราจรติดขัด ความไม่ปลอดภัยของผู้โดยสาร จากการจอร์จรับผู้โดยสารตามป้ายหยุดรถประจำทางเป็นเวลานาน รวมทั้งจอร์จรับส่งผู้โดยสารนอกป้าย ซึ่งยังไม่มีการแก้ไขอย่างจริงจัง ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการรถโดยสารของ ขสมก. ลดลง
2. สภาพแวดล้อมในการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางไม่เอื้ออำนวย จากสภาพการจราจร ที่ติดขัดหนาแน่น มีการสร้างระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่สภาวะการแข่งขันของขนส่งประเภทอื่นมากขึ้นเช่นระบบขนส่งทางราง ระบบขนส่งทางน้ำ เป็นต้น ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการใช้บริการเพื่อประหยัดเวลาในการเดินทางและมีความสะดวกสบายมากขึ้น
3. เส้นทางเดินรถโดยสารไม่เป็นระบบตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง และขาดประสิทธิภาพเนื่องจากเส้นทางเดินรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล มีการกำหนดเป็นรายเส้นทางโดยไม่ได้พิจารณาถึงภาพรวมการขยายตัวของชุมชน และความเจริญของเมือง ที่ต้องมีการปรับผังเมือง การขยายถนน ไปสู่นอกเมือง ปริมณฑลแต่เส้นทางเดินรถเท่าเดิมและไม่ได้มีการปรับปรุงตามความเป็นจริง ประกอบกับการกำกับดูแลที่มุ่งเน้นความเป็นระเบียบเรียบร้อย และผลประโยชน์ของผู้ประกอบการเป็นหลัก จึงทำให้เส้นทางมีความซับซ้อนมากขึ้น ต้องใช้รถจำนวนมากในการให้บริการ และมีเส้นทางรถโดยสารประจำทาง (สาย) จำนวนมากที่ซับซ้อนกันอยู่ในช่วงถนนเดียวกัน สร้างปัญหาจากการจราจรเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ

THE FACTOR THAT MAKES A MAIN EFFECT TO BUSINESS

Internal Factors

1. The deteriorated buses that had been used for 20 years not only affected the service efficiency but also the higher maintenance cost. In addition, the number of buses did not sufficient for service so it was the loss of chance for earning revenue. In 2018, BMTA supplied new buses involving 489 NGV buses and 35 EV buses, rented 400 hybrid buses, 300 NGV buses, and purchased 1,453 hybrid buses, including repaired and maintenance the existing 323 NGV buses.

2. Management structure of BMAT was in large scale, so the cost of administration was high, accounted for 40% of the total cost. The high cost was the result of the high average working year and the welfare for employees and their family.

3. There was the disruption of personnel continuity because some employees retired each year while there was the insufficiency of the new person in the specific professions such as law, accounting, lawyer, economics, statistical analysis, and information technology. In addition, the resolution of the cabinet in 1995 did not allow BMTA to increase the manpower for the full-time staff.

4. The loss from operation and accumulated liabilities. As BMTA is the government public utility for people who earn low to moderate income, BMTA did not have the historical capital from the beginning of the establishment and the government policy required the high service standard which BMTA was unable to set the appropriate fare to the cost. Therefore, BMTA collected lower fare than the actual cost that was not in accordance with the economic mechanism and actual environment. As a result, there was the consistent loss and accumulated liabilities that was beyond the ability of BMTA to repay.

5. Although BMTA had many depots comparing to the public-private joint venture, BMTA had no ownership of most depots. BMTA rented them from the public sector and government sector so there was the relocation after the rental contract finished. Meanwhile, the new area for depot construction was rare and in the distant area so it caused the loss from running the empty bus. Consequently, the expenses increased.

External Factors

1. There were more other types of bus which the main route was overlapped with BMTA buses such as small public car, minibus, and black plate van. They caused the traffic jam problem and non-safety of passenger because they stopped at the bus stop and other locations. This problem was still unsolved so the numbers of service users of BMTA decreased.

2. The environment of taking bus was inconvenient. Because of the traffic congestion, the large mass transport system was set which led to the competition with other types of transportation such as rail transportation and water transportation. For this reason, people had alternative to save time and were more convenient.

3. The route was inefficient and did not follow the plan because of the changing environment. The bus routes in Bangkok Metropolitan Region did not considered the expansion of community and the city growth that the city plan needed the adjustment, the expansion of road to the suburb while the routes were not increase. Additionally, the focus was on the order and the benefits of the entrepreneur so the routes were more complex and required more buses to service. Moreover, there were many overlapping routes on the same road which caused the traffic problem.





ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต

ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต

การให้บริการรถโดยสารในปี 2561

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. ต่อวัน จำนวน 701,728 คน แบ่งออกเป็น รถปรับอากาศจำนวน 203,723 คน, รถธรรมดาจำนวน 229,903 คน, รถเมล์ฟรีจากภาษีของประชาชนจำนวน 256,409 คน และผู้ใช้บริการ บัตรสวัสดิการแห่งรัฐ จำนวน 11,693 คน

1. จำนวนรถโดยสารประจำทางรวมทั้งสิ้น 13,543 คัน แยกเป็น

- รถโดยสาร ขสมก. จำนวน 2,771 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 20.46 แยกเป็น รถโดยสารธรรมดา จำนวน 1,543 คัน, รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 1,111 คัน และรถ PBC จำนวน 117 คัน

- รถเอกชนร่วมบริการ จำนวน 10,772 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 79.54 แบ่งเป็น รถโดยสารขนาดใหญ่ จำนวน 3,271 คัน คิดเป็นร้อยละ 24.15, รถมินิบัส จำนวน 895 คัน คิดเป็นร้อยละ 6.61, รถเล็กวิ่งในซอย จำนวน 2,059 คัน คิดเป็นร้อยละ 15.20, รถตู้โดยสารปรับอากาศ จำนวน 4,421 คัน คิดเป็นร้อยละ 32.64 และรถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 126 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.93

รถโดยสารประจำทางแต่ละประเภทมีรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างกันไป ซึ่งขสมก. มีนโยบายในการกำกับ ควบคุมกิจการรถโดยสารประจำทางทุกประเภทให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชน ทั้งด้านอัตราค่าโดยสาร ความสะดวก ความปลอดภัย รวมทั้ง กิริยามารยาทในการให้บริการของพนักงานประจำรถและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ตารางแสดงจำนวนรถและเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง พ.ศ. 2561 (ณ วันที่ 30 กันยายน 2561)

ประเภทผู้ให้บริการ	จำนวนรถ	ร้อยละ	จำนวนเส้นทาง	ร้อยละ
รถ ขสมก.	2,771	20.46	118	25.82
รถร่วมบริการ (รถใหญ่)	3,271	24.15	94	20.57
รถมินิบัส	895	6.61	(42)	-
รถเล็กวิ่งในซอย	2,059	15.20	98	21.44
รถตู้โดยสารปรับอากาศ	4,421	32.64	139	30.42
รถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	126	0.93	8	1.75
รวม	13,543	100	457	100

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () จำนวนเส้นทางที่วิ่งร่วมกับเส้นทางของรถธรรมดาและรถปรับอากาศ โดยจะไม่มาคิดรวมกับจำนวนเส้นทางที่ได้รับอนุญาต

Industry Situation and Future Prospects

Industry Situation and Future Prospect

Bus Services for 2018

In fiscal year 2018, there was a total of 584,997 passengers who used the services of BMTA. This can be divided into 192,923 passengers in air-conditioned buses, 124,667 passengers in regular buses and 267,407 passengers in free buses funded from the taxes.

1 . The number of buses totaled 14,127 as follows :

- BMTA buses : 2,671 buses, or 18.91 percent. Of this number, there are 1,543 regular buses, 1,011 air-conditioned buses and 117 PBC vehicles

- Private joint buses 11,456 buses, or 81.09 percent. Of this number, there are 3,444 big buses (24.38 percent), 937 minibuses (6.63 percent), 2,125 shuttles in sois (15.04 percent), 4,824 air-conditioned minibuses (34.15 percent) and 126 Suvarnabhumi Airport connection minibuses (0.89 percent).

Buses in each category will have difference services. Which BMTA have to policy regulatory and control buses of all types to ensure the availability to the public. Both fares, convenient and secure manner of service of the staff and the persons involved.

Number of buses and routes for 2018 (As of 30 September 2018) Number of buses as of 30 September 2018

Type of service	Buses	Percentage	Routes	Percentage
BMTA buses	2,771	20.46	118	25.82
Private joint buses (big bus)	3,271	24.15	94	20.57
Minibuses	895	6.61	(42)	
Shuttles in sois	2,059	15.20	98	21.44
Air-conditioned minibuses	4,421	32.64	139	30.42
Suvarnabhumi Airport connection minibuses	126	0.93	8	1.75
Total	13,543	100	457	100

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

2. จำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทางรวมทุกประเภท จำนวน 457 เส้นทาง แบ่งเป็น

- เส้นทางรถโดยสาร ขสมก. จำนวน 118 เส้นทาง
- เส้นทางรถโดยสารเอกชนร่วมบริการ (รถใหญ่) จำนวน 94 เส้นทาง
- เส้นทางรถโดยสารเล็กวิ่งในซอย (รถหมวด 4) จำนวน 98 เส้นทาง
- เส้นทางรถโดยสาร (รวมรถตู้ CNG) จำนวน 139 เส้นทาง
- เส้นทางรถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 8 เส้นทาง

เมื่อพิจารณาสัดส่วนเส้นทางรถโดยสารที่ให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร จำแนกแต่ละประเภทแล้ว พบว่า เส้นทางรถตู้โดยสารปรับอากาศมีสัดส่วนมากที่สุด คือร้อยละ 30.42 และรองลงมาได้แก่ เส้นทาง ขสมก. คิดเป็นร้อยละ 25.82

ปัจจุบันภาครัฐมีนโยบายประหยัดพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิง และลดมลพิษทางอากาศ จึงสนับสนุนให้ใช้รถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) บริการผู้โดยสารเพื่อสนองนโยบายดังกล่าว ขสมก.จึงได้จัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) เพื่อนำมาทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้ น้ำมันดีเซล จำนวน 489 คัน

ตารางแสดงจำนวนรถโดยสารที่ใช้น้ำมันดีเซลและก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง

ประเภทผู้ให้บริการ	จำนวนรถ ณ 30 กันยายน 2561		
	จำนวนรถใช้น้ำมันดีเซล	จำนวนรถใช้ก๊าซธรรมชาติ	รวม
รถ ขสมก.	2,231	540	2,771
รถร่วมบริการ (รถใหญ่)	-	3,271	3,271
รถมินิบัส	-	895	895
รถเล็กวิ่งในซอย	1,556	503	2,059
รถตู้โดยสารปรับอากาศ	-	4,421	4,421
รถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-	126	126
รวม	3,787	9,756	13,543

2. The total number of routes including all types of buses is 457 routes, as follows .

- 118 routes for BMTA buses
- 94 routes for private joint buses
- 98 routes for shuttles in sois
- 139 routes for passenger minibuses (including CNG minibuses)
- 8 routes for Suvarnabhumi Airport connection minibuses

When considering the proportion of passenger bus route types in the Bangkok area, it is found that air-conditioned minibuses take the highest share (30.42 percent), followed by BMTA buses (25.82 percent).

Currently, the government sector's policy is to conserve energy and fuel, as well as to decrease pollution. The natural gas vehicle (NGV) project was therefore widely supported for passenger vehicles. To support this government policy, The Organization buys vehicles to use natural gas (NGV) to bring replace the old buses using diesel oil amount 489 vehicles

Number of buses using diesel oil and natural gas (NGV) as fuel

Type of service	Buses as of 30 September 2018		
	Buses using diesel	Buses using natural gas	Total
BMTA buses	2,231	540	2,771
Private joint buses (big bus)	-	3,271	3,271
Minibuses	-	895	895
Shuttles in sois	1,556	503	2,059
Air-conditioned minibuses	-	4,421	4,421
Suvarnabhumi Airport connection minibuses	-	126	126
total	3,787	9,756	13,543



แนวโน้มการให้บริการ และแผนงาน/โครงการในอนาคต

การเดินทางของประชาชนในเมืองส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ เพราะมีเส้นทางครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ รถไฟฟ้าใต้ดิน, รถไฟฟ้า BTS, รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรลลิงก์ การเดินทางทางน้ำและทางอากาศ แต่ในปัจจุบันการให้บริการยังประสบปัญหาในเรื่องการให้บริการ เช่น ชับรถเร็ว ปาดซ้าย-ขวารับผู้โดยสาร ชับรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ชับรถขวางการจราจร การจราจรหนาแน่นรถโดยสารส่วนใหญ่เป็นรถโดยสารเก่าที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า 20 ปี ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงทำให้เกิดมลภาวะเป็นพิษทางอากาศ

ดังนั้นเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาของระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างเป็นระบบ กระทรวงคมนาคมจึงมีนโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนให้ ขสมก.นำรถโดยสารใช้พลังงานไฟฟ้าและก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง พร้อมให้นำระบบเทคโนโลยีทั้งระบบ GPS และระบบตั๋วร่วม (e-Ticket) มาติดตั้งบนรถโดยสารสาธารณะ เพื่อจัดเก็บข้อมูลและเชื่อมโยงไปยังศูนย์ควบคุมทำให้สามารถบริหารจัดการการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการพัฒนารูปแบบการให้บริการให้มีคุณภาพมากขึ้น จึงมีแผนงาน/โครงการ ดังนี้

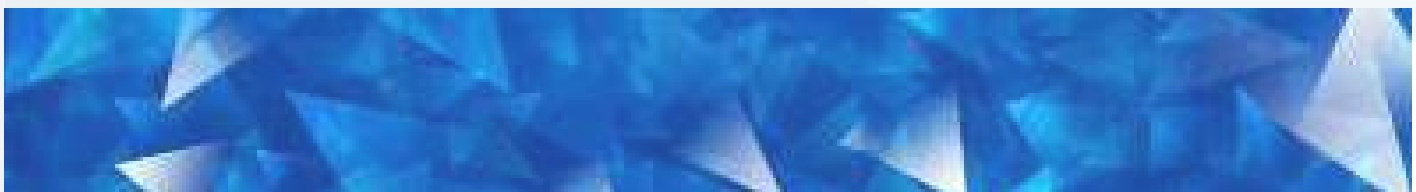
1. โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน 35 คัน เพื่อเป็นการประหยัดพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ ลดมลพิษทางอากาศเพราะเป็นพลังงานสะอาด

2. โครงการจัดหารถโดยสาร จำนวน 2,153 คัน เพื่อให้ประชาชนสามารถ เข้าถึงบริการได้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย โดยการเช่ารถโดยสารไฮบริด (Hybrid) จำนวน 400 คัน เช่ารถโดยสาร ใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน 300 คัน และจัดซื้อรถโดยสารไฮบริด (Hybrid) จำนวน 1,453 คัน

3. โครงการจัดหาระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินทาง (Vehicle Tracking and Tracing) เพื่อนำระบบ GPS มาใช้ในการบริหารจัดการการเดินทางให้เกิดประโยชน์ในการพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพ/มาตรฐานการให้บริการให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างทันเวลา (Real Time) และเป็นการเตรียมความพร้อมในการเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ

4. โครงการติดตั้งระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Ticket) มาใช้กับรถโดยสารขององค์การ เพื่อเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงระบบบัตรโดยสารร่วม (Common Ticket) และโครงสร้างราคา ค่าโดยสาร (Common Fare Structure) ร่วมกับระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ ในอนาคต รวมทั้งยังเป็นการป้องกันการรั่วไหลของรายได้

5. โครงการบริหารทรัพย์สินเชิงธุรกิจ ปัจจุบัน ขสมก. มีอู่จอดรถโดยสารทั้งที่เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเองและที่เช่าจากหน่วยงานของรัฐ และเอกชนจำนวนหลายแห่ง โดยเฉพาะอู่มินบุรีและอู่บางเขน ซึ่งตั้งอยู่บริเวณที่มีความเจริญสูง ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ง่าย แวดล้อมด้วยสถานที่ที่มีคุณค่าในเชิงธุรกิจ อาทิ สถานที่ศึกษา ศูนย์การค้า และสถานที่จ้างงาน สามารถนำไปสร้างมูลค่าเพิ่ม อันจะก่อให้เกิดรายได้แก่ ขสมก.



Tendency of service and plan/project in the future

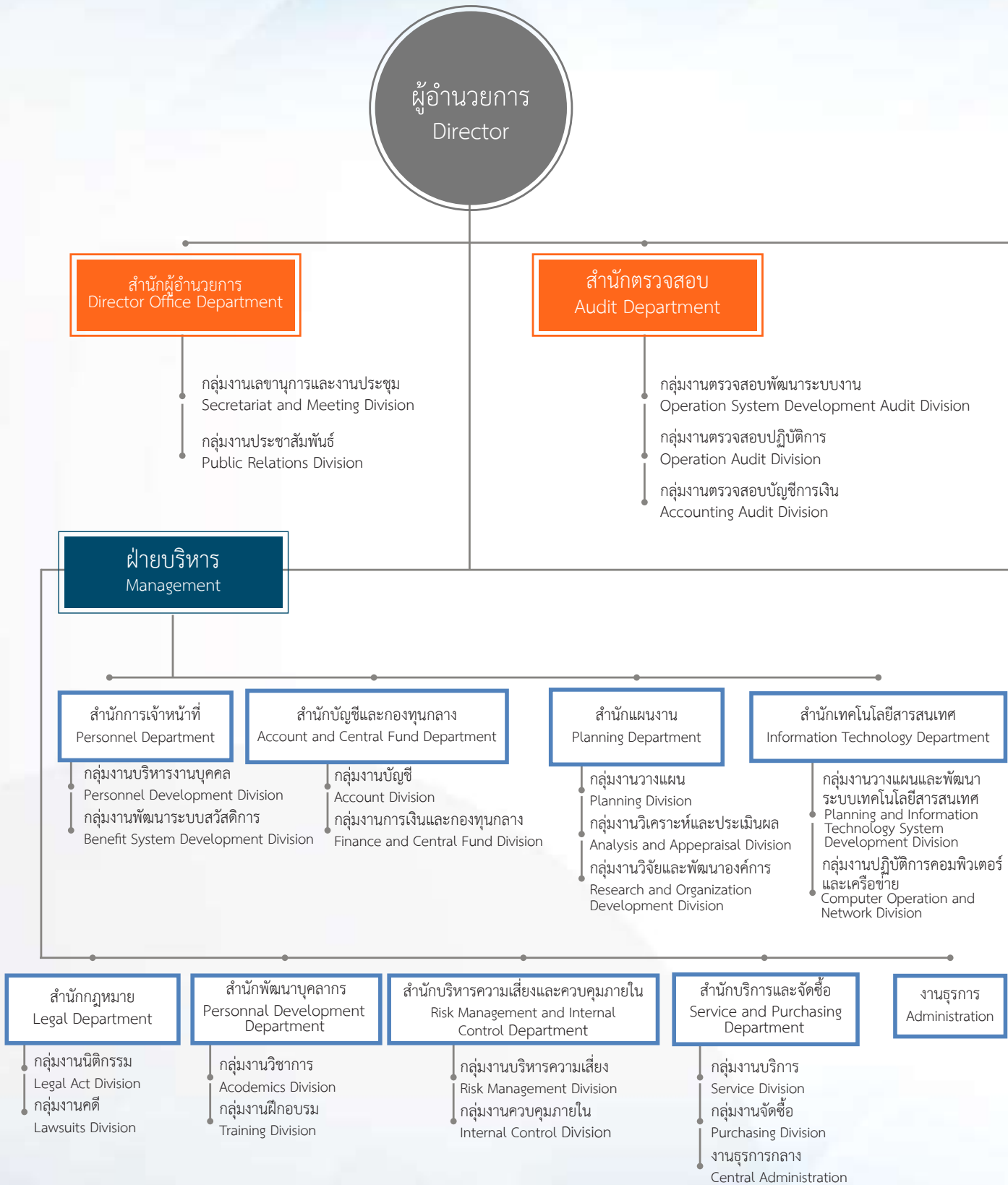
Main transport channel of people in the city is public transportation system, particularly public bus because the routes cover Bangkok Metropolitan Region and it connects to other transport systems such as subway, BTS, airport rail link, and water and air transportation. However, some problems regarding the service are found such as fast-driving, crosscut drive to take the passenger, driving in the middle of the lane, and traffic blockade. Moreover, most buses have been used for more than 20 years and use diesel, which causes air pollution.

Therefore, to be the guidelines for resolving the problems by using the systematic public transport Ministry of Transport sets the policy to promote BMTA to use NGV and EV buses, and install GPS and e-Ticket system on the public buses in order to collect data and link to the control center. This would help the efficient bus operation management and the development of service quality. Thus, the following plans/projects are initiated.

1. Purchasing project of 35 EV to save cost of importing fuel and minimize the air pollution as it is the clean energy.
2. Project to supply 2,153 buses so people can access the service quickly, conveniently, safely, and economically by hiring 400 Hybrid buses and 300 NGV buses, and purchasing 1,453 Hybrid buses.
3. Vehicle Tracking and Tracing Project to implement GPS for the development and service quality/standard upgrade to fulfill the service user demand in real time, and to prepare for the connection with other public transport systems.
4. Installation project of e-Ticket system to the buses to be ready for connecting with the Common Ticket system and the common fare structure of other types of transport system in the future to prevent the leak of revenue.
5. Business asset management project. As BMTA has many depots, those under the ownership and those that are renting from the government and public agency, especially Min Buri and Bang Khaen Depot which are located at the prosperous area where people easily access and surrounded with the business value places such as educational institute, department store, and employment sources which would generate income to BMTA.

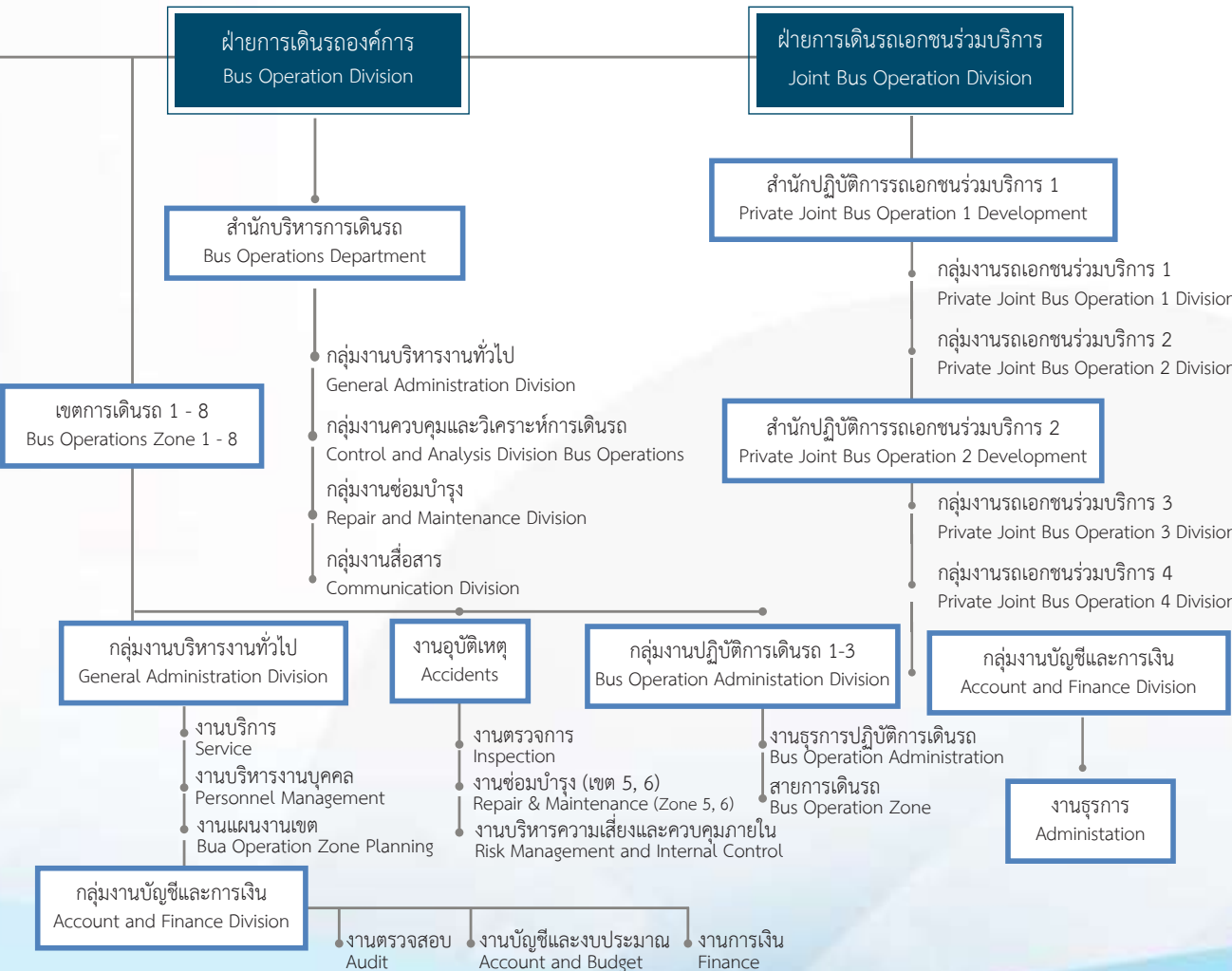


โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
 แบบทำยข้อบังคับองค์การฉบับที่ 159 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2552



Organizational Structure of Bangkok Mass transit Authority Annex to Regulation No. 159 Dated 29 December 2009

กลุ่มงานสายตรวจพิเศษ
Special Inspectors
ผู้ตรวจการ
Inspectors General



ประวัติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กร ประจำปีงบประมาณ 2561
(ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 - วันที่ 21 พฤษภาคม 2561)



นายรัฐชาติ จารุจินดา

วัน เดือน ปี เกิด : 17 ม.ค. 2498 อายุ 63 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาโท พาณิชยกรรมศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษา บมจ.ปตท.สผ.
- อดีตประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่มธุรกิจปิโตรเลียมขั้นต้นและก๊าซธรรมชาติ บมจ.ปตท.
- อดีตประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่มธุรกิจปิโตรเลียมขั้นปลาย บมจ.ปตท.
- อดีตรองกรรมการผู้จัดการใหญ่กลยุทธ์องค์กร บมจ.ปตท.

Mr.Nattachat Charuchinda (Chairman)

Date of birth :17 Jan 1955 63 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Engineering (Civil) Chiang Mai University
- Master of Commerce Thammasat University

Current Position / Working Experience :

- The advisor of PTT Exploration and Production Public Company Limited (PTTEP)

- The former chairman of business practitioner The primary petroleum and natural gas of PTTEP
- The former chairman of business practitioner The last petroleum and natural gas of PTTEP
- The former senior manager of organization strategy of PTTEP

BMTA's Board of Director 2018 (SINCE 1 OCTOBER 2017 - 21 MAY 2018)

พลโท วรার্থ บุญญะสิทธิ์

วัน เดือน ปี เกิด : 28 มิ.ย. 2501 อายุ 60 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต
โรงเรียน นายร้อย พระจุลจอมเกล้า รุ่นที่ 29
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาพิเศษกองทัพบก (2)
- สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
- รองเสนาธิการทหารบก กองบัญชาการทหารบก
- ผู้บัญชาการกองพลที่ 1 รักษาพระองค์
- รองแม่ทัพภาคที่ 1
- ผู้บัญชาการหน่วยเฉพาะกิจนราธิวาส

Lieutenant General Varah Boonyasit (Vice president Chairman No.1)

Date of birth :28 June 1958 60 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Science, Chulachomklao
Royal Military Academy, Class 29
- Master of Public Administration Program,
Sripatum University
- Mechanical Engineering

Current Position / Working Experience :

- Special Advisor at Royal Thai Army (2)

- Member of National Reform Steering
Council
- Deputy Chief of Staff, Royal Thai Army
Headquarters
- 1st Division Deputy Commanding
General, The King's Guard
- CG, 1st Army Area Deputy Command
- Narathiwat Task Force Commander



น.ส.สุทธิรัตน์ รัตนโชติ

วัน เดือน ปี เกิด : 21 ส.ค. 2502 อายุ 59 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) เกียรตินิยม อันดับ 2 มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม อันดับ 2) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- อธิบดีกรมบัญชีกลาง
- รองปลัดกระทรวงการคลัง
- สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง (นักวิชาการด้านทรงคุณวุฒิ) กรมบัญชีกลาง
- กระทรวงการคลัง
- รองอธิบดีกรมบัญชีกลาง

Miss Suttirat Rattannachot (Vice president Chairman No.2)

Date of birth : 21 Aug 1959 59 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Business Administration (2nd Class Honours) Ramkhamhaeng University
- Master of Accountancy, Chulalongkorn University
- Bachelor of Laws (2nd Class Honours), Thammasat University

Current Position / Working Experience :

- Comptroller General
- Secretary, Ministry of Finance

The Office of the Permanent Secretary, Ministry of finance.

- Inspector- General, Office of the Permanent Secretary Ministry of Finance
- Advisor of Fiscal and Financial Management (Finance and Accounting Analyst Advisory Level) Comptroller General, s Department Ministry of Finance
- Deputy Comptroller-General



นายสมศักดิ์ ห่มม่วง

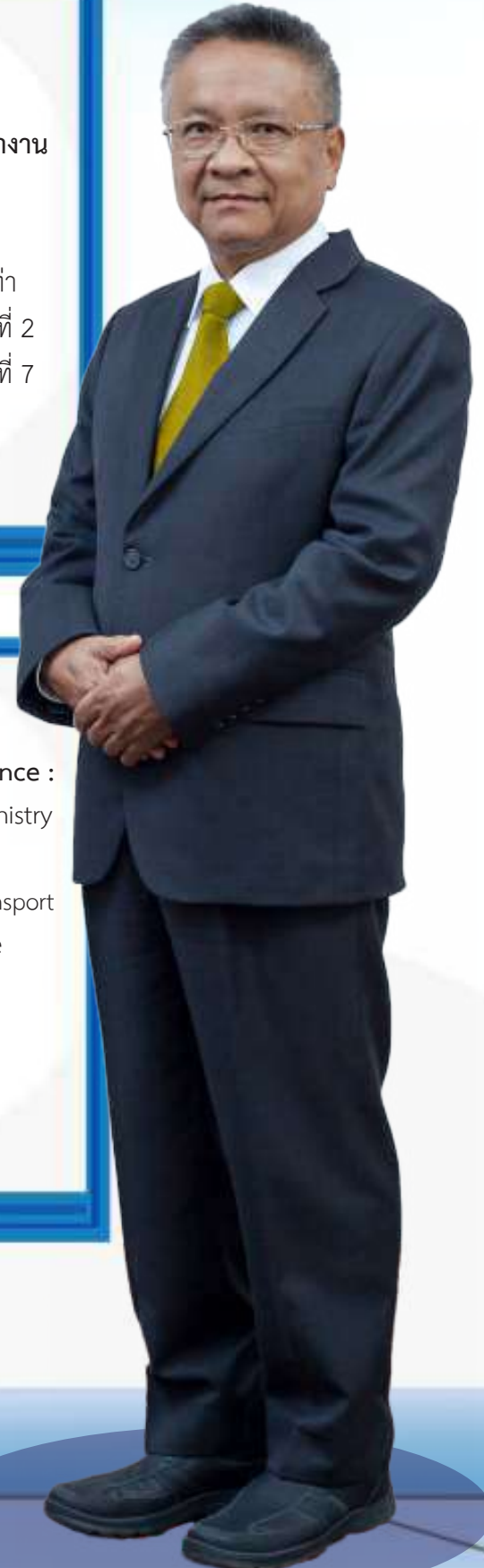
วัน เดือน ปี เกิด : 2 เม.ย. 2502 อายุ 59 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโทรัฐศาสตรมหาบัณฑิตมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 13 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า
- ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 2
- ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 7



Mr. Somsak Hommuang (Director)

Date of birth : 2 Apr 1959 59 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Economics (Second Class Honour), Ramkhamhaeng University
- Master of Political Science, Thammasat University
- Diploma in Public Law, Class 13, Thammasat University

Current Position / Working Experience :

- Deputy Permanent Secretary of Ministry of Transport
- Inspector General of Ministry of Transport
- Director of Planning Bureau, Marine Department
- Director of Marine Office 2
- Director of Marine Office 7

รศ. คณิต วัฒนวิเชียร

วัน เดือน ปี เกิด : 11 มี.ค. 2503 อายุ 58 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (วิศวกรรมเครื่องกล)จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาเอก วิศวกรรมเครื่องกล The University of Melbourne ออสเตรเลีย

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- รองศาสตราจารย์ ภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกลจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- กรรมการหลักสูตรสาขาวิศวกรรมยานยนต์ ภาควิชาวิศวกรรมเครื่องกล คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย
- กรรมการ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- กรรมการ สมาคมวิศวกรเครื่องกลไทย

Assoc.Prof Khanit Wattanawichian (Director)

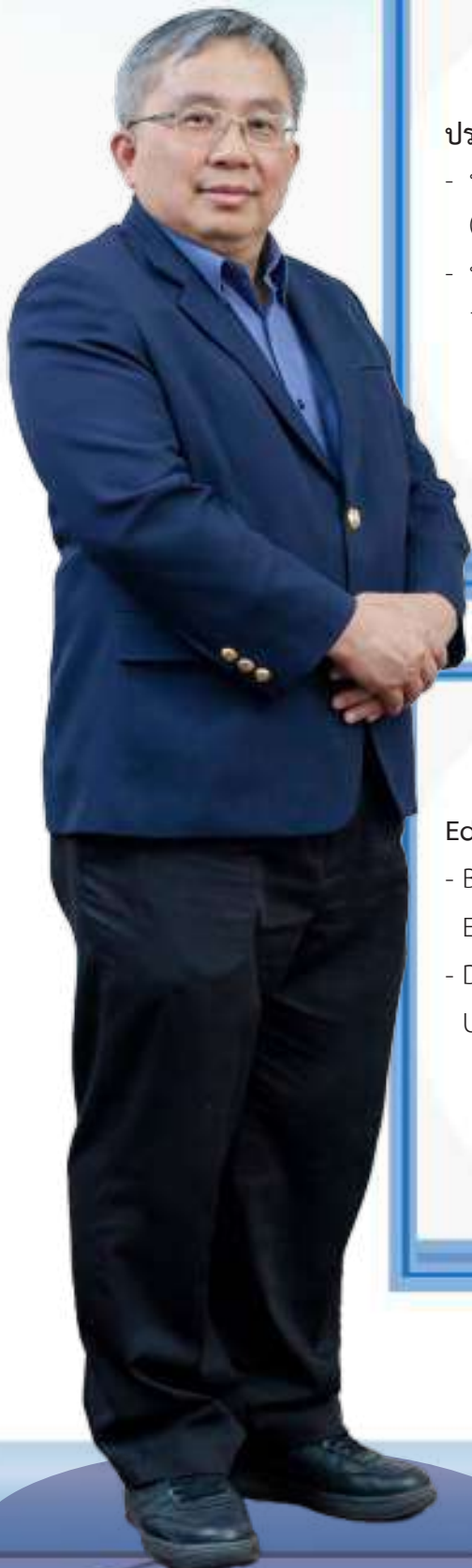
Date of birth : 11 Mar 1960 58 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Engineering Mechanical Engineering Chulalongkorn University
- Doctor of Mechanical Engineering, University of Melbourne, Australia

Current Position / Working Experience :

- Associate Professor, Department of Mechanical Engineering, Chulalongkorn University
- Department of Mechanical Engineering, Chulalongkorn University



รศ. ชำรงรัตน์ มุ่งเจริญ

วัน เดือน ปี เกิด : 17 ส.ค. 2498 อายุ 63 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) สาขาวิศวกรรมเคมี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท (M.S in Chemical Engineering) University of Texas at Austin ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาเอก (PhD in Chemical Engineering) University of Texas at Austin ประเทศสหรัฐอเมริกา

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- ประธานคลัสเตอร์พลังงานและสิ่งแวดล้อม และผู้อำนวยการ โปรแกรมสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)
- ข้าราชการบำนาญ ตำแหน่งรองศาสตราจารย์ ภาควิชาวิศวกรรมเคมี คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์



Assoc. Prof. Thumrongrut Mungcharoen (Director)

Date of birth : 17 Aug 1955 63 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Engineering (Chemical Engineering) (Honors), Chulalongkorn University
- M.S in Chemical Engineering, University of Texas at Austin, USA
- PhD. in Chemical Engineering, University of Texas at Austin, USA

Current Position / Working Experience :

- President of Energy and Environment Research Cluster and Director of Sustainable Environment Program, National Science and Technology Development Agency (NSTDA)
- Retired government official, Asst. Prof. at Department of Chemical Engineering, Kasetsart university



รศ. พัชรา พัชราวนิช

วัน เดือน ปี เกิด : 10 ก.พ. 2514 อายุ 47 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต (เกียรตินิยม) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท MBA University Of North Carolina – Chapel hill USA

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- อาจารย์ ตำแหน่งรองศาสตราจารย์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- สำนักงานสอบบัญชี Ernst & Young
- ธนาคารแห่งประเทศไทย (Summer Intern)
- กรรมการบริษัท ทีดับบลิวแชนด์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
- กรรมการบริษัท ซินเนอร์ เจติค ออโต้ เพอร์ฟอร์แมนซ์ จำกัด (มหาชน)

Assoc. Prof. Pachara Pacharavanich (Director)

Date of birth : 10 Feb 1971 47 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Accountancy (Honors), Thammasat University
- MBA University Of North Carolina - Chapel hill USA
- Barristor-at-law, Institute of Legal Education of the Thai Bar

Current Position / Working Experience :

- Assst. Prof. at Faculty of Commerce and Accountancy, Thammasat Business School
- Ernst & Young
- Bank of Thailand (Summer Intern)
- Director of TWZ Corporation Public Company Limited
- Director of Synergetic Auto Performance Public Company Limited

พลตำรวจตรี ประสิทธิ์ เฉลิมวุฒิศักดิ์

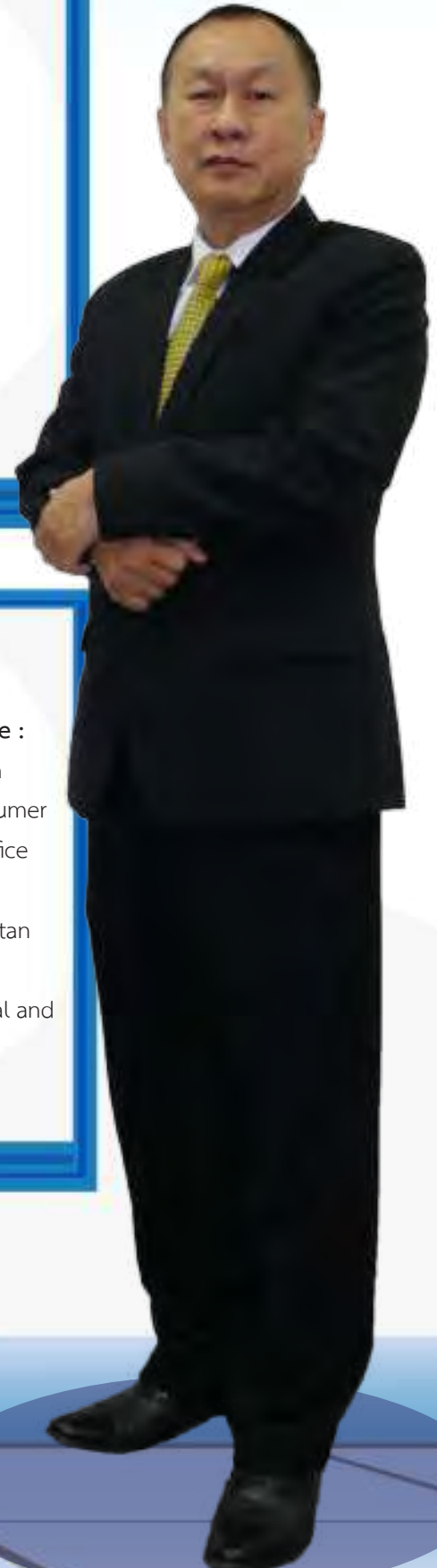
วัน เดือน ปี เกิด : 4 ม.ค. 2503 อายุ 58 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต (ตร.) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่นที่ 37
- ปริญญาโท นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโท ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต (พัฒนาสังคม) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- เนติบัณฑิตไทย สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งชาติบัณฑิตวิทยาลัย

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- เลขาธิการคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักนายกรัฐมนตรี
- ผู้ตรวจราชการ สำนักนายกรัฐมนตรี
- รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
- รองผู้บัญชาการสำนักงานกฎหมายและคดี



Pol.Maj.Gen. Prasit Chalermvutisak (Director)

Date of birth : 4 Jan 1960 58 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Laws, Sukhothai Thammathirat Open University
- Bachelor of Public Administration Program in Public Administration (Police Science), Royal Police Cadet Academy Class 37
- Master of Laws, Ramkhamhaeng University
- Barristor-at-law, Institute of Legal Education of the Thai Ba

Current Position / Working Experience :

- Secretary of the Consumer Protection Board Commision, Office of the Consumer Protection Board, Prime Minister's Office
- Inspector, Prime Minister's Office
- Deputy Commander of the Metropolitan Police
- Deputy Commander of Official of Legal and Litigation



นายชัยชนะ มิตรพันธ์

วัน เดือน ปี เกิด : 2 ธ.ค. 2516 อายุ 45 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
Rice University, Houston, Texas, U.S.A
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
University of Michigan Ann Arbor, Michigan, U.S.A
- ปริญญาเอก วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิต
Universitaet Duisburg - Essen, Essen, NRW,
Germany

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาธุรกรรม
ทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์กรมมหาชน)
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาธุรกรรม
ทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์กรมมหาชน)
- ผู้อำนวยการหน่วยบริการโครงสร้างพื้นฐาน
ความมั่นคงสารสนเทศ ศูนย์เทคโนโลยี
อิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ

Mr.Chaichana Mitrpant (Director)

Date of birth :2 Dec 1973 45 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Engineering, Rice University,
Houston, Texas, U.S.A
- Master of Engineering, University of Michigan
Ann Arbor, Michigan, U.S.A
- Doctor of Engineering, Universitaet
Duisburg - Essen, Essen, NRW, Germany

Current Position / Working Experience :

- Deputy Director of Electronic Transactions
Development Agency (Public Organization)
- Assistant Director of Electronic Transactions
Development Agency (Public Organization)
- Director of Information Security Infrastructure
Service Center, National Electronics and
Computer Technology Center

นายสมศักดิ์ ประถมศรีเมฆ

วัน เดือน ปี เกิด : 8 ก.ค. 2515 อายุ 46 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี ศิลปศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยบูรพา
- ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาเอก บัญชีคุณวุฒิบัณฑิต จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- อาจารย์มหาวิทยาลัยบูรพา
- กรรมการบริษัท ดับบลิวเอชเอ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) WHA

Mr. Somsak Pratomsrimek (Director)

Date of birth : 8 Jul 1972 46 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Arts Program, Burapha University
- Master of Accountancy, Thammasat University
- Doctor of Philosophy (Accountancy), Chulalongkorn University

Current Position / Working Experience :

- Instructor at Burapha University
- Director of WHA Corporation Public Company Limited



ประวัติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปีงบประมาณ 2561
(ตั้งแต่วันที่ 22 พฤษภาคม - วันที่ 30 กันยายน 2561)



นายรัฐชาติ จารุจินดา

วัน เดือน ปี เกิด : 17 ม.ค. 2498 อายุ 63 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาโท พาณิชยการศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษา บมจ.ปตท.สผ.
- อดีตประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่มธุรกิจปิโตรเลียมขั้นต้นและก๊าซธรรมชาติ บมจ.ปตท.
- อดีตประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่มธุรกิจปิโตรเลียมขั้นปลาย บมจ.ปตท.
- อดีตรองกรรมการผู้จัดการใหญ่กลยุทธ์องค์กร บมจ.ปตท.

Mr.Nattachat Charuchinda (Chairman)

Date of birth :17 Jan 1955 63 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Engineering (Civil) Chiang Mai University
- Master of Commerce Thammasat University

Current Position / Working Experience :

- The advisor of PTT Exploration and Production Public Company Limited (PTTEP)

- The former chairman of business practitioner The primary petroleum and natural gas of PTTEP
- The former chairman of business practitioner The last petroleum and natural gas of PTTEP
- The former senior manager of organization strategy of PTTEP

BMTA's Board of Director 2018 (SINCE 22 MAY - 30 SEPTEMBER 2018)

พลเอก วรার্থ บัญญะสิทธิ์

วัน เดือน ปี เกิด : 28 มิ.ย. 2501 อายุ 60 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต
โรงเรียน นายร้อย พระจุลจอมเกล้า รุ่นที่ 29
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษาพิเศษกองทัพบก (2)
- สมาชิกสภาขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ
- รองเสนาธิการทหารบก กองบัญชาการทหารบก
- ผู้บัญชาการกองพลที่ 1 รักษาพระองค์
- รองแม่ทัพภาคที่ 1
- ผู้บัญชาการหน่วยเฉพาะกิจนราธิวาส

General Varah Boonyasit (Vice president Chairman No.1)

Date of birth :28 June 1958 60 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Science, Chulachomkloao
Royal Military Academy, Class 29
- Master of Public Administration Program,
Sripatum University
- Mechanical Engineering

Current Position / Working Experience :

- Special Advisor at Royal Thai Army (2)

- Member of National Reform Steering
Council
- Deputy Chief of Staff, Royal Thai Army
Headquarters
- 1st Division Deputy Commanding
General, The King's Guard
- CG, 1st Army Area Deputy Command
- Narathiwat Task Force Commander



น.ส.สุทธีรัตน์ รัตนโชติ

วัน เดือน ปี เกิด : 21 ส.ค. 2502 อายุ 59 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต (การบัญชี) เกียรตินิยม อันดับ 2 มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม อันดับ 2) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- อธิบดีกรมบัญชีกลาง
- รองปลัดกระทรวงการคลัง
- สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงการคลัง
- สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง
- ที่ปรึกษาด้านพัฒนาระบบการเงินการคลัง (นักวิชาการด้านทรงคุณวุฒิ) กรมบัญชีกลาง กระทรวงการคลัง
- รองอธิบดีกรมบัญชีกลาง

Miss Suttirat Rattannachot (Vice president Chairman No.2)

Date of birth : 21 Aug 1959 59 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Business Administration (2nd Class Honours) Ramkhamhaeng University
- Master of Accountancy, Chulalongkorn University
- Bachelor of Laws (2nd Class Honours), Thammasat University

Current Position / Working Experience :

- Comptroller General
- Secretary, Ministry of Finance

The Office of the Permanent Secretary, Ministry of finance.

- Inspector- General, Office of the Permanent Secretary Ministry of Finance
- Advisor of Fiscal and Financial Management (Finance and Accounting Analyst Advisory Level) Comptroller General, s Department Ministry of Finance
- Deputy Comptroller-General



นายสมศักดิ์ ห่มม่วง

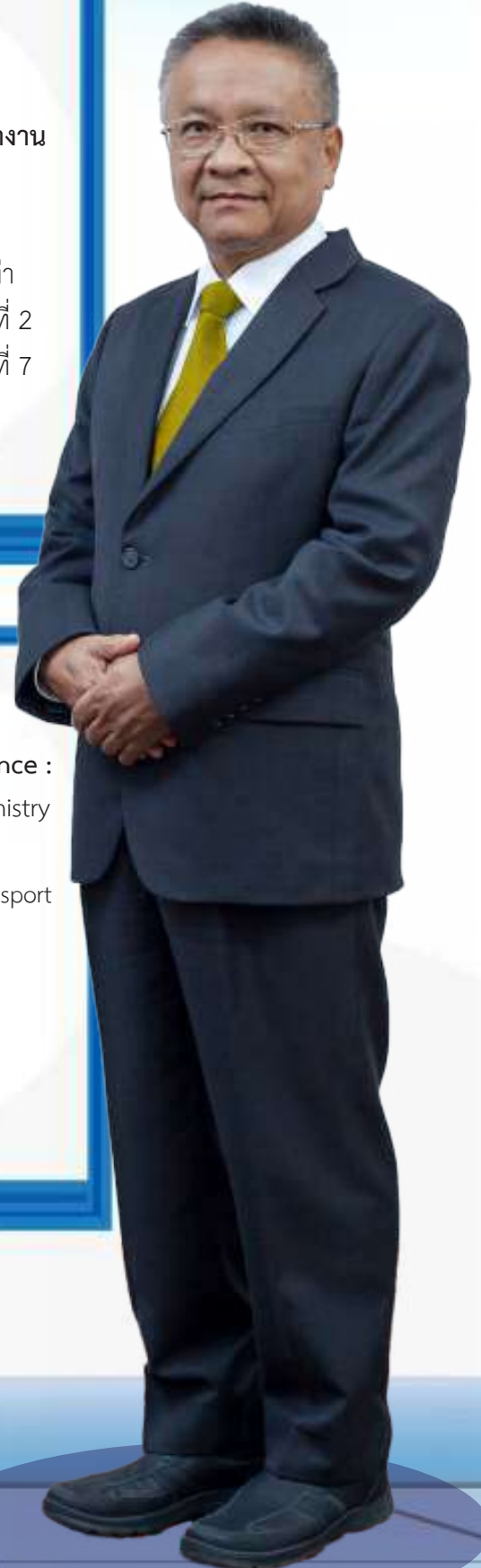
วัน เดือน ปี เกิด : 2 เม.ย. 2502 อายุ 59 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- ปริญญาโทรัฐศาสตรมหาบัณฑิตมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ประกาศนียบัตรกฎหมายมหาชน รุ่นที่ 13 มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- รองปลัดกระทรวงคมนาคม
- ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
- ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า
- ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 2
- ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคที่ 7



Mr. Somsak Hommuang (Director)

Date of birth : 2 Apr 1959 59 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Economics (Second Class Honour), Ramkhamhaeng University
- Master of Political Science, Thammasat University
- Diploma in Public Law, Class 13, Thammasat University

Current Position / Working Experience :

- Deputy Permanent Secretary of Ministry of Transport
- Inspector General of Ministry of Transport
- Director of Planning Bureau, Marine Department
- Director of Marine Office 2
- Director of Marine Office 7



รศ. อังรรัตน์ มุ่งเจริญ

วัน เดือน ปี เกิด : 17 ส.ค. 2498 อายุ 63 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) สาขาวิศวกรรมเคมี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปริญญาโท (M.S in Chemical Engineering) University of Texas at Austin ประเทศสหรัฐอเมริกา
- ปริญญาเอก (PhD in Chemical Engineering) University of Texas at Austin ประเทศสหรัฐอเมริกา

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- ประธานคลัสเตอร์พลังงานและสิ่งแวดล้อม และผู้อำนวยการ โปรแกรมสิ่งแวดล้อมที่ยั่งยืน สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)
- ข้าราชการบำนาญ ตำแหน่งรองศาสตราจารย์ ภาควิชาวิศวกรรมเคมี คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Assoc. Prof. Thumrongrut Mungcharoen (Director)

Date of birth : 17 Aug 1955 63 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Engineering (Chemical Engineering) (Honors), Chulalongkorn University
- M.S in Chemical Engineering, University of Texas at Austin, USA
- PhD. in Chemical Engineering, University of Texas at Austin, USA

Current Position / Working Experience :

- President of Energy and Environment Research Cluster and Director of Sustainable Environment Program, National Science and Technology Development Agency (NSTDA)
- Retired government official, Asst. Prof. at Department of Chemical Engineering, Kasetsart university

นายยุกต์ จารุภูมิ

วัน เดือน ปี เกิด : 17 ส.ค. 3 พ.ค. 2500 อายุ 61 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต
สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ วิทยาลัยการค้า

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- อดีตรักษาการในตำแหน่ง ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
- อดีตรองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร (ขสมก.)
- อดีตผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร (ขสมก.)
- อดีตผู้อำนวยการสำนักแผนงาน (ขสมก.)

Mr. Yuk Jaruphum (Director)

Date of birth : 3 May 1957 61 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Economics Program in Business
Economics, College of Commerce

Current Position / Working Experience :

- Former Acting Director of BMTA
- Former Administrative Deputy Director (BMTA)
- Former Assistant of Administrative Director (BMTA)
- Former Director of Planning Office (BMTA)





นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ

วัน เดือน ปี เกิด : 6 มี.ค. 2500 อายุ 61 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา) มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต (สาขาวิศวกรรมระบบจราจรและการขนส่ง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- อดีตอธิบดีกรมเจ้าท่า
- กรรมการการทำเรือแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัทโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

Mr. Sorasak Sanesombat (Director)

Date of birth : 6 March 1957 61 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Engineering (Civil Engineering), Chiang Mai University
- Master of Engineering (Transport and Traffic Engineering), Chulalongorn University

Current Position / Working Experience :

- Former Director of Marine Department
- Director of Port Authority of Thailand
- Director of Suvarnabhumi Airport Hotel Company Limited

นายชัยชนะ มิตรพันธ์

วัน เดือน ปี เกิด : 2 ธ.ค. 2516 อายุ 45 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต
Rice University, Houston, Texas, U.S.A
- ปริญญาโท วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต
University of Michigan Ann Arbor, Michigan, U.S.A
- ปริญญาเอก วิศวกรรมศาสตรดุษฎีบัณฑิต
Universitaet Duisburg - Essen, Essen, NRW,
Germany

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- รองผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาธุรกรรม
ทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์กรมหาชน)
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาธุรกรรม
ทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์กรมหาชน)
- ผู้อำนวยการหน่วยบริการโครงสร้างพื้นฐาน
ความมั่นคงสารสนเทศ ศูนย์เทคโนโลยี
อิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ

Mr.Chaichana Mitrpant (Director)

Date of birth :2 Dec 1973 45 Years old.

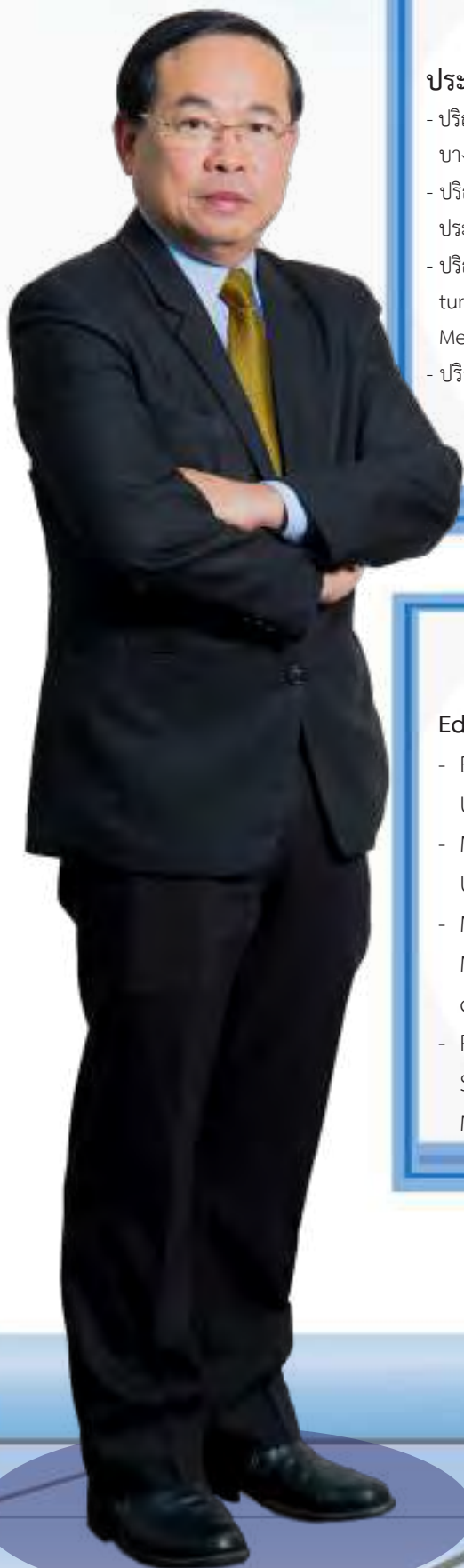
Education Qualification

- Bachelor of Engineering, Rice University,
Houston, Texas, U.S.A
- Master of Engineering, University of Michigan
Ann Arbor, Michigan, U.S.A
- Doctor of Engineering, Universitaet
Duisburg - Essen, Essen, NRW, Germany

Current Position / Working Experience :

- Deputy Director of Electronic Transactions
Development Agency (Public Organization)
- Assistant Director of Electronic Transactions
Development Agency (Public Organization)
- Director of Information Security Infrastructure
Service Center, National Electronics and
Computer Technology Center





รศ. วันชัย รัตนวงษ์

วัน เดือน ปี เกิด : 26 พ.ค. 2506 อายุ 55 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี B.Ed (Physics) มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ บางแสน
- ปริญญาโท M.Ed.(Physics) มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
- ปริญญาโท M.Eng.(Computer integrated Manufacturing) Swinburne University of Technology, Melbourne, Australia
- ปริญญาเอก Ph.D. (Manufacturing Engineering) Swinburne University of Technology, Melbourne, Australia

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- รองอธิการบดีอาวุโสพัฒนาศักยภาพองค์กร มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- ประธานกรรมการบริษัท Sonic Interfreight Ltd.
- กรรมการบอร์ดบริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน)

Asst. Prof. Wanchai Rattanawong (Director)

Date of birth : 26 May 1963 55 Years old.

Education Qualification

- B.Ed (Physics), Srinakharinwirot University, Bang Saen
- M.Ed. (Physics), Srinakharinwirot University
- M. Eng. (Computer integrated Manufacturing) Swinburne University of Technology, Melbourne, Australia
- Ph.D. (Manufacturing Engineering) Swinburne University of Technology, Melbourne, Australia

Current Position / Working Experience :

- Senior Vice President for Organization Potential Development, University of the Thai Chamber of Commerce
- President of Sonic Interfreight Ltd.
- Director of PTG Energy Public Limited

นายวิชิต จรัสสุขสวัสดิ์

วัน เดือน ปี เกิด : 15 ต.ค. 2511 อายุ 50 ปี

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท ทางกฎหมายระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัย Nice, Sophia – Antipolis,

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการกองกฎหมายการพาณิชย์ และอุตสาหกรรม(ผู้อำนวยการเฉพาะด้านนิติการสูง) (รักษาการราชการแทนผู้อำนวยการสำนักงานเลขาธิการ) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา



Mr. Wichit Jarassuksawas (Director)

Date of birth : 15 October 1968 50 Years old.

Education Qualification

- Bachelor of Laws, Thammasat University
- Master of Laws (International Trade Regulation), Nice, Sophia - Antipolis

Current Position / Working Experience :

- Director Commercial and Industrial Law Division (Director (Legal Affairs), Higher Level) (Acting Director of the Secretariat Office) Office of the Council of State

รายชื่อคณะผู้บริหาร ขสมก. ปี 2561 (1 ตุลาคม 2560 – 30 กันยายน 2561)

นายประยูร ช่วยแก้ว

Mr.Prayoon Choygeo

รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ

รักษาการในตำแหน่ง

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Deputy Director of Bus Operation Acting

Director of Bangkok Mass Transit Authority

นางพนิดา ทองสุข

Mrs.Panida Thongsuk

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร

รักษาการในตำแหน่ง

รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร

Assistant Executive Director

Acting Executive Deputy Director

นายคมสัน โชติประดิษฐ์

Mr.Komson Chotpradit

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ

รักษาการในตำแหน่ง

รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ

Assistant Director of Private Joint Bus Operation

Acting Deputy Director of Private

Joint Bus Operation



BMTA's Management Team (1 October 2017 - 30 September 2018)

นายสมควร นาสนม
Mr.Somkaun Nasanom

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1
Assistant Director Bus Operation Office 1

นายสาคร รุ่งสวัสดิ์
Mr.Sakon Rongsawat

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 2
Assistant Director Bus Operation Office 2

นางพริ้มเพรา วงศ์สุทธิรัตน์
Mrs.Phimphaw Wongsuthirat

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน
Director of Planning Department



นางสาวสิริกอร์ อุดมผล
Miss Sirikorn Udomphont

ผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ
Director of Director Office Department



นางอารดา อารีวโรดม
Mrs. Arada Areewarodom

ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง
Director of Account and Central
Fund Department



นางสาวสุปรียา เทพมาก
Miss Supreeya Teapmark

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าหน้าที่
Director of Personnel Department



นางสาวรัชณี ลอทรพยาภัทร
Miss Ratchanee Laorsapayapat

ผู้อำนวยการสำนักบริการและจัดซื้อ
Director of Service and
Purchasing Department



นางบุษบา มณะโส
Mrs. Busaba Manaso

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ
Director of Audit Department



นางจันทนี อนุโยธา
Mrs. Chantanee Anuyotha

ผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน
Director of Risk Management and Internal
Control Department



นางสาวเกษริน สินวิสูตร
Miss Kesarin Sinvisoot

ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
Director of Information Technology Department



นางญาณี ไชยสรกิจ
Mrs.Yanee Chaisankit
ผู้ตรวจการ ระดับ 7
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาบุคลากร
Inspector Level 7
Acting Director of Personnel
Development Department



นายชิตชัย ภู่อารีย์
Mr.Chidchai Phuearee

ผู้อำนวยการสำนักบริหารการเดินรถ
Director of Bus Management Department



นายสวงศ์ ฉิมพลี
Mr.Sawong Chimplee

ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
Director of Legal Department



นายธีรพัทธ์ โกมลเสวิน

Mr.Teerapat Komalasevin

ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ 1

รักษาการในตำแหน่ง

ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ 1

Assistant Director of of Pivate Joint Bus

Operation 1 Director of Pivate Joint Bus

Operation 1 Department

นางสาวเบญจวรรณ เปี่ยมสุวรรณ

Miss Benchawan Piemsuwan

ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการรถเอกชนร่วมบริการ 2

Director of Pivate Joint Bus Operation 2

Department



นายบรม รินทอง
Mr.Borom Rinthong

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 1
Director of Bus Operation Zone 1



นายมงคล จำนงค์พิศ
Mr.Mongol Chamnongpit

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 2
Director of Bus Operation Zone 2



นายวิโรจน์ แหวนทองคำ
Mr.Viroch Wanthongkam

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 3
Director of Bus Operation Zone 3



นายสังเวียน พัยวารณ์
Mr.Sungwien Phayakwan

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 4
Director of Bus Operation Zone 4



นายก้องพัทธ์สิทธิ์ ถิ่นมาบแค
Mr.Kongpattasit Tinmabkhe

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 5
Director of Bus Operation Zone 5



นายชำนาญ อยู่สอาด
Mr.Chamnan Yoosaard

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 6
Director of Bus Operation Zone 6



นายดุสิต แซ่ด่าน
Mr.Dusit Saedarn

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 7
Director of Bus Operation Zone 7



นายวิชา สินอุดม
Mr.Wicha Sinudom

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 8
Director of Bus Operation Zone 8





สรุปจำนวนพนักงานที่มีปัจจุบัน เปรียบเทียบกับข้อกำหนด 30 กันยายน 2561

สรุปจำนวนพนักงานที่มีปัจจุบัน เปรียบเทียบกับข้อกำหนด 30 กันยายน 2561											
ลำดับ	ตำแหน่ง	ระดับ	สำนักงานใหญ่			เขตการเดินรถ			รวมทั้งองค์การ		
			ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด
1	ผู้อำนวยการ	11	1	0	(1)				1	0	(1)
2	รองผู้อำนวยการฝ่าย	10	3	1	(2)				3	1	(2)
3	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่าย	9	4	4	0				4	4	0
4	ผู้อำนวยการสำนัก/ผู้ตรวจการ ระดับ 8 /ผู้อำนวยการเขต	8	16	11	(5)	8	6	(2)	24	17	(7)
5	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนัก /ผู้ช่วยผู้ตรวจการ ระดับ 7 /ผู้ช่วยผู้อำนวยการ	7	15	11	(4)	8	8	0	23	19	(4)
6	หัวหน้ากลุ่มงาน /ผู้ตรวจการ ระดับ 6	6-7	35	32	(3)	40	40	0	75	72	(3)
7	หัวหน้างาน	5	65	57	(8)	97	94	(3)	162	151	(11)
8	เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี	3-4	18	15	(3)	32	31	(1)	50	46	(4)
9	เจ้าหน้าที่ควบคุมภายใน	3-4	3	3	0	8	4	(4)	11	7	(4)
10	เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน	3-4	12	11	(1)			0	12	11	(1)
11	เจ้าหน้าที่บริหารความเสี่ยง	3-4	3	2	(1)	8	5	(3)	11	7	(4)
12	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป	3-4	39	38	(1)	32	33	1	71	71	0
13	เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์	3-4	4	3	(1)			0	4	3	(1)
14	เจ้าหน้าที่ฝึกอบรม	3-4	9	6	(3)			0	9	6	(3)
15	นิติกร	3-4	23	10	(13)			0	23	10	(13)
16	เจ้าหน้าที่พัสดุ	3-4	4	4	0			0	4	4	0
17	เจ้าหน้าที่ระบบงานคอมพิวเตอร์	3-4	22	14	(8)			0	22	14	(8)
18	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน	3-4	13	9	(4)			0	13	9	(4)
19	เจ้าหน้าที่สถิติ	3-4	1	0	(1)			0	1	0	(1)
20	นักวิทยาศาสตร์การแพทย์	3-4	2	1	(1)			0	2	1	(1)
21	บุคลากร /เจ้าหน้าที่อาชีพอื่นนมัย	3-4	18	18	0	16	16	0	34	34	0
22	พยาบาลวิชาชีพ	3-4	4	0	(4)			0	4	0	(4)
23	พยาบาลเทคนิค	3	7	1	(6)			0	7	1	(6)
24	ช่าง	4	2	1	(1)	1	0	(1)	3	1	(2)
25	ช่าง	3	10	5	(5)			0	10	5	(5)
26	ช่าง	1-2	50	31	(19)	59	34	(25)	109	65	(44)
27	ช่างสื่อสาร	4	2	2	0			0	2	2	0
28	ช่างสื่อสาร	3	5	5	0			0	5	5	0
29	ช่างสื่อสาร	1-2	2	1	(1)			0	2	1	(1)
30	พนักงานการเงินและบัญชี	3	9	7	(2)	32	25	(7)	41	32	(9)
31	พนักงานการเงินและบัญชี	1-2	17	17	0	40	39	(1)	57	56	(1)
32	พนักงานการเงินและบัญชี (พนักงานการเงินค่าโดยสาร)	4			0	24	23	(1)	24	23	(1)
33	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	3			0	24	18	(6)	24	18	(6)
34	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	1-2			0	187	140	(47)	187	140	(47)
35	พนักงานการเงินและบัญชี (พนักงานบัญชีค่าโดยสาร)	4			0	24	24	0	24	24	0
36	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	3			0	24	19	(5)	24	19	(5)
37	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	1-2			0	146	123	(23)	146	123	(23)
38	พนักงานสื่อสาร	4	2	1	(1)			0	2	1	(1)
39	พนักงานสื่อสาร	3	6	2	(4)			0	6	2	(4)
40	พนักงานสื่อสาร	1-2	13	11	(2)	63	49	(14)	76	60	(16)

Summarize the current number of employees.
Compared with specifications September 30, 2018

Summarize the current number of employees. Compared with specifications September 30, 2018

Sequence	Position	Level	HO			Zone			Total		
			Specified man- power	Current man- power	Differ-ence	Specified man- power	Current man- power	Differ-ence	Specified man- power	Current man- power	Differ-ence
1	Director	11	1	0	(1)				1	0	(1)
2	Department Deputy Director	10	3	1	(2)				3	1	(2)
3	Department Assistant Deputy Director	9	4	4	0				4	4	0
4	Bureau Director/Ombudsman/Zone Director	8	16	11	(5)	8	6	(2)	24	17	(7)
5	Bureau Assistant Director/Assistant Ombudsman/Assistant Zone Director	7	15	11	(4)	8	8	0	23	19	(4)
6	Chief of work Group/Equivalent	6-7	35	32	(3)	40	40	0	75	72	(3)
7	Chief of work /Equivalent	5	65	57	(8)	97	94	(3)	162	151	(11)
8	Finance	3-4	18	15	(3)	32	31	(1)	50	46	(4)
9	Internal Control Officer	3-4	3	3	0	8	4	(4)	11	7	(4)
10	Internal Auditor	3-4	12	11	(1)			0	12	11	(1)
11	Risk Management Officer	3-4	3	2	(1)	8	5	(3)	11	7	(4)
12	General Administration Officer	3-4	39	38	(1)	32	33	1	71	71	0
13	Public Relations Officer	3-4	4	3	(1)			0	4	3	(1)
14	Training Officer	3-4	9	6	(3)			0	9	6	(3)
15	Lawyer	3-4	23	10	(13)			0	23	10	(13)
16	Supplies Officer	3-4	4	4	0			0	4	4	0
17	Computer System Office	3-4	22	14	(8)			0	22	14	(8)
18	Policy and Plan Analyst	3-4	13	9	(4)			0	13	9	(4)
19	Statistics Officer	3-4	1	0	(1)			0	1	0	(1)
20	Medical Science Officer	3-4	2	1	(1)			0	2	1	(1)
21	Occupational Health Personnel Officer	3-4	18	18	0	16	16	0	34	34	0
22	Nurse	3-4	4	0	(4)			0	4	0	(4)
23	Technical Nurse	3	7	1	(6)			0	7	1	(6)
24	Mechanic	4	2	1	(1)	1	0	(1)	3	1	(2)
25	Mechanic	3	10	5	(5)			0	10	5	(5)
26	Mechanic	1-2	50	31	(19)	59	34	(25)	109	65	(44)
27	Communication Officer	4	2	2	0			0	2	2	0
28	Communication Officer	3	5	5	0			0	5	5	0
29	Communication Officer	1-2	2	1	(1)			0	2	1	(1)
30	Finance and Account Employee	3	9	7	(2)	32	25	(7)	41	32	(9)
31	Finance and Account Employee	1-2	17	17	0	40	39	(1)	57	56	(1)
32	Finance and Account Employee (Fare Finance)	4			0	24	23	(1)	24	23	(1)
33	Fare Finance Employee	3			0	24	18	(6)	24	18	(6)
34	Fare Finance Employee	1-2			0	187	140	(47)	187	140	(47)
35	Finance and Account Employee (Fare Account Employee)	4			0	24	24	0	24	24	0
36	Fare Account Employee	3			0	24	19	(5)	24	19	(5)
37	Fare Account Employee	1-2			0	146	123	(23)	146	123	(23)
38	Communication Employee	4	2	1	(1)			0	2	1	(1)
39	Communication Employee	3	6	2	(4)			0	6	2	(4)
40	Communication Employee	1-2	13	11	(2)	63	49	(14)	76	60	(16)

41	พนักงานคอมพิวเตอร์	3	2	1	(1)			0	2	1	(1)
42	พนักงานคอมพิวเตอร์	1-2	3	2	(1)			0	3	2	(1)
43	พนักงานธุรการ	4	25	21	(4)	32	31	(1)	57	52	(5)
44	พนักงานธุรการ	3	29	28	(1)	72	68	(4)	101	96	(5)
45	พนักงานธุรการ	1-2	71	60	(11)	185	170	(15)	256	230	(26)
46	พนักงานธุรการ (1348)	1-2	39	39	0			0	39	39	0
47	พนักงานควบคุมระบบสารสนเทศการเดินรถ	1-2	5	5	0	8	8	0	13	13	0
48	พนักงานธุรการ (จ่ายงาน)	1-2			0	126	99	(27)	126	99	(27)
49	พนักงานพัสดุ	3	1	0	(1)			0	1	0	(1)
50	พนักงานพัสดุ	1-2	3	1	(2)	1	1	0	4	2	(2)
51	ครูฝึกขับรถ	3	10	6	(4)			0	10	6	(4)
52	สายตรวจพิเศษ	3	250	82	(168)			0	250	82	(168)
53	นายตรวจ	3			0	192	164	(28)	192	164	(28)
54	พนักงานขับรถช่าง	2	0	9	9			0	0	9	9
55	พนักงานขับรถประจำสำนักงาน	2	29	33	4	78	66	(12)	107	99	(8)
56	ผู้จัดการสาย	5			0	44	34	(10)	44	34	(10)
57	ผู้ช่วยผู้จัดการสาย	4			0	60	51	(9)	60	51	(9)
58	นายท่า / นายท่าอยู่	3			0	432	322	(110)	432	322	(110)
59	พนักงานเติมน้ำมันหรือเชื้อเพลิง	1			0	175	135	(40)	175	135	(40)
60	พนักงานทำความสะอาด	1	2	2	0	15	16	1	17	18	1
61	นักรการ	1	0	1	1	0	3	2	0	3	3
62	ยาม	1			0	0	3	3	0	3	3
รวมพนักงานสำนักงาน			908	624	(284)	2,293	1,901	(392)	3,201	2,525	(676)
63	พนักงานขับรถรายวัน	2			0		27	27	0	27	27
64	พนักงานขับรถรายเดือนเดิม	2			0		0	0	0	0	0
65	พนักงานขับรถรายเดือนใหม่	2			0	5,413	5,479	66	5,413	5,479	66
รวม พชร.			0	0	0	5,413	5,506	93	5,413	5,506	93
66	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายวัน	1			0		25	25	0	25	25
67	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนเดิม	1			0		87	87	0	87	87
68	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนใหม่	1			0	5,413	5,458	45	5,413	5,458	45
รวม พทส.			0	0	0	5,413	5,570	157	5,413	5,570	157
รวมพนักงานองค์การ			908	624	-284	13,119	12,977	-142	14,027	13,601	-426
69	แพทย์ (อัตราจ้าง)			1					0	0	0
70	นักวิทยาศาสตร์การแพทย์			1					0	1	1
71	พยาบาล (อัตราจ้าง)			9					0	9	9
72	นักรการ (อัตราจ้าง)			18					0	18	18
73	พนักงานเก็บค่าโดยสาร (อัตราจ้าง)						0		0	0	0
รวมพนักงานอัตราจ้าง			0	28	0	0	0	0	0	28	28
รวมพนักงานทั้งหมด			908	652	-284	13,119	12,977	-142	14,027	13,629	-398
แยก ชาย - หญิง แยกสังกัด											
		สนญ.	ขจร.1	ขจร.2	ขจร.3	ขจร.4	ขจร.5	ขจร.6	ขจร.7	ขจร.8	รวม
74	ชาย	354	976	975	842	791	1,023	902	1,010	823	7,696
75	หญิง	270	891	692	705	576	827	616	693	635	5,905
รวม		624	1,867	1,667	1,547	1,367	1,850	1,518	1,703	1,458	13,601

41	Computer Employee	3	2	1	(1)			0	2	1	(1)
42	Computer Employee	1-2	3	2	(1)			0	3	2	(1)
43	General Employee	4	25	21	(4)	32	31	(1)	57	52	(5)
44	General Employee	3	29	28	(1)	72	68	(4)	101	96	(5)
45	General Employee	1-2	71	60	(11)	185	170	(15)	256	230	(26)
46	General Employee (1348)	1-2	39	39	0			0	39	39	0
47	Bus Operation IT System Control Employee	1-2	5	5	0	8	8	0	13	13	0
48	General Employee (Job Distribution)	1-2			0	126	99	(27)	126	99	(27)
49	Supplies Employee	3	1	0	(1)			0	1	0	(1)
50	Supplies Employee	1-2	3	1	(2)	1	1	0	4	2	(2)
51	Driver Trainer	3	10	6	(4)			0	10	6	(4)
52	Special Inspector	3	250	82	(168)			0	250	82	(168)
53	Inspector	3			0	192	164	(28)	192	164	(28)
54	Driver (Mechanic Bus)	2	0	9	9			0	0	9	9
55	Office Driver	2	29	33	4	78	66	(12)	107	99	(8)
56	Route Manager	5			0	44	34	(10)	44	34	(10)
57	Assistant Route Manager	4			0	60	51	(9)	60	51	(9)
58	Bus Controller/Head of station	3			0	432	322	(110)	432	322	(110)
59	Gasoline/Fuel Filling Employee	1			0	175	135	(40)	175	135	(40)
60	Cleaner	1	2	2	0	15	16	1	17	18	1
61	Janitor	1	0	1	1	0	3	2	0	3	3
62	Guard	1			0	0	3	3	0	3	3
	Total Office Staff		908	624	(284)	2,293	1,901	(392)	3,201	2,525	(676)
63	staff daily driver	2			0		27	27	0	27	27
64	Old monthly staff fare collector	2			0		0	0	0	0	0
65	New Staff driver monthly	2			0	5,413	5,479	66	5,413	5,479	66
	Include staff driver		0	0	0	5,413	5,506	93	5,413	5,506	93
66	Daily keep fare staff	1			0		25	25	0	25	25
67	Old monthly staff fare collector	1			0		87	87	0	87	87
68	New monthly staff fare collector	1			0	5,413	5,458	45	5,413	5,458	45
	Include Keep fare staff		0	0	0	5,413	5,570	157	5,413	5,570	157
	Total BMTA Staff		908	624	-284	13,119	12,977	-142	14,027	13,601	-426
69	Medical Doctor (Hired Position)			1					0	0	0
70	Medical Science Officer (Hired Position)			1					0	1	1
71	Nurse (Hired Position)			9					0	9	9
72	Lawyer (Hired Position)			18					0	18	18
73	Fare Collector (Hired Position)						0		0	0	0
	Total Hired Staff		0	28	0	0	0	0	0	28	28
	Grand Total		908	652	-284	13,119	12,977	-142	14,027	13,629	-398
			Separation of male-female separation								
			001.1	001.2	001.3	001.4	001.5	001.6	001.7	001.8	001.9
74	Male	354	976	975	842	791	1,023	902	1,010	823	7,696
75	Female	270	891	692	705	576	827	616	693	635	5,905
	Total	624	1,867	1,667	1,547	1,367	1,850	1,518	1,703	1,458	13,601



การลงทุนที่สำคัญในปัจจุบันและอนาคต

1. แผนงานและโครงการต่าง ๆ

1.1 โครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้ก๊าซธรรมชาติ เพื่อนำมาทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซล จำนวน 3,183 คัน (จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 489 คัน)

ขสมก.ลงนามสัญญาในกลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO โดยบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) และบริษัท สแกนอินเตอร์จำกัด(มหาชน) เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560 เพื่อจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร กำหนดส่งมอบรถภายในระยะเวลา 180 วัน นับถัดจากวันลงนามในสัญญาเป็นจำนวน 4 งวด ดังนี้

- งวดที่ 1 ภายใน 90 วัน (27 มี.ค.61) จำนวน 100 คัน
- งวดที่ 2 ภายใน 120 วัน (26 เม.ย.61) จำนวน 100 คัน
- งวดที่ 3 ภายใน 150 วัน (26 พ.ค.61) จำนวน 100 คัน
- งวดที่ 4 ภายใน 180 วัน (25 มิ.ย.61) จำนวน 189 คัน

ศาลปกครองกลางมีคำสั่งตามคดีหมายเลขดำที่ 709/2561 ลงวันที่ 10 เมษายน 2561 ให้ทุเลาการบังคับตามมติของคณะกรรมการบริหารกิจการรถโดยสารขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2560 เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2560 ที่อนุมัติให้สั่งซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน เป็นเงินทั้งสิ้น 1,891,452,000 บาท และที่อนุมัติสั่งจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร จำนวน 489 คัน เป็นเงินทั้งสิ้น 2,369,388,375 บาท กับกลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO โดยบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) และบริษัท สแกน อินเตอร์ จำกัด (มหาชน) และตามมติของคณะกรรมการบริหารกิจการรถโดยสารขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในคราวประชุมครั้งที่ 16/2560 เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2560 ที่รับรองรายงานการประชุมของคณะกรรมการบริหารกิจการรถโดยสารขนส่งมวลชนกรุงเทพในคราวประชุมครั้งที่ 15/2560 เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2560 โดยมีให้นามติดดังกล่าวไปดำเนินการใด ๆ ที่มีผลผูกพันเป็นการชั่วคราวจนกว่าศาลจะมีคำพิพากษาหรือคำสั่งเป็นอย่างอื่น

ศาลปกครองกลางมีคำสั่งตามคดีหมายเลขแดงที่ 2186/2561 ลงวันที่ 6 พฤศจิกายน 2561 มีคำสั่งเพิกถอนคำสั่งรับคำฟ้อง บริษัท สยามสแตนดาร์ด เอนเนอจี จำกัด กรณีมีคำสั่งเพิกถอนคำสั่งรับคำฟ้องของผู้ฟ้องคดีไว้พิจารณาและการดำเนินการทั้งหลายต่อจากนั้น และมีคำสั่งไม่รับคำฟ้องไว้พิจารณา และให้จำหน่ายคดีออกจากสารบบความ ทำให้ ขสมก.สามารถรับรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ได้ โดยคู่สัญญาได้ดำเนินการส่งมอบรถโดยสารให้ ขสมก.แล้ว ดังนี้

- งวดที่ 1 วันที่ 27 มีนาคม 2561 จำนวน 100 คัน
- งวดที่ 2 วันที่ 27 พฤศจิกายน 2561 จำนวน 100 คัน
- งวดที่ 3 วันที่ 17 และ 27 ธันวาคม 2561 จำนวน 100 คัน

ขณะนี้ขสมก.ได้ตรวจรับรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ(NGV) เพื่อนำไปบริการประชาชน โดยบรรจุในเส้นทางต่างๆจำนวน 300 คันเรียบร้อยแล้ว ส่วนรถโดยสารที่เหลือ จำนวน 189 คัน คู่สัญญาได้กำหนดแผนการส่งมอบงวดสุดท้ายภายในเดือน มีนาคม 2562

1.2 โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า(Electric Vehicle:EV) จำนวน 35 คัน พร้อมสถานีอัดประจุไฟฟ้า จำนวน 1 แห่ง

ขสมก.ว่าจ้างบริษัท พีทีที เอนเนอร์ยี โซลูชั่นส์ จำกัด ศึกษาเปรียบเทียบความคุ้มค่าจากการเดินรถโดยสารประเภทต่างๆ ได้วิเคราะห์ความคุ้มค่าด้านการเงินจากการเดินรถโดยสารแต่ละประเภท สรุปได้ว่าการเลือกใช้รถโดยสารประเภท EV จะมีความคุ้มค่าด้านการเงินน้อยที่สุด จึงพิจารณาจัดหา เพื่อนำมาทดลองวิ่งก่อก่อนจำนวน 35 คัน

คณะกรรมการบริหารกิจการรถโดยสารขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2561 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2561 มีมติเห็นชอบในการดำเนินการเพื่อขอขบวนมติ ครม. เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2556 ที่อนุมัติให้ ขสมก.ดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 3,183 คัน เพื่อนำมาใช้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซล โดยให้เปลี่ยนแปลงการจัดซื้อรถโดยสารจากเดิมที่ให้ ขสมก. จัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน 3,183 คัน เป็นการจัดหาโดยรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงประเภทต่างๆ ประกอบด้วย การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (Electric Vehicle : EV) จำนวน 35 คัน พร้อมสถานีอัดประจุไฟฟ้า จำนวน 1 แห่ง

คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะและราคากลางของรถโดยสารไฟฟ้าพร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร ดำเนินการร่าง TOR เสร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างสืบราคากลางตามระเบียบกระทรวงการคลัง

1.3 โครงการเช่ารถโดยสารใหม่ จำนวน 700 คัน

จากข้อจำกัดเกี่ยวกับความพร้อมของสถานีบริการ NGV การเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินรถที่ทับซ้อนกับเส้นทางเดินรถไฟฟ้าในอนาคตและผลการศึกษาเปรียบเทียบความคุ้มค่าจากการเดินรถโดยสารประเภทต่าง ๆ มีข้อสรุปว่า การใช้รถโดยสารประเภทใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) มีความคุ้มค่าด้านการเงินสูงสุด ส่วนการใช้รถโดยสารไฮบริด (Hybrid) มีความคุ้มค่าด้านการเงินสูงรองจากรถโดยสาร NGV ขสมก. จึงพิจารณาเลือกเช่ารถโดยสารใหม่ จำนวน 700 คัน ประกอบด้วยเช่ารถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน 300 คัน และเช่ารถโดยสารไฮบริด (Hybrid) จำนวน 400 คัน

คณะกรรมการจัดทำร่างขอบเขตของงาน และกำหนดรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะการเช่ารถโดยสาร ดำเนินการร่าง TOR เสร็จเรียบร้อยแล้ว อยู่ระหว่างสืบราคากลางตามระเบียบกระทรวงการคลัง

1.4 โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฮบริด (Hybrid) จำนวน 1,453 คัน

ขสมก. มีหน้าที่หลักตามพันธกิจเพื่อให้ประชาชนสามารถ เข้าถึงบริการได้สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย ซึ่งรถโดยสารประจำทางที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นรถที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า 20 ปี ส่งผลให้รถโดยสารประจำทางมีสภาพที่ชำรุดทรุดโทรมและรถเสียจำนวนมาก ทำให้มีจำนวนรถโดยสารไม่เพียงพอ ขสมก. จึงมีแนวทางในการจัดหารถโดยสาร ประจำทางเพิ่มเติมเพื่อทดแทนรถโดยสารเก่าซึ่งกระทรวงคมนาคม ได้มอบหมายให้ศึกษาความเหมาะสมของการใช้เชื้อเพลิงชนิดต่างๆ ที่มีความเป็นไปได้สำหรับรถโดยสารประจำทางให้เกิดความคุ้มค่ามากที่สุด

CURRENT AND FUTURE IMPORTANT INVESTMENTS

1. Plan and projects

1.1 Purchasing project of new 3,183 NGV buses to replace the diesel buses (purchase 489 AC buses).

BMTA signed the contract with SCN-CHO by Cho Thavee Public Co., Ltd. and Scan Inter Public Co., Ltd. on 27 December 2017 to purchase 489 NGV air-conditioned buses, and repair and maintenance the buses. The four deliver dues within 180 days from the day after contract signed as following details.

- Period 1 Within 90 days (27 Mar 18) - 100 buses
- Period 2 Within 120 days (26 Apr 18) - 100 buses
- Period 3 Within 150 days (26 May 18) - 100 buses
- Period 4 Within 180 days (25 Jun 18) - 189 buses

The Central Administrative Court has an order to follow up the undecided case No. 709/2018 dated 10 April 2018 to mitigate the execution from the resolution of the BMTA Administrative Committee in the meeting No. 15/2017 on 18 December 2017 which gave approval to purchase 489 NGV air-conditioned buses at the cost of 1,891,452,000 Baht. and to repair and maintenance 489 buses at the cost of 2,369,388,375 Baht with SCN-CHO by Cho Thavee Public Co., Ltd. and Scan Inter Public Co., Ltd., and the resolution of the BMTA Administrative Committee in the meeting No. 16/2017 on 20 December 2017 which certified the meeting minute of the meeting No. 15/2017 on 18 December 2017, to not process any resolution that had temporary binding unless there is the judgment from court or otherwise.

The Central Administrative Court had an order to follow up the decided case No. 2186/2018 dated 6 November 2018 to withdraw the acceptance of Siam Standard Energy Co., Ltd for the case of withdrawal of accusation acceptance for consideration and further process, and not to accept the accusation and to strike the case out of the case-list. Consequently, BMTA was able to obtain NGV buses. The partner of the contract had delivered the buses as following details.

- Period 1 27 Mar 2018 - 100 buses
- Period 2 27 Nov 2018 - 100 buses
- Period 3 17 and 27 Dec 2018 - 100 buses

Currently, BMTA received 300 NGV air-conditioned buses to be ready for service. The remaining 189 buses would be delivered in March 2019 as identified in the delivery plan.

1.2 Purchasing Project of 35 Electric Vehicle (EV) and one Charging Station

BMTA hired PTT Energy Solutions Co., Ltd. to study the worthiness of each bus type operation. The financial analysis result indicated that EV had the least financial worthiness. As a result, only 35 EV was used in the trial.

In the meeting No. 4/2018 on 18 July 2018, BMTA Administrative Committee had the resolution to review the resolution from the meeting No. 4/2018 on 9 April 2018, that approved BMTA to purchase 3,183 NGV buses to replace diesel buses, to supply 35 EV buses and one charging station instead.

The committee drafted the scope and specification, the cost appraisal of EV bus and maintenance cost, and completed the draft of TOR and awaiting for cost appraisal according to the regulation of Ministry of Finance.

1.3 Rental Project of 700 new buses

Because of the non-readiness of NGV service station, the change of bus route which overlap with the sky train in the future, and the study on the worthiness of each type of bus, it was concluded that the use of NGV bus provided the most financial worthiness, followed by hybrid bus. Therefore, BMTA rented 700 new buses involving 300 NGV buses and 400 hybrid buses. The committee drafted the scope and specification for the rent and completed the draft of TOR and awaiting for cost appraisal according to the regulation of Ministry of Finance.

1.4 Purchasing Project of 1,453 new hybrid buses

Main mission of BMTA is to facilitate people to access the service conveniently, quickly, economically, and safely. Most buses currently in use are more than 20 years so they are damaged and deteriorated. As a result, there are insufficient buses to service. Therefore, BMTA supplied additional buses to replace the old buses. Ministry of Transport assigned BMTA to study the appropriateness of the usage of each type of fuel for the highest worthiness.

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพในคราวประชุมครั้งที่ 4/2561 เมื่อวันที่ 18 กรกฎาคม 2561 มีมติเห็นชอบในการดำเนินการเพื่อขอทบทวนมติ ครม. เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2556 ที่อนุมัติให้ ขสมก. ดำเนินโครงการจัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 3,183 คัน เพื่อนำมาให้บริการทดแทนรถโดยสารเดิมที่ใช้น้ำมันดีเซล โดยให้เปลี่ยนแปลงการจัดซื้อรถโดยสารจากเดิมที่ให้ ขสมก. จัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ NGV จำนวน 3,183 คัน เป็นการจัดการรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงประเภทต่างๆ ประกอบด้วยการจัดซื้อรถโดยสารไฮบริด (Hybrid) จำนวน 1,453 คัน ขณะนี้อยู่ระหว่างจัดทำร่างขอบเขตของงานและรายละเอียดคุณลักษณะเฉพาะและราคากลางของรถโดยสาร

1.5 โครงการจัดหาระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS).

ขสมก. มีนโยบายนำเทคโนโลยีระบบติดตามรถโดยสารประจำทางผ่านดาวเทียม (Global Positioning System: GPS) มาใช้กับรถโดยสารประจำทาง เพื่อเพิ่มความสามารถในการควบคุม ติดตาม ตรวจสอบและประเมินพฤติกรรมการขับรถโดยสาร อันจะนำมาซึ่งความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการ และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไป อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมให้เกิดความมั่นใจและภาพลักษณ์ที่ดีในการให้บริการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และเพื่อให้เป็นไปตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์การ

ขสมก. ได้ลงนามสัญญาฉบับที่ บริษัท ซูเล็ค อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด เพื่อติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) พร้อมกล้องบนรถโดยสารจำนวน 2,210 คัน ซึ่งคู่สัญญาสามารถติดตั้งระบบตรวจสอบ และติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) พร้อมกล้องบนรถโดยสารเรียบร้อยแล้ว

1.6 โครงการติดตั้งระบบ e-Ticket บนรถโดยสาร

ขสมก. มีนโยบายในการจัดหาและติดตั้งระบบ e-Ticket ในรถโดยสารประจำทางตามแผนฟื้นฟูกิจการองค์การและตามมติคณะรัฐมนตรี ให้เป็นไปตามมาตรฐานกลางตัวร่วมของกระทรวงคมนาคมซึ่งระบบตั๋วอิเล็กทรอนิกส์ (e-Ticket System) สำหรับรถโดยสารประจำทางจะมีระบบ GPS มาคิดค่าโดยสารตามระยะทางและจัดหาระบบสารสนเทศสนับสนุนปฏิบัติการเดินรถ ระบบสารสนเทศสนับสนุนบริหารการเดินรถ และระบบสารสนเทศสนับสนุนบริหารองค์กรของ ขสมก. รวมถึงเตรียมความพร้อมสำหรับการเชื่อมโยงกับมาตรฐานกลางตัวร่วมของกระทรวงคมนาคม (ระบบ Central Clearing Housing) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ขสมก. ทำสัญญาเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E-Ticket) กับกลุ่มนิติบุคคลร่วมทำงาน โดย บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) บริษัทฯ ดำเนินการติดตั้งระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์บนรถโดยสาร (E-Ticket) ครบตามสัญญา จำนวน 2,600 คัน แล้วแต่เนื่องจากเครื่องเก็บค่าโดยสาร Cash Box ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ต้องติดตั้งควบคู่ไปกับระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-ticket) ไม่สามารถใช้งานได้ ขสมก. จึงยังไม่ตรวจรับงานจากคู่สัญญา

1.7 โครงการพัฒนาและจัดหาตู้จอดรถที่ทำการท่าปล่อยรถและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสาร

เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเช่าตู้ของเอกชน ขสมก. จึงขอรับการจัดสรรงบประมาณเพื่อทำการก่อสร้างหรือปรับปรุงตู้บนพื้นที่ของหน่วยงานราชการหรือเอกชนที่ให้บริการ

ปี	การดำเนินการ	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	อยู่ระหว่างก่อสร้าง
2557	จำนวน 6 ตู้ 1) ตู้พระประแดง 2) ตู้พระประแดงใต้ทางด่วน 3) อุโมงค์อินทร์ 4) ตู้ปุเจ้าสมิงพราย 5) ตู้กัลปพฤกษ์ 6) ตู้บรมราชชนนี	จำนวน 4 ตู้ 1) ตู้พระประแดง 2) ตู้พระประแดงใต้ทางด่วน 3) อุโมงค์อินทร์ 4) ตู้ปุเจ้าสมิงพราย	จำนวน 2 ตู้ 1) ตู้กัลปพฤกษ์ 2) ตู้บรมราชชนนี
2558	จำนวน 6 ตู้ 1) ตู้บางบัวทอง 2) ตู้บางพลี 3) ตู้ใต้ทางด่วนรามอินทรา - ประดิษฐ์มนูธรรม	จำนวน 5 ตู้ 1) ตู้บางบัวทอง 2) ตู้บางพลี 3) ตู้ใต้ทางด่วนรามอินทรา - ประดิษฐ์มนูธรรม	จำนวน 1 ตู้ ตู้ใต้ทางด่วนบางพลี - สุขสวัสดิ์
2559	จำนวน 6 ตู้ 4) ตู้กำแพงเพชร 2 5) ตู้เมกา บางนา 6) ตู้ใต้ทางด่วนบางพลี - สุขสวัสดิ์	จำนวน 5 ตู้ 4) ตู้กำแพงเพชร 2 5) ตู้เมกา บางนา	
2561	จำนวน 2 ตู้ 1) ตู้เทศบาลบางบัวทอง 2) ตู้แพรงษา (บ่อดิน)	จำนวน 2 ตู้ 1) ตู้เทศบาลบางบัวทอง 2) ตู้แพรงษา (บ่อดิน)	

2. การร่วมดำเนินงานกับเอกชน

โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจ

ขสมก. ได้ว่าจ้างสถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2540 ศึกษาโครงการพัฒนาการใช้พื้นที่เชิงธุรกิจจูงบางเขน และอุ่มมินบุรี เพื่อจะนำผลการศึกษาไปดำเนินการตามพระราชบัญญัติให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2516 (พ.ศ. 2559) ซึ่งจากผลการศึกษาความเป็นไปได้ด้านกฎหมาย ด้านการตลาด ด้านการก่อสร้างในการพัฒนาพื้นที่จูงบางเขนที่เหมาะสมคือ การจัดทำเป็นโครงการแบบผสม (Mixed Use) ระหว่างศูนย์การค้า และโรงแรมระดับบน ส่วนพื้นที่อุ่มมินบุรี มีความเหมาะสมในการทำเป็นโครงการตลาด

เนื่องจากโครงการนี้อาจเป็นการร่วมลงทุนในลักษณะ Public Private Partnership (PPP) ดังนั้น จึงต้องเสนอขอความเห็นจากคณะรัฐมนตรี โดยจัดทำรายงานและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงแรก เป็นการจัดทำรายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการพัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจ ทั้งในส่วนของจูงบางเขนและอุ่มมินบุรี เมื่อโครงการได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วจะต้องดำเนินการในช่วงที่สองเป็นการจัดทำร่างประกาศเชิญชวนเอกชนเข้าร่วมลงทุน ร่างขอบเขตของโครงการ และร่างสัญญาร่วมลงทุนในส่วนของโครงการที่เป็นการให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน ของพื้นที่จูงบางเขนและอุ่มมินบุรี

ขณะนี้อยู่ระหว่างรับฟังความคิดเห็นของสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะและคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ

In the meeting No. 4/2018 on 18 July 2018, BMTA Administrative Committee had the resolution to review the resolution of the cabinet on 9 April 2013 that approved BMTA to purchase 3,183 NGV buses to replace the diesel buses, to purchase 1,453 hybrid buses instead. The draft of scope and specifications, and cost appraisal are on process.

1.5 GPS Supply Project BMTA had the policy to implement Global Positioning System (GPS) to the bus to enhance the efficiency of control, monitoring, and driving behavior which would lead to safety to life and properties of the service user and other road users. Moreover, this project promotes the confidence and good image of BMTA service, and is in accordance with the organizational reconstruction plan.

BMTA signed the contract with Zulex International Co., Ltd. to install and follow up the operation of 2,210 buses with GPS and camera. The partner of contract had finished installing GPS and camera.

1.6 E-Ticket Installation Project

BMTA had the policy to supply and install e-Ticket system on the buses according to the organizational reconstruction plan, and the resolution of the cabinet, to be in accordance with the common ticketing system standard of Ministry of Transport. E-Ticket system for bus would have GPS to calculate the fare at the actual distance. Information system to support bus operation and bus operation management, and the administration of BMTA would be supplied, including the preparedness of the connection with common ticketing system (Central Clearing Housing) efficiently.

BMTA had the contract to hire E-Ticket system and the equipment with the juristic person, Cho Thavee Public Co., Ltd. E-Ticket installation on 2,600 buses was completed as planned. However, the Cash Box which is the equipment using with the system was unable to function. Thus, BMTA has not yet accepted the task from the partner of contract.

1.7 Development Project of Depot, Terminal, and Facilities to minimize rent expense of private-owned depot.

Therefore, BMTA requested budget allocation to construct or reconstruct the depots within the government or private agency.

Year	Operation	Completed Construction	Under-Construction
2014	6 Depots 1) Phra Pradaeng Depot 2) Phra Pradaeng (Underpass) Depot 3) Nakhon In Depot 4) Pu Chao Saming Phrai Depot 5) Kalapapruek Depot 6) Boromarajonani Depot	4 Depots 1) Phra Pradaeng Depot 2) Phra Pradaeng (Underpass) Depot 3) Nakhon In Depot 4) Pu Chao Saming Phrai Depot	2 Depots 1) Kalapapruek Depot 2) Boromarajonani Depot
2015 - 2016	6 Depots 1) Bang Bua Thong Depot 2) Bang Phli Depot 3) Ramintra-Pradit Manutham Highway Depot 4) Kamphaengphet 2 Depot 5) Mega Bang Na Depot 6) Bang Phli-Suk-sawas Highway Depot	5 Depots 1) Bang Bua Thong Depot 2) Bang Phli Depot 3) Ramintra-Pradit Manutham Highway Depot 4) Kamphaengphet 2 Depot 5) Mega Bang Na Depot	1 Depots Bang Phli-Suk-sawas Highway Depot
2018	2 Depots 1) Bang Bua Thong Municipality Depot 2) Phraek Sa Depot (Bo Din)	2 Depots 1) Bang Bua Thong Municipality Depot 2) Phraek Sa Depot (Bo Din)	

2. Joint operation with private sector

Business Area Development Project

BMTA hired Thammasat University Research and Consultancy Institute B.E. 2540 to study the development project of Bang Khaen and Min Buri Depot unitization in order to apply the results to the operation according to Public-Private Partnership Act B.E. 2516 (B.E. 2559). The study results on the feasibility of law, marketing, and construction showed that to develop Bang Khaen Depot the mix use between department store and hi-class hotel was the most appropriate measure while Min Buri Depot was suitable for market.

Because the investment of this project is done by Public Private Partnership (PPP), it is needed to be proposed to the cabinet by preparing related reports and documents. They consist of 2 phases as the following. First phase is the preparation of study report and commercial area development analysis both Bang Khen and Minburi Depot. When the project is approved by the cabinet, the next phase is proceeded. Second phase is the preparation of draft of private investment invitation, draft of project scope, and draft of PPP agreement of Bang Khen and Minburi Depot.

In the present, it is being in process of consideration of the Public Debt Management Office and the State Enterprise Policy Committee.



ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2561

ปีงบประมาณ 2561 องค์กรจัดรถโดยสารประจำทางให้บริการประชาชน ทั้งรถโดยสารที่องค์กรดำเนินการเอง และที่ให้ผู้ประกอบการเอกชน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 มีจำนวนทั้งสิ้น 13,543 คัน ประกอบด้วย

1.รถโดยสารขององค์กร 2,771 คัน (รวมรถโดยสาร PBC 117 คัน) แยกเป็น		
- รถธรรมดา	1,543	คัน
- รถปรับอากาศ	1,228	คัน
2.รถโดยสารของเอกชน ขนาดใหญ่ 3,271 คัน แยกเป็น		
- รถธรรมดา	1,875	คัน
- รถปรับอากาศ	1,396	คัน
3.รถโดยสารของเอกชน ขนาดเล็ก 7,501 คัน แยกเป็น		
- รถมินิบัส	895	คัน
- รถในซอย	2,059	คัน
- รถตู้โดยสาร	4,421	คัน
- รถตู้ NGV	126	คัน

ในส่วนขององค์กรนำรถโดยสารออกให้บริการ เฉลี่ย 2,581 คัน/วัน เป็นรถธรรมดา 1,493 คัน รถปรับอากาศ 1,088 คัน คิดเป็นร้อยละ 95 ของรถประจำการ ในจำนวนเส้นทาง 118 เส้นทางโดยมีเที่ยววิ่งบริการรวม 8,118,444 เที่ยว ระยะทางที่วิ่งให้บริการรวม 226,228,515 กม. ใช้เชื้อเพลิงทั้งสิ้น แยกเป็นน้ำมันดีเซล 67,817,265 ลิตร ก๊าซ 29,205,336 กก. โดยมียอดการจำหน่ายตั๋ว รวม 383.428 ล้านใบ หรือเฉลี่ย 1.050 ล้านใบ/วัน และมีรายได้ค่าโดยสารภาพรวม 3,744.590 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 10.259 ล้านบาท/วัน

เปรียบเทียบผลการดำเนินงานด้านเดินรถ

การดำเนินงานปีงบประมาณ 2561 องค์กรนำรถออกวิ่ง เฉลี่ย/วัน 2,581 คัน คิดเป็นร้อยละ 95 ของรถประจำการ มีเที่ยววิ่งรวม เฉลี่ย 22,242 เที่ยว/วัน กม.ทำการ เฉลี่ย 619,969 กม./วัน ใช้น้ำมันดีเซล เฉลี่ย 185,801 ลิตร/วัน ใช้ก๊าซ เฉลี่ย 80,015 กก./วัน โดยจำหน่ายตั๋วได้ทั้งสิ้น 383.428 ล้านใบ หรือเฉลี่ย 1.050 ล้านใบ/วัน และมีรายได้ค่าโดยสารในภาพรวม 3,744.590 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 10.259 ล้านบาท/วัน

จากรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น หากนำผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2561 เปรียบเทียบกับเป้าหมาย, เกิดจริงปีงบประมาณ 2560 และเกิดจริงปีงบประมาณ 2559 ที่ผ่านมา สามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

Outcome of operations for fiscal year 2018

In fiscal year 2018, BMTA provided bus services for the public, both BMTA - operated buses and private joint buses. As of 30 September 2018, the services included a total of 13,543 buses, as follows :

1. BMTA buses - 2,771 (including 117 PBC buses) , divided as		
- Regular buses	1,543	buses
- Air-conditioned buses	1,228	buses
2. Private joint buses (big buses) 3,271 divided as		
- Regular buses	1,875	buses
- Air-conditioned buses	1,396	buses
3. Private joint buses (small buses) 7,501 divided as		
- Minibuses	895	buses
- Shuttles in sois	2,059	buses
- Microbuses	4,421	buses
- Microbuses NGV	126	buses

On the part of BMTA 2,581 buses/day were out for service, as 1,493 regular buses and 1,088 airconditioned buses, totaling 95 percent of all buses. Of the 118 routes, there were 8,118,444 rides/year in a total distance of 226,288,515 km./year, using 67,817,265 liters of diesel oil/year and 26,205,336 kg. of gas/year. Ticket sales totaled 383,428 million tickets/year, or 1.050 million tickets/day, with total revenue of 3,744.590 million baht/ year, or 10.259 million baht/day.

Comparison of Bus Operations

In fiscal year 2018, BMTA serviced out 2,581 buses/day, totaling 95 percent of all buses. On average there were 22,242 rides/day in a total distance of 619,969 km./day, using 185,801 liters of diesel oil/day and 80,015 kg. of gas/day. Ticket sales totaled 383,428 million tickets, or 1.050 million tickets/day, with total revenue of 3,744.590 million baht, or 10.259 million baht/day.

From the details above, when comparing the bus operations in fiscal year 2018 as compared to the target set, the actual operations in fiscal year 2017, and fiscal year 2016, the following can be analyzed

1. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2561 เปรียบเทียบกับเป้าหมาย

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2561 องค์การนำรถออกวิ่งเฉลี่ยต่อวัน 2,581 คัน คิดเป็นร้อยละ 95 ของรถประจำการ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมาย รถออกวิ่งสูงกว่าเป้าหมาย 38 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.51 เนื่องจากองค์การเร่งรัดการซ่อมรถ ทั้งรถธรรมดาและรถปรับอากาศให้สามารถออกวิ่งได้มากขึ้น ส่งผลให้เที่ยววิ่ง และ กม.ทำการ สูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 4.60 และ 3.88 รวมทั้งช่วงเดือน ต.ค.- ธ.ค.60 องค์การจัดรถโดยสารธรรมดาวิ่งเที่ยวเสริมระยะสั้นเพิ่มขึ้นในการจัดเดินรถ Shuttle Bus บริการประชาชนที่ไปถวายสักการะพระบรมศพ และร่วมงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 บริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ด้านการใช้เชื้อเพลิง การใช้น้ำมันต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ 2.27 ทั้งที่ กม.ทำการของรถใช้น้ำมันสูงกว่าเป้าหมาย เนื่องจากประสิทธิภาพการใช้น้ำมันสูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 6.26 ขณะที่การใช้ก๊าซสูงกว่าเป้าหมายร้อยละ 0.35 เนื่องจากผันแปรตาม กม.ทำการ ของรถใช้ก๊าซที่สูงกว่าเป้าหมาย

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมต่อวัน เฉลี่ย 10.259 ล้านบาท ต่ำกว่าเป้าหมาย (ตามงบประมาณ) 1.937 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.88 เนื่องจากช่วงเดือน ต.ค.-ธ.ค.60 องค์การจัดรถโดยสารธรรมดาให้บริการประชาชนที่เข้าชมพระเมรุมาศและนิทรรศการงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 บริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ รวมทั้งช่วงเดือน ก.พ.-มี.ค.61 องค์การจัดรถโดยสารธรรมดาให้บริการ พิธีงานอุ่นไอรัก คลายความหนาว

2. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2561 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2560

การให้บริการ เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2560 เฉลี่ยต่อวัน รถออกวิ่งลดลง 18 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.70 ขณะที่ เที่ยววิ่ง และ กม.ทำการ เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.10 และ 1.58 เนื่องจากสามารถเปลี่ยนกะป้ายได้สูงกว่าปีที่ผ่านมา ทั้งในส่วนของรถโดยสารธรรมดาและรถปรับอากาศประกอบด้วยช่วงเดือนก.พ.-มี.ค.61 องค์การจัดรถโดยสารธรรมดาบริการพิธีถวายเสริมเพิ่มมากขึ้นในงานอุ่นไอรัก คลายความหนาว ด้านการใช้เชื้อเพลิง การใช้น้ำมันลดลงร้อยละ 0.33 ขณะที่การใช้ก๊าซเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.63 เนื่องจากผันแปรตาม กม.ทำการของรถใช้น้ำมันและรถใช้ก๊าซ

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ยต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2560 เท่ากับ 1.720 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.14 เนื่องจากมาตรการรถเมล์ฟรีสิ้นสุดเดือน ต.ค.60 ดังนั้นองค์การจึงนำรถโดยสารธรรมดาจำนวน 800 คัน ออกวิ่งบริการโดยเก็บค่าโดยสารตามปกติ ส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารของรถธรรมดาเพิ่มขึ้น

3. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2561 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2559

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2559 รถประจำการลดลงจากการปลดระวางส่งผลให้ รถออกวิ่งเฉลี่ยต่อวันลดลง 34 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.29 ขณะที่เที่ยววิ่ง และ กม.ทำการ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.47 และ 3.62 เนื่องจากช่วงเดือน ต.ค.-ธ.ค.60 องค์การจัดรถโดยสารธรรมดาวิ่งเที่ยวเสริมระยะสั้นเพิ่มขึ้นในการจัดเดินรถ Shuttle Bus บริการประชาชนที่ไปถวายสักการะพระบรมศพ และร่วมงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 9 บริเวณรอบเกาะรัตนโกสินทร์ ด้านการใช้เชื้อเพลิง การใช้น้ำมันลดลงร้อยละ 0.42 ทั้งที่ กม.ทำการเพิ่มขึ้น เนื่องจากประสิทธิภาพการใช้น้ำมันสูงกว่าปีงบประมาณ 2559 ร้อยละ 2.34 ขณะที่การใช้ก๊าซเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.83 เนื่องจากผันแปรตาม กม.ทำการ ของรถใช้ก๊าซที่ เพิ่มขึ้น

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ยต่อวัน เพิ่มขึ้น 1.183 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.04 เนื่องจากมาตรการรถเมล์ฟรีสิ้นสุดเดือน ต.ค.60 ดังนั้น องค์การจึงนำรถโดยสารธรรมดาจำนวน 800 คัน ออกวิ่งบริการ โดยเก็บค่าโดยสารตามปกติ ส่งผลให้รายได้ค่าโดยสารของรถธรรมดาเพิ่มขึ้น



1. Bus operation performance analysis, Fiscal year 2018 comparing to the goal

Service In fiscal year 2018, BMTA serviced 2,581 buses per day, accounted for 95% of all in-charged buses. When comparing to the goal, there were more 38 buses operated than expected, accounted for 1.51%. This was because BMTA accelerated the bus repair so more ordinary and air-conditioned buses were able to service. Consequently, the number of rounds and kilometer was higher than the goal at 4.60% and 3.88% respectively. Further, during October - December 2017, BMTA arranged more rounds of ordinary buses to provide the shuttle bus for people who traveled to attend Royal Cremation Ceremony of His Majesty The Late King at Rattanakosin Island. Regarding fuel usage, it was 2.27% lower than the plan although the total kilometers of the bus using diesel was higher than expected. This was because the efficiency of fuel usage was higher than the goal 6.26% while gas usage was 0.35% higher than the expectation, as it varied to the higher kilometers of the vehicle using gas.

Revenue earning The overall fare income was 10.259 million Baht per day, at the average, which was 1.937 million Baht lower than the expectation, accounted for 15.88%. This was because BMTA arranged the ordinary buses to service the people who came to visit the Royal Crematorium and the exhibition of during October - December 2017. In addition, BMTA also arranged the free ordinary buses for people who joined “Love and Warmth at Winter’s End” or “Un Ai Rak Khlai Khwam Nao” during February - March 2018.

2. Bus operation performance analysis, comparing fiscal year 2018 to 2017

Service When comparing to fiscal year 2017, the number of operating buses per day decreased 18 buses, accounted for 0.70% while the rounds and kilometers increased 0.10% and 1.58% respectively. This was because there was more afternoon shift running for both ordinary and air-conditioned buses. Moreover, BMTA arranged free ordinary buses to service people who came to “Love and Warmth at Winter’s End” or “Un Ai Rak Khlai Khwam Nao”. Regarding the use of fuel, it decreased 0.33% while the use of gas increased 7.63% because it varied to the kilometers of vehicles using fuel and gas.

Revenue earning Average daily income from the fare increased from the fiscal year 2017 for 1.720 million Baht, accounted for 20.14%. This was the result of the end of free bus project in October 2017. Consequently, the 800 ordinary buses were operated and collected the regular fare and this made the increase of income from ordinary buses.

3. Bus operation performance analysis, comparing fiscal year 2018 to 2016

Service The in-charged buses of fiscal year 2018 decreased from those of fiscal year 2016 because of the discharge. As a result, the average operated buses per day decreased 34 buses, accounted for 1.29% whereas the rounds and kilometers increased 3.47% and 3.62% respectively. This was because BMTA arranged more rounds of ordinary buses to provide the shuttle bus for people who traveled to attend Royal Cremation Ceremony of His Majesty The Late King at Rattanakosin Island during October - December 2017. Regarding fuel usage, it decreased 0.42% although the total kilometers increased. This was because the efficiency of fuel usage was higher than fiscal year 2016 for 2.34% while gas usage increased 0.35% as it varied to the higher kilometers of the vehicle using gas.

Revenue earning Overall daily fare increased 1.183 million Baht, accounted for 13.04% because of the end of free bus project in October 2017. Therefore, the 800 ordinary buses were operated and collected the regular fare and this made the increase of income from ordinary buses.



ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ เดือน ก.ย. 61
และสะสมเดือน ต.ค. 60 - ก.ย. 61
เปรียบเทียบกับเกิดจริงปีงบประมาณ 60 และเป้าหมาย ปีงบประมาณ 61

รายการ	เกิดจริง				เป้าหมาย	
	ยอดสะสม				ก.ย.61	ต.ค.60-ก.ย.61
	ก.ย.60	ก.ย.61	ต.ค.59-ก.ย.60	ต.ค.60-ก.ย.61		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	
1. รายได้ค่าโดยสาร(บาท)	248,194,289	304,566,177	2,977,336,397	3,590,589,415	701,679,611	4,306,077,000
ตั๋วล่วงหน้า, คุปอง, บัตรเดือน	12,197,090	13,783,495	139,465,725	154,000,190	12,604,423	145,376,210
รวมค่าโดยสารทั้งหมด	260,391,379	318,349,672	3,116,802,122	3,744,589,605	714,284,034	4,451,453,210
/วัน	8,679,713	10,611,656	8,559,184	10,259,150	23,809,468	12,195,762
/คัน/วัน	5,130	4,106	4,986	4,114	9,352	4,928
2. รถประจำการ(คัน)	80,130	83,130	994,882	996,315	83,130	996,315
/วัน	2,671	2,771	2,726	2,730	2,771	2,730
3. รถออกรัง(คัน)	76,403	77,536	948,843	942,187	76,380	928,176
/วัน	2,547	2,585	2,600	2,581	2,546	2,543
%การออกรัง	95.35	93.27	95.37	94.57	91.88	93.16
รถออกรัง (รถน้ำมัน)	63,519	61,589	789,498	765,723	60,670	754,668
รถออกรัง (รถก๊าซ)	13,084	15,947	159,345	176,464	15,710	173,508
4. เที่ยววิ่งรวม(เที่ยว)	669,684	670,775	8,110,169	8,118,444	642,450	7,761,577
/วัน	22,323	22,359	22,220	22,242	21,415	21,265
/คัน/วัน	8.77	8.65	8.55	8.62	8.41	8.36
5. กม.ท่าการ(กม.)	18,512,552	18,691,935	222,768,646	226,288,515	18,169,510	217,844,464
/วัน	617,085	623,065	610,325	619,969	605,650	596,834
/คัน/วัน	242	241	235	240	238	235
กม.ท่าการ (รถน้ำมัน)	14,779,404	14,236,533	177,494,505	176,725,276	13,893,250	170,177,595
กม.ท่าการ (รถก๊าซ)	3,733,108	4,455,402	45,274,141	49,563,239	4,276,260	47,666,869
6. น้ำมันเชื้อเพลิง(ลิตร)	5,587,897	5,473,213	68,043,443	67,817,265	5,700,570	69,391,277
/วัน	186,263	182,440	186,420	185,801	190,019	190,113
/คัน/วัน	88	89	86	89	94	92
กม./ลิตร	2.64	2.60	2.61	2.61	2.44	2.45
7. ก๊าซ (กก.)	2,318,292	2,575,956	27,134,522	29,205,336	2,626,410	29,102,073
/วัน	77,276	85,865	74,341	80,015	87,547	79,732
/คัน/วัน	177	162	170	166	167	168
กม./กก.	1.61	1.73	1.67	1.70	1.63	1.64
8. จำนวนตัว(ใบ)	23,249,559	31,727,405	278,209,088	372,600,349	31,815,470	371,396,881
/วัน	774,985	1,057,580	762,217	1,020,823	1,060,516	1,017,526
9. ตั๋วล่วงหน้า(ไม่ได้ตั้งเป้าหมาย)	821,640	964,575	9,466,335	10,827,450	-	-
/วัน	27,388	32,153	25,935	29,664	-	-
10. รวมตัวทั้งหมด(ไม่รวมรถ(เมล์ฟรี))	24,071,199	32,691,980	287,675,423	383,427,799	31,815,470	371,396,881
/วัน	802,373	1,089,733	788,152	1,050,487	1,060,516	1,017,526
/คัน/วัน	474	422	460	421	417	411

ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ เดือน ก.ย. 61
และสะสมเดือน ต.ค. 60 - ก.ย. 61
เปรียบเทียบกับเกิดจริงปีงบประมาณ 60 และเป้าหมาย ปีงบประมาณ 61

ผลต่างเกิดจริง กับปีที่แล้ว (ต่อเดือน) (2)-(1)		ผลต่างเกิดจริง กับปีที่แล้ว (สะสม) (4)-(3)		ผลต่างเกิดจริง กับเป้าหมาย (ต่อเดือน) (2)-(5)		ผลต่างเกิดจริง กับเป้าหมาย (สะสม) (4)-(6)		หมายเหตุ
ผลต่าง	%	ผลต่าง	%	ผลต่าง	%	ผลต่าง	%	
56,371,888	22.71	613,253,018	20.60	(397,113,434)	(56.59)	(715,487,585)	(16.62)	- จำนวนคู่รถที่โดยสาร, ตัวล่วงหน้าไม่ได้ถึงเป้าหมาย - เป้าหมาย รายได้ค่าโดยสาร/ คัน/วัน ไม่นรวมรถแม่ทัพ 800 คัน - เป้าหมาย ตัว/คัน/วัน ไม่รวมรถแม่ทัพ 800 คัน
1,586,405	13.01	14,534,465	10.42	1,179,072	9.35	8,623,980	5.93	
57,958,293	22.26	627,787,483	20.14	(595,934,362)	(55.43)	(706,863,605)	(15.88)	
1,931,943	22.26	1,719,966	20.14	(13,197,812)	(55.43)	(1,936,613)	(15.88)	
(1,024)	(19.96)	(873)	(17.50)	(5,246)	(56.10)	(814)	(16.51)	
5,000	3.74	1,433	0.14	-	-	-	-	
100	3.74	4	0.14	-	-	-	-	
1,133	1.48	(6,656)	(0.70)	1,156	1.51	14,011	1.51	
38	1.48	(18)	(0.70)	39	1.51	38	1.51	
(208)	(2.18)	(0.81)	(0.84)	1.39	1.51	1.41	1.51	
(1,730)	(2.73)	(23,775)	(3.01)	919	1.51	11,055	1.46	
2,863	21.68	17,119	10.74	237	1.51	2,956	1.70	
1,091	0.16	8,275	0.10	28,325	4.41	356,807	4.60	
36	0.16	23	0.10	904	4.41	978	4.60	
(0.11)	(1.30)	0.07	0.81	0.24	2.85	0.25	3.04	
179,383	0.97	3,519,869	1.58	522,425	2.88	8,444,051	3.88	
5,979	0.97	9,643	1.58	17,414	2.88	23,134	3.88	
(4)	(0.51)	5	2.30	3	1.34	5	2.53	
(542,911)	(3.67)	(769,229)	(0.43)	343,283	2.47	6,547,681	3.85	
722,294	19.35	4,289,098	9.47	179,142	4.19	1,896,370	3.98	
(114,684)	(2.05)	(226,178)	(0.33)	(227,357)	(3.99)	(1,574,012)	(2.27)	
(3,823)	(2.05)	(620)	(0.33)	(7,579)	(3.99)	(4,312)	(2.27)	
1	0.70	2	2.76	(5)	(5.42)	(3)	(3.68)	
(0.04)	(1.66)	-	-	0.16	6.73	0.15	6.26	
257,664	11.11	2,070,814	7.63	(50,454)	(1.92)	103,263	0.35	
8,589	11.11	5,673	7.63	(1,682)	(1.92)	283	0.35	
(16)	(8.83)	(5)	(2.81)	(6)	(3.38)	(2)	(1.33)	
0.12	7.41	0.03	1.71	0.10	6.23	0.06	3.61	
8,477,846	36.46	94,391,261	33.93	(88,065)	(0.28)	1,203,468	0.32	
282,595	36.46	258,606	33.93	(2,936)	(0.28)	3,297	0.32	
142,935	17.40	1,361,115	14.38	964,575		10,827,450		
4,763	17.40	3,729	14.38	32,153		29,664		
8,620,781	35.81	95,752,376	33.28	876,510	2.75	12,030,918	3.24	
287,359	35.81	262,335	33.28	29,217	2.75	32,961	3.24	
(53)	(11.09)	(39)	(8.47)	5	1.22	10	2.46	



Actual comparison with the target, fiscal year 2018 and budget 2017

List	Fiscal year 2016				Goals	
	peak accumulate				September 61	October 60- September 61
	September 59	September 60	October 59- September 60	October 60- September 61		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1. Fare Revenue (Bath)	248,194,289	304,566,177	2,977,336,397	3,590,589,415	701,679,611	4,306,077,000
Advance Ticket, Coupon, Monthly Card	12,197,090	13,783,495	139,465,725	154,000,190	12,604,423	145,376,210
Include All Fare	260,391,379	318,349,672	3,116,802,122	3,744,589,605	714,284,034	4,451,453,210
per day	8,679,713	10,611,656	8,539,184	10,259,150	23,809,468	12,195,762
per car / per day	5,130	4,106	4,986	4,114	9,352	4,928
2. Bus (Car)	80,130	83,130	994,882	996,315	83,130	996,315
per day	2,671	2,771	2,726	2,730	2,771	2,730
3. The car runs (cars)	76,403	77,536	948,843	942,187	76,380	928,176
per day	2,547	2,585	2,600	2,581	2,546	2,543
% off run	95.35	93.27	95.37	94.57	91.88	93.16
The car run (gasoline car)	63,319	61,589	789,498	765,723	60,670	754,668
Car out run (gas car)	13,084	15,947	159,345	176,464	15,710	173,508
4. Total Trip Tour (Trip)	669,684	670,775	8,110,169	8,118,444	642,450	7,761,577
per day	22,323	22,359	22,220	22,242	21,415	21,265
per car / per day	8.77	8.65	8.55	8.62	8.41	8.36
5. Km. (Km.)	18,512,552	18,691,935	222,768,646	226,288,515	18,169,510	217,844,464
per day	617,085	623,065	610,325	619,969	605,650	596,834
per car / per day	242	241	235	240	238	235
Km. made (gasoline car)	14,779,444	14,236,533	177,494,505	176,725,276	13,893,250	170,177,595
Km. made (gas car)	3,733,108	4,455,402	45,274,141	49,563,239	4,276,260	47,666,869
6. Fuel (L)	5,587,897	5,473,213	68,043,443	67,817,265	5,700,570	69,391,277
per day	186,263	182,440	186,420	185,801	190,019	190,113
per car / per day	88	89	86	89	94	92
kim per liter	2.64	2.60	2.61	2.61	2.44	2.45
7. Gas (kg.)	2,318,292	2,575,956	27,134,522	29,205,336	2,626,410	29,102,073
per day	77,276	85,865	74,341	80,015	87,547	79,732
per car / per day	177	162	170	166	167	168
km. per kg.	1.61	1.73	1.67	1.70	1.63	1.64
8. Number of tickets (piece)	23,249,559	31,727,405	278,209,088	372,600,349	31,815,470	371,396,881
per day	774,985	1,057,580	762,217	1,020,823	1,060,516	1,017,526
9. Advance Ticket (not set)	821,640	964,575	9,466,335	10,827,450	-	-
per day	27,388	32,153	25,935	29,664	-	-
10. Include all tickets (excludes free buses)	24,071,199	32,691,980	287,675,423	383,427,799	31,815,470	371,396,881
per day	802,373	1,089,733	788,152	1,050,487	1,060,516	1,017,526
per car / per day	474	422	460	421	417	411

Actual comparison with the target, fiscal year 2018 and budget 2017

Difference Real time		Difference Real time		Difference Real time		Difference Real time		REMARK
(2)-(1)		(4)-(3)		(2)-(5)		(4)-(6)		
ผลต่าง	%	ผลต่าง	%	ผลต่าง	%	ผลต่าง	%	
56,371,888	22.71	613,253,018	20.60	(397,113,434)	(56.59)	(715,487,585)	(16.62)	
1,586,405	13.01	14,534,465	10.42	1,179,072	9.35	8,623,980	5.93	
57,958,293	22.26	627,787,483	20.14	(395,934,362)	(55.43)	(706,863,605)	(15.88)	
1,931,943	22.26	1,719,966	20.14	(13,197,812)	(55.43)	(1,936,613)	(15.88)	
(1,024)	(19.96)	(873)	(17.50)	(5,246)	(56.10)	(814)	(16.51)	
3,000	3.74	1,433	0.14	-	-	-	-	
100	3.74	4	0.14	-	-	-	-	
1,133	1.48	(6,656)	(0.70)	1,156	1.51	14,011	1.51	
38	1.48	(18)	(0.70)	39	1.51	38	1.51	
(2.08)	(2.18)	(0.81)	(0.84)	1.39	1.51	1.41	1.51	
(1,730)	(2.73)	(23,775)	(3.01)	919	1.51	11,055	1.46	
2,863	21.88	17,119	10.74	237	1.51	2,956	1.70	
1,091	0.16	8,275	0.10	28,325	4.41	356,867	4.60	
36	0.16	23	0.10	944	4.41	978	4.60	
(0.11)	(1.30)	0.07	0.81	0.24	2.85	0.25	3.04	
179,383	0.97	3,519,869	1.58	522,425	2.88	8,444,051	3.88	
5,979	0.97	9,643	1.58	17,414	2.88	23,134	3.88	
(1)	(0.51)	5	2.30	3	1.34	5	2.33	
(542,911)	(3.67)	(769,229)	(0.43)	343,283	2.47	6,547,681	3.85	
722,294	19.35	4,289,098	9.47	179,142	4.19	1,896,370	3.98	
(114,684)	(2.05)	(226,178)	(0.33)	(227,357)	(3.99)	(1,574,012)	(2.27)	
(3,823)	(2.05)	(620)	(0.33)	(7,579)	(3.99)	(4,312)	(2.27)	
1	0.70	2	2.76	(5)	(5.42)	(3)	(3.68)	
(0.04)	(1.66)	-	-	0.16	6.73	0.15	6.26	
257,664	11.11	2,070,814	7.63	(50,454)	(1.92)	103,263	0.35	
8,589	11.11	5,673	7.63	(1,682)	(1.92)	283	0.35	
(16)	(8.83)	(5)	(2.81)	(6)	(3.38)	(2)	(1.33)	
0.12	7.41	0.03	1.71	0.10	6.23	0.06	3.61	
8,477,846	36.46	94,391,261	33.93	(88,065)	(0.28)	1,203,468	0.32	
282,595	36.46	258,606	33.93	(2,936)	(0.28)	3,297	0.32	
142,935	17.40	1,361,115	14.38	964,575		10,827,450		
4,765	17.40	3,729	14.38	32,153		29,664		
8,620,781	35.81	95,752,376	33.28	876,510	2.75	12,030,918	3.24	
287,359	35.81	262,335	33.28	29,217	2.75	32,961	3.24	
(53)	(11.09)	(39)	(8.47)	5	1.22	10	2.46	



บทวิเคราะห์ทางการเงิน



1. การหารายได้จากรายได้หลักคือรายได้ค่าโดยสารที่มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากการปลดรถโดยสารที่ไม่สามารถใช้งานได้ออกจากรถประจำการ ทำให้รถประจำการคงเหลือ 2,645 คัน ขณะที่ปริมาณรถจอดซ่อมมีจำนวนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าภาระผลประโยชน์พนักงาน การปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี รวมถึงต้นทุนทางการเงิน ได้แก่ ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญากู้ยืมเงินระยะยาว

3. ผลการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่องทำให้ฐานะทางการเงินขาดสภาพคล่องมาโดยตลอด เนื่องจากมีภาระหนี้สินสูงกว่าส่วนของทุน โดยในปีงบประมาณ 2561 ขาดทุนสุทธิ 6,174.56 ล้านบาท ส่งผลให้ส่วนของทุนติดลบ 105,077.49 ล้านบาท EBITDA ขาดทุน 3,154.91 ล้านบาท

4. อัตราส่วนทางการเงิน

4.1 ค่าใช้จ่ายรวม / รายได้รวม อยู่ในอัตรา 1.88 : 1 เนื่องจากรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายมากจากการที่จัดเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุน และผู้ใช้บริการมีแนวโน้มลดลงจากการเจริญเติบโตของระบบขนส่งสาธารณะ ขณะที่ค่าใช้จ่ายคงที่

4.2 ค่าใช้จ่ายบุคคล / ค่าใช้จ่ายรวม คิดเป็นร้อยละ 42.45 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงมาก เนื่องจากสัดส่วน จำนวนพนักงานต่อจำนวนรถโดยสาร 4.96 คน ต่อรถ 1 คัน (จำนวนพนักงานเฉลี่ย 13,127 คน จำนวนรถ 2,645 คัน) เกินค่าเฉลี่ยของสากล 3.50 คน ต่อรถ 1 คัน คิดเป็นร้อยละ 41.71 ทำให้ ประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรบุคคลต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจประเภทเดียวกันในประเทศอื่น ๆ

4.3 ค่าดอกเบี้ยจ่าย / รายได้รวม คิดเป็นร้อยละ 40.83 จากการที่องค์การขาดสภาพคล่องทางการเงินส่งผลให้ต้องกู้เงินเพื่อนำมาชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเช่าซ่อม

4.4 สภาพคล่องทางการเงิน มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน อยู่ในอัตรา 0.33:1 ซึ่งจัดอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำมากแสดงว่าองค์กรมีขีดความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้นที่ต่ำมาก คือมีสินทรัพย์ หมุนเวียนเพียง 0.33 บาท ที่สามารถนำไปชำระหนี้สินหมุนเวียนได้ทุก ๆ 1 บาท เท่านั้น ทำให้เกิดการค้างชำระหนี้ที่สูงมาก

4.5 ความสามารถในการทำกำไร มีอัตราส่วนกำไรสุทธิ (Net Profit Margin) คือกำไรสุทธิต่อขายสุทธิอยู่ในอัตราติดลบร้อยละ 87.64 แสดงว่าองค์กรนอกจากจะไม่มีกำไรแล้วยังขาดทุนสูงด้วย

Financial Analysis



1. Revenue from main income is from fares, which is decreasing. This is due to the fact that the BMTA has terminated the use of some old, unusable busses, and only 2,645 buses are currently in use. At the same time, the number of buses under repair is increasing constantly.

2. Increasing expense mainly due to the increased benefits for employees, raising salary rate, including financial cost from long-term loan interest payable.

3. Continued operating loss, resulting in lack of financial liquidity due to liability higher than equity. In fiscal year 2018, the BMTA had 6,174.56 million baht net loss which caused the equity to become minus 105,077.49 million baht and EBITDA to become 3,154.91 million baht as loss.

4. Financial ratio

4.1 Total expense/total revenue ratio is 1.88 : 1 due to revenue being much lower than expense. This is caused by fare rate charge being lower than cost, The number of customers is decreasing because of the public transportation system growth, while the expense is stable.



4.2 The personnel expense/total expense is 42.45 which is very high. This is due to the fact that the number of employees per bus ratio which is 4.96 employees per 1 bus (average employees 13,127, the number of buses 2,645) is higher than the international average ratio which is 3.50 employees per 1 bus, or 41.71, causing the low efficiency in personal management when compared with the same type of business in other countries.

4.3 Interest paid/total revenue is 40.83 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 0.33:1 which is very low, This reflects the BMTA's low capability in paying short-term debt, having current assets only 0.33 baht to pay for every 1 baht of current liability.

4.5 Profitability ratio, having net profit margin of -87.64 which is net profit per net sale, showing that the BMTA has no profit with high deficit.



การบริหารความเสี่ยงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประจำปีงบประมาณ 2561

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.)ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบสำหรับใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารจัดการที่ดีในการเพิ่มมูลค่าให้กับองค์กรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน โดยมีการพัฒนาระบบการบริหารความเสี่ยงตามกรอบโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงเชิงบูรณาการ (Enterprise Risk Management Integrated Framework) ตามแนวทางของ The Committee Of the Treadway Commission (COSO) และวางแผนปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงครอบคลุมทั่วทั้งองค์กร โดยได้กำหนดวัตถุประสงค์การบริหารความเสี่ยง เป็น 2 ระดับ คือ ระดับองค์กร (Entity – Level Objectives) และระดับฝ่ายงาน (Activity-Level Objectives) กำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่เป็นระบบมาตรฐานเดียวกัน มีการบริหารจัดการและติดตาม พร้อมทั้งประเมินผลเพื่อให้ทราบถึงปัญหาอุปสรรคและผลกระทบ เสนอแนวทางแก้ไข มีกิจกรรมการควบคุม ทำให้มั่นใจได้ว่าการจัดการความเสี่ยงตามแนวทางสามารถตอบสนองต่อความเสี่ยงที่กำหนดไว้

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้แต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูงเป็นอนุกรรมการในคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง มีอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยง กำกับดูแลให้มีการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง กระบวนการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ

ซึ่งในปีงบประมาณ 2561 ได้มีการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจำนวน 3 ครั้ง โดยมี รศ.วันชัย รัตนวงษ์ เป็นประธานคณะกรรมการ นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ และผู้บริหารระดับสูงของ ขสมก. เป็นอนุกรรมการ ผลการบริหารความเสี่ยง ปีงบประมาณ 2561 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงจากประเด็นความเสี่ยง 16 ความเสี่ยง มีความสำเร็จตามแผนจากการบริหารจัดการความเสี่ยงในภาพรวมเฉลี่ยร้อยละ 71 ค่าเกณฑ์วัดความเสี่ยงอยู่ในระดับสูง ซึ่งจำแนกประเด็นของความเสี่ยงทั้ง 4 ด้าน ดังนี้.-

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk : SRM) มีประเด็นความเสี่ยง จำนวน 4 ความเสี่ยง คือ
 - SRM 1 : ความเสี่ยงด้านการจัดการโดยสารใหม่ NGV จำนวน 489 คัน
 - SRM 2 : ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการบุคลากรตามโครงสร้างใหม่
 - SRM 3 : ความเสี่ยงด้านการจำหน่ายรถโดยสารปลดระวาง
 - SRM 4 : ความเสี่ยงด้านการจัดการโดยสารใหม่
2. ความเสี่ยงด้านปฏิบัติงาน (Operational Risk : ORM) มีประเด็นความเสี่ยง จำนวน 6 ความเสี่ยง คือ
 - ORM 1 : ความเสี่ยงด้านการหารายได้จากการให้บริการเดินรถ
 - ORM 2 : ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการรถโดยสารธรรมดา (PSO)
 - ORM 3 : ความเสี่ยงด้านการลดและป้องกันภัยจากอุบัติเหตุจากการขนส่งสาธารณะโดยรถโดยสารประจำทาง
 - ORM 4 : ความเสี่ยงด้านการติดตามระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ E-Ticket
 - ORM 5 : ความเสี่ยงด้านการพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) พร้อมอุปกรณ์
 - ORM 6 : ความเสี่ยงด้านการเบิกจ่ายงบประมาณ
3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk : FRM) มีประเด็นความเสี่ยง จำนวน 3 ความเสี่ยง คือ
 - FRM 1 : ความเสี่ยงด้านการขาดสภาพคล่องทางการเงิน
 - FRM 2 : ความเสี่ยงด้านการจัดเก็บค่าโฆษณาไม่เป็นไปตามสัญญา
 - FRM 3 : ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการหนี้ค่าตอบแทนของรถเอกชนร่วมบริการ
4. ความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมาย (Compliance Risk : CRM) มีประเด็นความเสี่ยง จำนวน 3 ความเสี่ยง คือ
 - CRM 1 : ความเสี่ยงด้านการดำเนินคดี
 - CRM 2 : ความเสี่ยงด้านการจัดทำสัญญา
 - CRM 3 : ความเสี่ยงด้านการบริหารคดีหนี้ค้างชำระค่าตอบแทนรถเอกชนร่วมบริการ

ในปีงบประมาณ 2561 องค์การสามารถดำเนินการได้ตามแผน/มาตรการ/กิจกรรม จำนวน 7 ประเด็นคือ ระดับปานกลาง SRM 1 ,SRM 2, ORM 3 , ORM 6, ระดับต่ำ ORM 2 และระดับต่ำมาก CRM 2, CRM 3

Risk Management of Bangkok Mass Transit Authority Fiscal Year 2018

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) had implemented risk management systematically as a tool for good management to add value to organization and stakeholders constantly and sustainably. The development of risk management was in accordance with the Enterprise Risk Management Integrated Framework based on The Committee Of the Treadway Commission (COSO). The practice covered the entire organization and the objective of risk management was determined in two levels: Entity-Level Objectives and Activity-Level Objectives. Risk management was standardized with monitoring and evaluation process to define the problems and impacts. The solutions and control measures were set to ensure that the risk management responds to the determined risk.

Executive Board of BMTA appointed the director and top management as the subcommittee of Risk Management Sub-Committee who was responsible for setting policy and framework for risk management, and supervision on risk management plan and risk management implementation. In the fiscal year 2018, there were three meeting of Risk Management Sub-Committee. Asst. Prof. Wanchai Rattanawong was the Chairman of Sub-Committee and Mr. Sorasak Sanesombat and top management of BMTA were the sub-committee.

Results of risk management of fiscal year 2018 Bangkok Mass Transit Authority had implemented risk management based on the 16 risks and it was 71% successful. The risk criteria was in high level. Risk aspect was classified into four aspects as followed.

1. Strategic Risk: SRM consisted of four risks:
 - SRM 1 : Risk of 489 new NGV buses supply
 - SRM 2 : Risk of human resource management according to the new structure
 - SRM 3 : Risk of distribution of discharged bus
 - SRM 4 : Risk of new bus supply
2. Operational Risk: ORM consisted of six risks:
 - ORM 1 : Risk of income earning from transport service
 - ORM 2 : Risk of PSO
 - ORM 3 : Risk of reduction and prevention of accident from public transportation by bus
 - ORM 4 : Risk of E-Ticket monitoring system
 - ORM 5 : Risk of Enterprise Resource Planning (ERP) and equipment
 - ORM 6 : Risk of capital budget disbursement
3. Financial Risk: FRM consisted of three risks:
 - FRM 1 : Risk of liquidity insufficiency
 - FRM 2 : Risk of non-payment of advertisement
 - FRM 3 : Risk of outstanding compensation management of private-own contract buses
4. Compliance Risk: CRM consisted of three risks:
 - CRM 1 : Risk of proceedings
 - CRM 2 : Risk of contract
 - CRM 3 : Risk of outstanding compensation case management of private-own contract buses

In the fiscal year 2018, BMTA had performed the operation, measure, and activities as planned for seven aspects: four aspects in moderate level: SRM 1, SRM 2, ORM 3, ORM 6, one aspect in low level: ORM 2, and two aspects in the lowest level: CRM 2, CRM 3.



การควบคุมภายใน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้จัดวางระบบการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายใน สำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ด้วยวิธีที่ ขสมก. กำหนด โดยให้เขตการเดินรถที่ 1-8 และสำนักต่างๆ จัดทำรายงานการประเมินตนเอง (Control Self Assessment : CSA) เป็นรายไตรมาส เพื่อเป็นข้อมูลในการดำเนินการสุ่มสอบทานและประเมินผลระบบการควบคุมภายใน เพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน ด้านการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพประสิทธิผล ด้านการรายงานทางการเงินและไม่ใช้การเงินมีความน่าเชื่อถือ ทันเวลาและโปร่งใส รวมทั้งด้านการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

จากการประเมินผลดังกล่าวพบว่าการควบคุมภายในของหน่วยงานมีความเพียงพอมีการปฏิบัติตามระบบการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดอย่างไรก็ตามยังมีความเสี่ยงเรื่องการขาดความชำนาญการใช้งานระบบ GPS ของพนักงานที่เกี่ยวข้องซึ่งขสมก. ได้กำหนดการปรับปรุงการควบคุมภายในที่เหมาะสมไว้แล้ว โดยมีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และนำเสนอคณะกรรมการติดตามและประเมินผลการควบคุมภายในรับทราบ เพื่อพิจารณาสั่งการพร้อมให้ข้อเสนอแนะในการวางแผนการปรับปรุงการควบคุมภายในเป็นรายไตรมาส

ผลการดำเนินงานด้านการควบคุมภายใน ประจำปีงบประมาณ 2561 มีดังนี้

1. สุ่มสอบทานกระบวนการตรวจสภาพรถโดยสาร รถเอกชนร่วมบริการ รถมินิบัส รถตู้ร่วมบริการ รถหมวด 4 (รถสองแถวในซอย)
2. สุ่มสอบทานกระบวนการบริหารจัดการเรื่องร้องเรียนผ่าน Call Center 1348 ของสำนักผู้อำนวยความสะดวก และของเขตการเดินรถที่ 1-8
3. ติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขตามข้อสังเกตหรือข้อเสนอแนะในปีงบประมาณ 2560
4. สรุปรายงานการประเมินตนเองในภาพรวมทุกไตรมาส นำเสนอผู้กำกับดูแล
5. จัดทำหนังสือรับรองการประเมินผลการควบคุมภายใน (แบบ ปค. 1) รายงานผลการประเมินองค์ประกอบของการควบคุมภายใน (แบบ ปค. 4) รายงานการประเมินผลการควบคุมภายใน (แบบ ปค. 5) รายงานการสอบทานการประเมินผลการควบคุมภายในของผู้ตรวจสอบภายใน (แบบ ปค. 6) และเสนอปลัดกระทรวงคมนาคม



Internal control



Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) has set the internal control system in accordance with the criteria from the Ministry of Finance regarding the standard and criteria for internal control for government agency B.E. 2561. BMTA requires Bus Operation Zone 1-8 and the offices to have Control Self-Assessment (CSA) each quarter to obtain the information for random monitor and internal control system evaluation to achieve the objective of internal control in terms of efficient and effective operation, reliable, and transparent financial and non-financial report, and the compliance with laws, rules, and regulation related to the operation.

From the evaluation, it revealed that the internal control system of the organization was sufficient, consistent, and in accordance with the criteria. However, there was the risk of lacking proficiency in using GPS of the concerned person. For this reason, BMTA had set the improvement of internal control system by having the regular follow up and reporting to the Internal Control Monitoring and Evaluation Committee for the consideration and suggestions for planning the quarterly revision.

Performance of internal control operation of the fiscal year 2018 shown as follows.

1. Randomly reviewed bus inspection process, affiliated buses, minibuses, vans, and category 4 vehicle (two-row seat bus).
2. Randomly reviewed management process of complaint via Call Center 1348 of the Office of Director, and of the Bus Operation Zone 1-8.
3. Followed up the result of improvement resulted from the observation or suggestions in the fiscal year 2017.
4. Summarized the self-assessment report every quarter and report to the supervisor.
5. Prepared the certification of internal control assessment (Por Kho 1) reported the evaluation result of internal control component (Por Kho 4), reported the internal control evaluation result (Por Kho 5), The internal control assessment report of the internal auditor (Por. Kor. 6), and proposed to Permanent Secretary for Ministry of Transport.



การตรวจสอบภายใน

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของสำนักตรวจสอบยึดแนวปฏิบัติตามมาตรฐานสากล การปฏิบัติงานวิชาชีพตรวจสอบภายใน และคู่มือการปฏิบัติงาน การตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจปี 2555 ของกระทรวงการคลัง โดยมีบทบาทในการช่วยคณะกรรมการตรวจสอบในการติดตามดูแลเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การกำกับดูแลกิจการและการปฏิบัติงานต่างๆ ขององค์การอย่างเป็นระบบ ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้ฝ่ายบริหารมั่นใจ โดยการตรวจสอบและให้คำปรึกษาอย่างเป็นอิสระ เที่ยงธรรม เพื่อให้องค์การบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ในปี 2561 สำนักตรวจสอบปฏิบัติตามกรอบการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

คุณสมบัติของผู้ตรวจสอบภายใน

เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในตามมาตรฐานกำหนดตำแหน่งขององค์การ มีคุณวุฒิไม่ต่ำกว่าปริญญาตรี และสำนักตรวจสอบส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ ทักษะ และพัฒนาความสามารถต่างๆตามภาระหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวังในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายใน โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในพัฒนาความรู้ความสามารถด้วยตนเองอย่างต่อเนื่อง และส่งเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในเข้ารับการอบรมไม่น้อยกว่า 40 ชั่วโมงต่อคนต่อปี

โครงสร้างของหน่วยตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบสามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นอิสระ มีการรายงานการปฏิบัติงานตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบ และผู้อำนวยการ รวมทั้งได้จัดทำกฎบัตรสำนักตรวจสอบ ซึ่งกำหนดบทบาทความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน และเผยแพร่ให้พนักงานในองค์การรับทราบ นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน ได้เปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ก่อนการปฏิบัติงานตรวจสอบทุกครั้ง

ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร

สำนักตรวจสอบมีการหารือเกี่ยวกับการวางแผนการตรวจสอบร่วมกับผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารหน่วยรับตรวจ และมีการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขการควบคุมภายใน ตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบ โดยผู้บริหารหน่วยรับตรวจที่เกี่ยวข้อง

หน้าที่ความรับผิดชอบของสำนักตรวจสอบ

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในครอบคลุมความครบถ้วน และความเชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงิน การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ นโยบาย คำสั่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ระบบงานที่มีผลกระทบต่อการค้าเงินงาน และการรายงานความเหมาะสมของการเก็บรักษาทรัพย์สิน รวมทั้งประเมินว่าการใช้ทรัพยากร ขององค์การเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า สำนักตรวจสอบให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายใน ตามแนวทางของ COSO โดยในการปฏิบัติงานตรวจสอบทุกครั้งจะมีการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุม การประเมินความเสี่ยง กิจกรรมควบคุม สารสนเทศ และการสื่อสาร การติดตามประเมินผลการปฏิบัติงาน

การปฏิบัติงานและการรายงาน

สำนักตรวจสอบจัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ แผนการตรวจสอบประจำปี และแผนการตรวจสอบในรายละเอียด พิจารณาจากความเสี่ยงที่อาจทำให้วัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และองค์การไม่บรรลุตามที่กำหนดไว้ มีการนำปัจจัยเสี่ยงของสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในมาใช้ ประกอบกับปัจจัยเสี่ยงที่สำนักตรวจสอบกำหนดขึ้น เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการกำหนดแผนการตรวจสอบ ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อองค์การ มีการติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการตรวจสอบ และจัดทำรายงานสรุปผลการปรับปรุงแก้ไขของหน่วยรับตรวจเป็นรายไตรมาส และรายปี นำเสนอผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และคณะกรรมการตรวจสอบ

การรักษาคุณภาพงานของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายใน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน ใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ได้อย่างถูกต้องและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน มีการประเมินคุณภาพโดยหน่วยรับตรวจ ภายหลังจากการปฏิบัติงานตรวจสอบ และประเมินตนเองเป็นประจำทุกปี แล้วนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ เพื่อปรับปรุงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน



The internal auditing procedure of the Audit

Department was conducted according to the International Standard for the Professional Practice of Internal Auditing and the Ministry of Finance's Handbook for Internal Audit of State Enterprises B.E. 2555. Its role was to assist the Auditing Committee to systematically follow up and supervise the risk management, the effectiveness of the internal control system, the corporate governance and the implementation of plans and policies of the organization. The Audit Department acted as a mechanism assuring the executives by providing independent and unbiased auditing and consultation so that the organization could achieve its objectives and efficiently and effectively.

In 2018 the Audit Department followed the framework in conducting the internal audit of state enterprises as below:

Qualifications of Internal Auditors

The internal auditor as stated in the organization's standard qualifications must have at least a bachelor degree. The Audit Department encourages its internal auditors to acquire knowledge and skills and develop various capabilities according to the assigned responsibilities. This is to enhance them to work with expertise and appropriate prudence according to the professional standard and code of conduct of internal auditing by stipulating that an internal auditor must continuously develop his/her knowledge and competency and receive training not less than 40 hours per person per year.

The Structure of Internal Audit Unit

The Audit Department was able to work independently. It had to report its auditing to the Audit Committee and the Director. It also created the Audit Department's Charter which clearly defined its roles and responsibilities and was disseminated to employees in the organization for their acknowledgement. Besides, the internal auditor also revealed his/her conflict of interest before conducting the auditing every time.

Relationship to the Executive Department

The Audit Department held a consultation concerning the planning of auditing with the high ranking executives and the

administrators of the audited units. The procedure for internal control improvement suggested in the report was carried out by the administrator of the concerned audited unit.

Tasks and Responsibilities of the Audit Department

The internal audit/inspection work covered the completion and reliability of financial data, the organization's practice according to the related law, regulations, policies and orders. It also covered the work system which had significant effects on the operation, the report on appropriateness of assets maintenance as well as the evaluation for the effective and efficient use of the organization's resources. The Audit Department adhered to the importance of the internal control system of COSO. Every time when conducting the auditing, the control environment evaluation, risk evaluation, control activities, information and communication and work follow-up and evaluation were carried out.

Operation and Report

The Audit Department vetted the strategic audit plan, annual audit plan and detailed audit plan. It also considered the possible risks affecting the unit and organization's objectives. The risk factors from the Risk Management and Internal Control Department were incorporated with the risk factors prescribed by the Audit Department in order to categorize the risk priority in formulating the audit plan for the effectiveness and efficiency of the organization. The result of the improvement according to suggestions/advice based on the auditing was followed up. A summary report on the improvement of the audited unit was made quarterly and annually and then presented to the Bangkok Mass Transit Authority Director and the Audit Committee.

The Maintenance of Internal Auditors' Work Quality

The Audit Department produced a handbook for conducting the internal auditing in order to provide appropriate and standard work guidelines for internal auditors. The audit quality was evaluated by the audited unit after the auditing. The internal auditors also conducted their own self-evaluation annually and analyzed the evaluation result in order to improve their work effectiveness.





การดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม

ขสมก. ให้ความสำคัญในการดำเนินโครงการที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ชุมชน และสิ่งแวดล้อม โดยจัดทำแผนปฏิบัติการส่งเสริมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม Corporate Social Responsibility (CSR) อย่างต่อเนื่องทุกปี การดำเนินกิจกรรมสนับสนุนให้พนักงานเข้ามามีส่วนร่วม เพื่อปลูกฝัง และสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคมทั้งภายในภายนอกองค์กรควบคู่ไปกับการปฏิบัติงานอย่างยั่งยืน โดยมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน คือ เพื่อลดปัญหาสิ่งแวดล้อมและปรับปรุงคุณภาพชีวิตของสังคมให้ดีขึ้น เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในการใช้รถโดยสารประจำทางอย่างปลอดภัยให้กับเยาวชน การนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมากำหนดแผนธุรกิจที่ช่วยลดค่าใช้จ่ายให้กับประชาชน

สำหรับแผนปฏิบัติการส่งเสริมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในปีงบประมาณ 2561 ขสมก. กำหนดแผน/โครงการ CSR จำนวน 3 โครงการ

โครงการนักเรียนปลอดภัยใช้บริการ ขสมก.

ขสมก. จัดกิจกรรม นิทรรศการ ในสถานศึกษาเขตพื้นที่ของเขตการเดินรถที่ 1-8 เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจให้กับเด็กและเยาวชน ในการใช้บริการรถโดยสารประจำทางอย่างถูกต้อง และปลอดภัย ให้นักเรียนนำความรู้ที่ได้รับไปใช้กับชีวิตประจำวัน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการใช้บริการรถโดยสารประจำทาง



Implementation of Actions on Corporate Social Responsibility (CSR)

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) prioritizes the implementation of projects that express the responsibility to the society, community, and environment by setting up the annual action plan to promote Corporate Social Responsibility (CSR) continuously. Staff are encouraged to participate in the projects to have consciousness of social responsibility, both in-house and outside the organization, coupled with sustainable implementation. The objectives are to eradicate environmental problems and improve the standard of living of the society in order to strengthen understanding amongst youth on the safe use of buses, and the utilization of the Sufficiency Economy Philosophy in business plan to minimize the costs

For the public. For the fiscal year 2018, the BMTA has formulated a total of tree plans/projects under the CSR Action Plans as follows.

Students Safety with the BMTA Service Project

The BMTA organizes the activities and exhibitions in educational institutions in Bus Operation Zone 1-8 aiming to construct knowledge and understanding of the safe and due use of BMTA services to the juveniles, thus, they are able to apply the knowledge to their routine to prevent accident from using the bus service.



โครงการบริจาคโดยสารปลดระวาง

ชมก. จัดทำโครงการบริจาคโดยสารปลดระวาง ให้กับสถานศึกษา หน่วยงานราชการ มูลนิธิ และวัด ที่มีความประสงค์ขอรับบริจาคโดยสารปลดระวาง เพื่อนำไปใช้ในการสนับสนุนกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม



โครงการรณรงค์ลดใช้กระดาษในสำนักงานเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม

ชมก. รณรงค์ลดปริมาณการใช้กระดาษในสำนักงาน เพื่อรักษาสภาพแวดล้อม และส่งเสริมให้พนักงานประจำสำนักงาน ลดการใช้กระดาษหรือใช้กระดาษให้เกิดประโยชน์สูงสุด เป็นการช่วยลดการผลิตกระดาษที่จะต้องมีการตัดต้นไม้เป็นจำนวนมาก รวมทั้งช่วยลดพลังงานและปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ที่เกิดจากกระบวนการผลิตกระดาษอีกทางหนึ่งด้วย



Discharged bus donation project

BMTA initiated the discharged bus donation project to the educational institute, government agency, foundation, and temple to support the public activities.



Less Paper for Environment Campaign

The BMTA campaigns to reduce the use of paper in office for environment-friendly and encouraging officer staff to use less paper or use it for the highest benefits. It helps to reduce paper making that cutting lots of tree is required, and minimize the energy and greenhouse gas emission caused by the paper making process.





องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักงานใหญ่ เลขที่ 131 ถนนวัฒนธรรม เขตห้วยขวาง กทม. 10310
โทร. 0-2246-0339, 0-2246-0741-4, 0-2246-0750-2, โทรสาร. 0-2247-2189

ประกาศองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

เรื่อง นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนาสนับสนุนในการส่งเสริมให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการให้บริการประชาชน มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีคุณธรรม โปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต และตรวจสอบได้ คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การกำกับดูแลกิจการที่ดีถือเป็นกลไกสำคัญที่สนับสนุนให้บรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าว จึงกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้บริหาร และพนักงาน ยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

1. ส่งเสริมให้เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต ตรวจสอบได้
2. ส่งเสริมให้มีกระบวนการบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีคุณธรรม และยุติธรรมกับพนักงานทุกระดับ
3. ส่งเสริมให้พนักงานองค์การมีส่วนร่วมในการพัฒนาพร้อมมีจิตสำนึกการให้บริการ และรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
4. ตอบสนองและเชื่อมต่อการบริการขนส่งสาธารณะอื่นๆ อย่างมีคุณภาพตามมาตรฐานสากล สำหรับกลุ่มคนทุกประเภทอย่างมีอาชีพ

สั่ง ณ วันที่ 21 ธันวาคม 2558

พลตำรวจเอก

(เอก อังสนานนท์)

ประธานกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Bangkok Mass Transit Authority

Head Office 131 Watthanatham Rd., Huai Khwang District, Bangkok 10310

Tel. 0-2246-0339, 0-2246-0741-4, 0-2246-0750-2, Fax. 0-2247-2189

Order of Bangkok Mass Transit Authority Announcement of Bangkok Mass Transit Authority

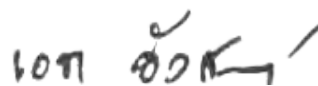
Subject : Corporate governance policy of Bangkok Mass Transit Authority

The sub-committee promotes the organization to have corporate governance and intend to promote Bangkok Mass Transit Authority to be an effective organization providing services for people, having corporate governance, morality, transparency, integrity and auditability. It also recognizes stakeholders and takes corporate social responsibility. Corporate governance is another essential mechanism to achieve such intention and thus the organization determines corporate governance policy for the board of directors of Bangkok Mass Transit Authority as well as executives and employees to hold as code of conducts as follows.

1. Promoting the organization to have effective, transparent, honest and auditable management system.
2. Promoting ethical and fair human resource management process for employees at all levels.
3. Promoting the organization's employees to engage in development with service mind and social and environmental responsibility.
4. Responding and connecting with other public transport services with universal standard for every group of persons in a professional manner.

Ordered on 21 December 2015

Police General



(Aek Angsanant)

Chairman of the Executive Board of the Bangkok Mass Transit Authority

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักงานใหญ่ เลขที่ 131 ถนนวัฒนธรรม เขตห้วยขวาง กทม. 10310
โทร. 0-2246-0339, 0-2246-0741-4, 0-2246-0750-2, โทรสาร. 0-2247-2189

คำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ 476 / 2561
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG)

ตามคำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ 733/2560 ลงวันที่ 30 สิงหาคม 2560 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) คำสั่งองค์การที่ 767/2560 ลงวันที่ 13 กันยายน 2560 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) (เพิ่มเติม) นั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.2519 ประกอบกับมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ในการประชุมครั้งที่ 2/2561 เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2561 เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การเป็นคณะกรรมการและคณะกรรมการต่างๆ จึงให้ยกเลิกคำสั่งองค์การที่ 733/2560 ลงวันที่ 30 สิงหาคม 2560 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) และคำสั่งองค์การที่ 767/2560 ลงวันที่ 13 กันยายน 2560 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) (เพิ่มเติม) และแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance : CG) ประกอบด้วยบุคคล ดังต่อไปนี้

1. องค์ประกอบ

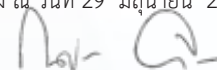
- | | |
|---|-----------------------------|
| 1.1 นายสมศักดิ์ ห่มม่วง | เป็น ประธานอนุกรรมการ |
| 1.2 นายยุกต์ จารุภูมิ | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.3 นายวิชิต จรัสสุขสวัสดิ์ | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.4 ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.5 รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.6 รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.7 รองผู้อำนวยการฝ่ายองค์การเดินรถเอกชนร่วมบริการ | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.8 ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.9 ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1,2 | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.10 ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.11 ผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.12 ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.13 ผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.14 ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.15 ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.16 ผู้อำนวยการสำนักบริการและจัดซื้อ | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.17 ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาบุคลากร | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.18 ผู้แทนสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ | เป็น อนุกรรมการ |
| 1.19 ผู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่ | เป็น อนุกรรมการและเลขานุการ |
| 1.20 ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่ | เป็น ผู้ช่วยเลขานุการ |
| 1.21 หัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานบุคคล | เป็น ผู้ช่วยเลขานุการ |

2. อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ

- 2.1 กำกับ ดูแลการบริหารงานขององค์การให้เป็นไปตามหลักการบริหารจัดการองค์กรที่ดี (Good Governance)
- 2.2 กำหนดทิศทางและยุทธศาสตร์การบริหารจัดการองค์กรที่ดี (Good Governance)
- 2.3 ให้มีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการ/คณะทำงานได้ตามความจำเป็น
- 2.4 ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมอบหมาย
- 2.5 ติดตามและรายงานผลการดำเนินการเสนอคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การเป็นระยะเพื่อพิจารณา

ทั้งนี้ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 29 มิถุนายน 2561



(นายณัฐชาติ จารุจินดา)

ประธานกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Bangkok Mass Transit Authority

Head Office 131 Watthanatham Rd., Huai Khwang District, Bangkok 10310

Tel. 0-2246-0339, 0-2246-0741-4, 0-2246-0750-2, Fax. 0-2247-2189

Order of Bangkok Mass Transit Authority No. 476/2018

On Appointment of Corporate Governance Promotion Subcommittee (CG)

Per orders of Bangkok Mass Transit Authority no. 733/2017 dated 30 August 2017 on Appointment of Corporate Governance Promotion Subcommittee and no. 767/2017 dated 13 September 2017 Appointment of Chairman of Corporate Governance Promotion Subcommittee. By virtue of Section 15 of Royal Decree Establishing Bangkok Mass Transit Authority B.E. 2519 and the resolution of Organizational Management Committee Meeting No. 2/2018 on 18 June 2018, it was agreed to appoint the Organizational Management Committee as the committees and sub-committees. Therefore, the Oder No. 733/2017 dated 30 August 2017: Appointment of Corporate Governance Sub-Committee, and Order No. 767/2017 dated 13 September 2017: Appointment of Corporate Governance Sub-Committee (Additional) were withdrawn. The Corporate Governance Promotion Sub-Committee comprised of:

1. Members

1.1 Mr. Somsak Hommuang	Chairman of the Sub-committee
1.2 Mr. Yuk Jaruphum	as Subcommittee
1.3 Mr. Wichit Jarassuksawas	as Subcommittee
1.4 Director of Bangkok Mass Transit Authority	as Subcommittee
1.5 Deputy Director (Administration)	as Subcommittee
1.6 Deputy Director (Bus Operation)	as Subcommittee
1.7 Deputy Director (Private Joint Bus Operation)	as Subcommittee
1.8 Assistant Director (Administration)	as Subcommittee
1.9 Assistant Director (Bus Operation 1 and 2)	as Subcommittee
1.10 Assistant Director (Private Joint Bus Operation)	as Subcommittee
1.11 Director of Director Office Department	as Subcommittee
1.12 Director of Account and Central Fund Department	as Subcommittee
1.13 Director of Risk Management and Internal Control Department	as Subcommittee
1.14 Director of Information Technology Department	as Subcommittee
1.15 Director of Legal Department	as Subcommittee
1.16 Director of Service and Purchasing Department	as Subcommittee
1.17 Director of Personnel Development Department	as Subcommittee
1.18 State Enterprise Union Representative	as Subcommittee
1.19 Director of Personnel Department	as Subcommittee and Secretary
1.20 Assistant Director of Personnel Department	as Assistant Secretary
1.21 Chief of Human Resources Management Team	as Assistant Secretary

2. The Subcommittee shall have power and duties as follows.

- 2.1 Supervise and oversee administration of the Entity to be consistent with Good Governance.
- 2.2 Designate directions and strategies for Good Governance.
- 2.3 To have power to appoint committee/work team as it may deem fit.
- 2.4 Perform other tasks as assigned by Bangkok Mass Transit Authority.
- 2.5 Monitor and submit reports on performance to the Board of Directors regularly for its consideration.

Henceforward.

Ordered on 29 June 2018



(Mr.Nattachat Charuchinda)

Chairman of the Board of Directors of Bangkok Mass Transit Authority



หลักในการกำกับดูแลกิจการที่ดี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะกรรมการส่งเสริมให้องค์กรมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance : CG) มีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนการนำหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีไปประยุกต์ใช้ในการบริหารงานของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้บริหาร และพนักงาน ให้มีความรู้ความเข้าใจ และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้องค์กรมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส เปิดเผย ตรวจสอบได้ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย โดยเฉพาะความซื่อสัตย์สุจริต ซึ่งมีกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นต้นแบบ ในการดำเนินงานเพื่อขยายผลไปยังผู้บริหารให้สามารถกำกับดูแลกิจการที่ดี และพนักงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมโครงการต่าง ๆ ด้วยความสำนึกรับผิดชอบต่อหน้าที่ เพื่อสนองต่อความต้องการของพนักงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมโครงการต่าง ๆ ด้วยความสำนึกรับผิดชอบต่อหน้าที่ เพื่อสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ในฐานะที่เป็นกิจการสาธารณูปโภคของรัฐ โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญ 7 ประการ

1. หลักนิติธรรม (Equity)
บริหารจัดการตามกฎหมาย ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วยความ ยุติธรรม และเสมอภาค
2. หลักคุณธรรม (Integrity)
ส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาลประพฤติปฏิบัติตามจรรยาบรรณ/ค่านิยม เพื่อศักดิ์ศรีของการเป็นพนักงานที่ดีของรัฐ
3. หลักความซื่อสัตย์สุจริต (Honesty)
แสดงความซื่อสัตย์สุจริตในการจัดทำแผนโครงการเพื่อใช้จ่ายเงินงบประมาณจัดซื้อจัดจ้างด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้และไม่แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว/พวกพ้อง
4. หลักความโปร่งใส (Transparency)
แสดงความโปร่งใสในการดำเนินงาน ให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และพนักงาน ได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องเปิดเผยตามกรอบเวลาและตรวจสอบได้
5. หลักการมีส่วนร่วม (Participation)
ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพนักงาน รับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำไปพัฒนา ปรับปรุงให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น
6. หลักความรับผิดชอบ (Accountability)
สร้างจิตสำนึกความเป็นเจ้าของและความสำนึกรับผิดชอบต่อหน้าที่สนองต่อปัญหาและความต้องการของผู้ใช้บริการ ประชาชนและสังคมโดยรวม
7. หลักความคุ้มค่า (Efficiency)
บริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการใช้งบประมาณ ทรัพยากรการผลิตทุกประเภท และบุคลากร โดยสมประโยชน์ มีความคุ้มค่า รักษาผลประโยชน์ของส่วนรวม เป็นไปตามวัตถุประสงค์/เป้าหมาย เกิดประสิทธิผลในทางปฏิบัติ ประชาชนผู้ใช้บริการได้รับความ สะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย มีความพึงพอใจในคุณภาพบริการ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สนับสนุนการปฏิบัติงานขององค์การในการกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางการปฏิบัติที่ดีในกิจการด้านต่าง ๆ ขององค์การให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Corporate Governance) มีความรับผิดชอบสำนึกในหน้าที่มุ่งพัฒนาคุณภาพ มีคุณธรรม และจรรยาบรรณ ในการบริหารงานที่ดี เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รู้ข้อมูลข่าวสารอย่างทั่วถึงและเสมอภาค เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ดี ระบบการทำงานที่โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เพื่อให้ลูกค้า พนักงาน ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เชื่อมั่นแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นำมาซึ่งความมั่นคงและยั่งยืน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้จัดทำแนวทางการปฏิบัติด้านธรรมาภิบาลในระดับองค์กร โดยใช้ชื่อเรียกว่า “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี” และมีแนวทางการปฏิบัติรองรับนโยบายด้านนั้น ๆ ให้มีความชัดเจน ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมกระตุ้นให้หน่วยงานต่าง ๆ ในองค์การปฏิบัติตาม

Corporate Governance Bangkok Mass Transit Authority

Corporate Governance Promotion Subcommittee has policy to promote and support the application of corporate governance into administration of Board of Directors of Bangkok Mass Transit Authority, its management, and employees to encourage knowledge and understanding as well as capability to apply corporate governance to concrete practical terms. This will help the Entity to achieve an effective, transparent, clear, and auditable administration as well as build trust among BMTA stake holders. The Corporate governance especially encourages honesty which is displayed throughout the Board of Directors of Bangkok Mass Transit Authority administration which will be extended to allow the management to conduct corporate governance with employees' involvement in various activities and projects with due commitment to their duties to meet with the needs of users as state infrastructure provider with 7 key elements:

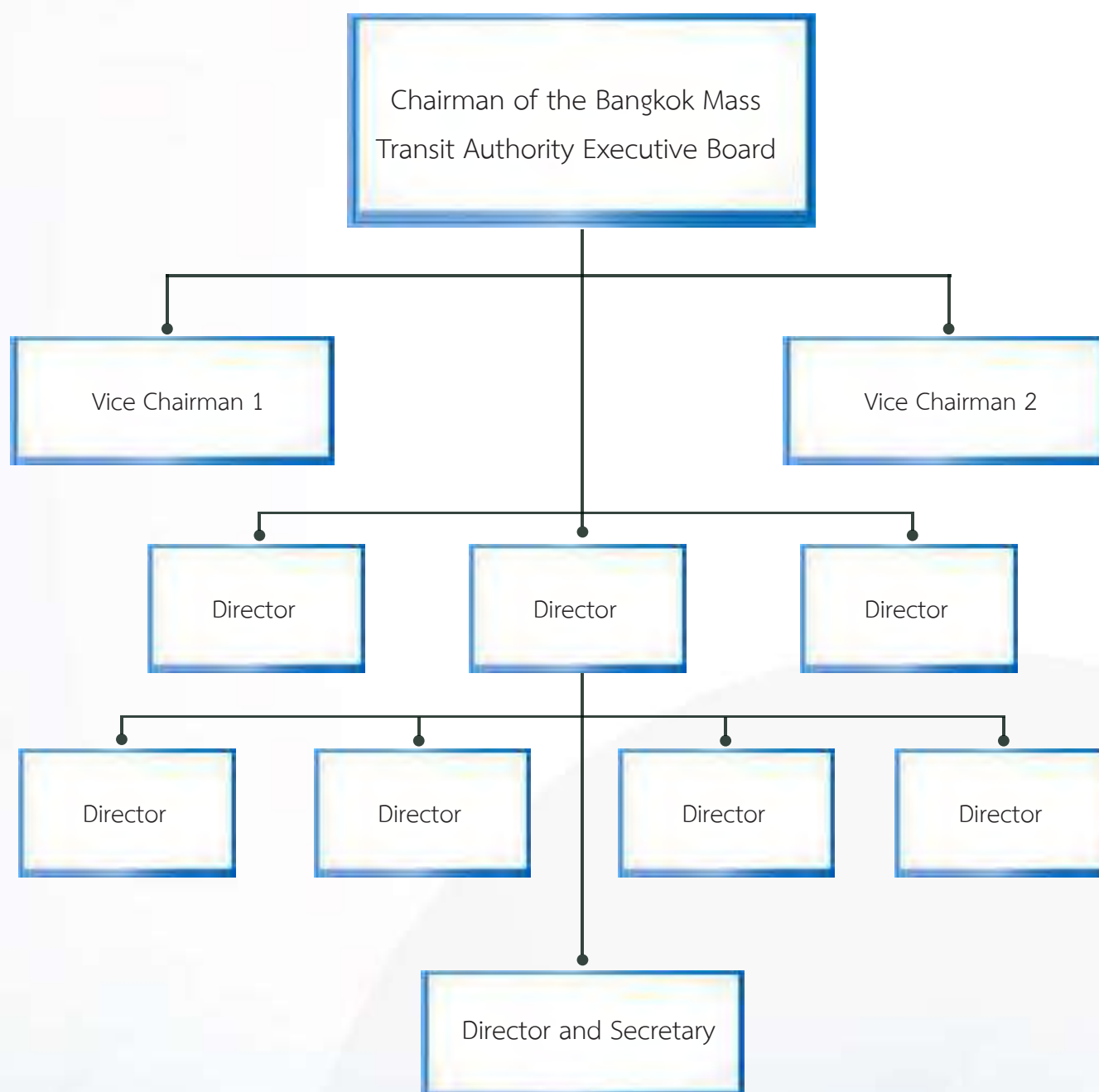
1. Equity
Administration is done in consistent with rules, regulations, order, and applicable laws in a manner that promote fairness, justice, and equality.
2. Integrity
Promote integrity, morality, and movement to encourage ethical/valued practices for the dignity of state employees.
3. Honesty
Exhibit honesty in planning projects that require budget spending, transparent and auditable procurement and, more importantly, not seek personal interest for oneself/relatives.
4. Transparency
Exhibit transparency in all practice and administrative procedures to allow people in general, stake holders, and employees to obtain information that is accurate, disclosed in a timely manner, and auditable.
5. Participation
Encourage participation of employees, listen to the people and stake holders' opinions and apply in quality improvement.
6. Accountability
Create conscience of ownership and responsibility for responding to problems and the needs of users, people, and society in general.
7. Efficiency
Manage to ensure the highest efficiency of spending budget, all kinds of production resources, and personnel to be suitable, efficient, keeping public interest, consistent with objectives/goals, practically effective, and providing the people with convenient, fast, safe, and satisfactory services.

Bangkok Mass Transit Authority is a state enterprise providing public utility, supporting operations of the Entity in establishing rules and procedures in various aspects of the Entity's business to be consistent with the Corporate Governance; with responsibility, duty awareness, commitment to improve quality, ethics and morality of good governance; allowing all stake holders' access to information thoroughly and equally; promoting good organizational culture, transparent and auditable work flows to ensure that all of its customers, employees, people, and stake holders can trust in BMTA's Corporate Governance which will bring about sustainability and stability.

Bangkok Mass Transit Authority has created standard operation procedure concerning entity-level good governance and called it "Corporate Governance Policy" to which practical guidelines are laid out clearly to promote and encourage compliance among BMTA's different agencies.

The Structure of the Board and its Responsibility

Structure Chart of BMTA Executive Board





บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรีและคณะรักษาความสงบแห่งชาติ โดยพิจารณาผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญหลายด้านจากภาครัฐและภาคเอกชน ประกอบด้วยประธานกรรมการและกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าห้าคนแต่ไม่เกินสิบเอ็ดคน และให้อำนาจการเป็นเลขานุการคณะกรรมการโดยตำแหน่ง คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบต่อรัฐวิสาหกิจตามที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.2519 โดยประธานกรรมการมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการให้เป็นที่ยอมรับ สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและสังคมโดยรวม ยึดหลักการทำงานร่วมกันภายใต้กรอบของหลักธรรมาภิบาลและนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตลอดจนมีความรับผิดชอบในฐานะกรรมการเท่าเทียมกัน



Role of the BMTA Board of Direct

The Board of Directors of the Bangkok Mass Transit Authority was appointed by the Cabinet and National Council for Peace and Order based on the qualifications of eminent persons specialized in various fields of knowledge from both the government and private sectors. It is composed of a Chairman of the Board and other members of the Board not less than eleven persons. The Director of the BMTA serves as the ex-officio Secretary of the Board. The Board carries out its functions under its responsibilities towards the state enterprise as stipulated in the Royal Decree establishing the Bangkok Mass Transit Authority B.E. 2519. The Chairman of the Board adheres to the principle of managing the organization so that it is recognized and trusted by the people and society as whole by working as a team under the framework of good governance and policy of good corporate governance as well as equal responsibility as member of the Board.





นโยบายกำหนดค่าตอบแทนและรายละเอียดค่าตอบแทนของ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้กำหนดการประชุมตามปกติเป็นประจำทุกเดือน และมีการประชุมพิเศษตามความจำเป็น ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ จ่ายเป็นค่าตอบแทนรายเดือนและค่าเบี้ยประชุม กำหนดขึ้นโดยกระทรวงการคลังด้วยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 2 กรกฎาคม 2556 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การจ่ายอัตราค่าตอบแทนรายเดือน โดยให้ประธานกรรมการรัฐวิสาหกิจได้รับอัตราค่าตอบแทนรายเดือนเป็นสองเท่าของกรรมการรัฐวิสาหกิจ และการจ่ายเบี้ยประชุมในอัตราคนละ 8,000 บาท โดยประธานกรรมการจะได้รับเพิ่มร้อยละ 25 เป็นเงิน 10,000 บาท รองประธานคนที่ 1, 2 จะได้รับเพิ่มอีกคนละ 12.5% เป็นเงิน 9,000 บาท

สำหรับในปีงบประมาณ 2561 นี้ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การได้มีการประชุมรวม 15 ครั้ง ค่าเบี้ยประชุมเป็นเงิน 744,000 บาท และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นเงิน 923,518.13 บาท รวมเป็นเงิน 1,667,518.13 บาท

คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2560 มีการประชุมรวม 9 ครั้ง (ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 – 31 มีนาคม 2561)

ลำดับที่	ผู้เข้าประชุม	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1	นายณัฐชาติ จารุจินดา	ประธานกรรมการ	9
2	พลโท วรวิทย์ บัญญัติสิทธิ์	รองประธานกรรมการคนที่ 1	4
3	น.ส.สุทธิรัตน์ รัตนโชติ	รองประธานกรรมการคนที่ 2	3
4	นายสมศักดิ์ ห่มม่วง	กรรมการ	8
5	รศ.คณิต วัฒนวิเชียร	กรรมการ	8
6	รศ.อรรถรัตน์ มุ่งเจริญ	กรรมการ	8
7	รศ.พัชรา พ็ชรพานิช	กรรมการ	4
8	พลตำรวจตรี ประสิทธิ์ เฉลิมวุฒิศักดิ์	กรรมการ	8
9	นายชัยชนะ มิตรพันธ์	กรรมการ	4
10	นายสมศักดิ์ ประถมศรีเมฆ	กรรมการ	9
11	นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล	กรรมการและเลขานุการ	0

ลำดับที่ 7 ลาออกตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2560

ลำดับที่ 11 ไปปฏิบัติหน้าที่เจ้าหน้าที่ของรัฐประจำสำนักนายกรัฐมนตรี ตามกรอบอัตรากำลังชั่วคราว เป็นกรณีพิเศษที่จัดให้มีขึ้นในสำนักนายกรัฐมนตรี ตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2560

Policy and Details on Remuneration of the BMTA Board of Directors

The Board of Directors of the Bangkok Mass Transit Authority has scheduled regular monthly meetings as well as extraordinary meetings as needed. The remuneration given to the Board of Directors is on a monthly basis in the form of a monthly allowance and meeting allowance set by the Ministry of Finance and approved by the Cabinet on 2 July 2013. This standard of meeting allowance given on a monthly basis grants the chairman of the board of state enterprises an allowance two times of the board members, and meeting allowance is 8,000 baht per person, with the chairman of the board receiving 25 % more to total 10,000 baht and the first and second vice chairman receiving 12.5 % more to total 9,000 baht.

In fiscal year 2018, the Board of Directors held a total of 15 meetings, receiving meeting allowance of 744,000 baht and monthly allowance of 923,518.13 baht, totaling 1,667,518.13 baht.

The committee appointing from the resolution of the cabinet on 25 July 2017 had 9 meetings
(From 1 October 2017-31 March 2018)

Order	Name of Person Attending the Meeting	Position	No. of Meetings Attended
1	Mr. Nattachat Charuchinda	Chairman	9
2	Lt. Gen. Varah Boonyasit	Vice president Chairman No.1	4
3	Miss Suttirat Rattanachot	Vice president Chairman No.2	3
4	Mr. Somsak Hommuang	Director	8
5	Assoc.Prof. Khanit Wattanavichian	Director	8
6	Assoc. Prof. Thumrongrut Mungcharoen	Director	8
7	Assoc. Prof. Pachara Pacharavanich	Director	4
8	Pol. Maj. Gen. Prasit Chalermvutisak	Director	8
9	Mr. Chaichana Mitrpant	Director	4
10	Mr. Somsak Pratomsrimek	Director	9
11	Mr. Surachai Eamvachirasakul	Director and secretary	0

No. 7 Resigned on December 22 December 2017.

No. 11 Transferred to perform as public officer at Prime Minister's Office according to the particular temporary manpower planning for Prime Minister's Office from 22 March 2017.

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2560

1	นายณัฐชาติ	จารุจินดา	ประธานกรรมการ
2	พลโท วราห์	บุญญะสิทธิ์	กรรมการ
3	นางสาวสุทธิรัตน์	รัตนโชติ	กรรมการ
4	นายสมศักดิ์	ห่มม่วง	กรรมการ
5	รศ.คณิต	วัฒนวิเชียร	กรรมการ
6	รศ.อัมรินทร์	มุ่งเจริญ	กรรมการ
7	รศ.พัชรา	พัชรานิช	กรรมการ
8	พลตำรวจตรี ประสิทธิ์	เฉลิมวุฒิศักดิ์	กรรมการ
9	นายชัยชนะ	มิตรพันธ์	กรรมการ
10	นายสมศักดิ์	ประภมศรีเมฆ	กรรมการ

หมายเหตุ เดือนเมษายน 2561 ไม่มีการประชุม

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2561 มีการประชุมรวม 6 ครั้ง (ตั้งแต่วันที่ 22 พฤษภาคม - 30 กันยายน 2561)

ลำดับที่	ผู้เข้าประชุม	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1	นายณัฐชาติ จารุจินดา	ประธานกรรมการ	6
2	พลเอก วราห์ บุญญะสิทธิ์	รองประธานกรรมการคนที่ 1	4
3	น.ส.สุทธิรัตน์ รัตนโชติ	รองประธานกรรมการคนที่ 2	3
4	นายสมศักดิ์ ห่มม่วง	กรรมการ	5
5	รศ. อัมรินทร์ มุ่งเจริญ	กรรมการ	5
6	นายยุกต์ จารุภูมิ	กรรมการ	6
7	นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ	กรรมการ	6
8	นายชัยชนะ มิตรพันธ์	กรรมการ	4
9	รศ. วันชัย รัตนวงษ์	กรรมการ	6
10	นายวิชิต จรัสสุขสวัสดิ์	กรรมการ	5

The Administrative Committee of BMTA appointing by the cabinet on 25 July 2017

1	Mr. Nattachat	Charuchinda	Chairman
2	Lt. Gen. Varah	Boonyasit	Vice president Chairman No.1
3	Miss Suttirat	Rattanachot	Vice president Chairman No.2
4	Mr. Somsak	Hommuang	Director
5	Assoc. Prof. Khanit	Wattanavichian	Director
6	Assoc. Prof. Thumrongrut	Mungcharoen	Director
7	Assoc. Prof. Pachara	Pacharavanich	Director
8	Pol. Maj. Gen. Prasit	Chalermvutisak	Director
9	Mr. Chaichana	Mitrpant	Director
10	Mr. Somsak	Pratomsrimek	Director

Remark No meeting in April 2018

The Administrative Committee of BMTA appointing by the cabinet on 22 May 2018 had 6 meetings (From 22 May - 30 September 2018)

Order	Name of Person Attending the Meeting		Position	No. of Meetings Attended
1	Mr. Nattachat	Charuchinda	Chairman	6
2	Gen. Varah	Boonyasit	Vice president Chairman No.1	4
3	Miss Suttirat	Rattanachot	Vice president Chairman No.2	3
4	Mr. Somsak	Hommuang	Director	5
5	Assoc.Prof. Dr. Thumrongrat	Mungcharoen	Director	5
6	Mr. Yook	Jarupume	Director	6
7	Mr. Sorasak	Saensombat	Director	6
8	Mr.Chaichana	Mitrpant	Director	4
9	Assoc. Prof. Wanchai	Rattanawong	Director	6
10	Mr. Vichit	Charadsooksawad	Director	5

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2561

1	นายณัฐชาติ	จารุจินดา	ประธานกรรมการ
2	พลเอก วราห์	บุญญะสิทธิ์	กรรมการ
3	นางสาวสุทธิรัตน์	รัตนโชติ	กรรมการ
4	นายสมศักดิ์	ห่มม่วง	กรรมการ
5	รศ. อารงรัตน์	มุ่งเจริญ	กรรมการ
6	นายยุกต์	จารุภูมิ	กรรมการ
7	นายศรศักดิ์	แสนสมบัติ	กรรมการ
8	นายชัยชนะ	มิตรพันธ์	กรรมการ
9	รศ. วันชัย	รัตนวงษ์	กรรมการ
10	นายวิชิต	จรัสสุขสวัสดิ์	กรรมการ

หมายเหตุ ชุดเดิมหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีหนังสือลงวันที่ 21 กรกฎาคม 2557 แต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการอื่นในคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (พลตำรวจเอก เอก อังสนานนท์) ชุดใหม่ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2560 แต่งตั้ง (นายณัฐชาติ จารุจินดา)



The Administrative Committee of BMTA appointing by the cabinet on 22 May 2018

1	Mr. Nattachat	Charuchinda	Chairman
2	Gen. Varah	Boonyasit	Director
3	Miss Suttirat	Rattanachot	Director
4	Mr. Somsak	Hommuang	Director
5	Assoc. Prof. Thumrongrut	Mungcharoen	Director
6	Mr. Yook	Jarupume	Director
7	Mr. Sorasak	Saensombat	Director
8	Mr. Chaichana	Mitrpant	Director
9	Assoc. Prof. Wanchai	Rattanawong	Director
10	Mr. Vichit	Charadsooksawad	Director

Note: The Head of the National Council for Peace and Order (former) appointed the Chairman of the Board and directors of BMTA Board of Directors dated 21 July 2014 (Pol.Gen. Aek Angsanant). (New) The Cabinet's resolution on 25 July 2017 was to appointed (Mr.Nuttachat Charuchinda).





ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ให้รัฐวิสาหกิจรายงานค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน และค่าตอบแทนอื่นของผู้บริหารระดับสูง 3 ปี ย้อนหลัง “ผู้บริหารระดับสูง” หมายถึง ผู้บริหารสูงสุด และผู้บริหารลำดับถัดลงมาหนึ่งลำดับ

ค่าตอบแทนของผู้บริหาร ขสมก.

	รายชื่อผู้บริหาร	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทน / เดือน		
			ปี 2559	ปี 2560	ปี 2561
1	นายประยูร ช่วยแก้ว	รักษาการผู้อำนวยการ	84,230	87,970	93,810
2	นางพนิดา ทองสุข	รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร	84,230	87,970	93,810
3	นายคมสัน โชติประดิษฐ์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ	80,560	84,230	87,970
4	นายสมควร นาสนม	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1	66,350	69,840	73,370
5	นายสาคร รุ่งสวัสดิ์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 2	57,830	62,900	66,350



Remuneration of the Executives

The state enterprise is required to report monetary compensation and other compensation of high ranking executives past 3 years. "High ranking executives" means the highest ranking executive and the position that is one level lower.

Remuneration of the BMTA Executives

	Name		Position	Remuneration/Month		
				Year 2016	Year 2017	Year 2018
1	Mr.Prayoon	Choygeo	Acting Director	84,230	87,970	93,810
2	Mrs.Panida	Thongsuk	Deputy Director (Administration)	84,230	87,970	93,810
3	Mr.Komson	Chotpradit	Assistant Director of Private Joint Bus Operation	80,560	84,230	87,970
4	Mr.Somkaun	Nasanom	Assistant Director (Bus Operation 1)	66,350	69,840	73,370
5	Mr.Sakon	Rongsawat	Assistant Director (Bus Operation 2)	57,830	62,900	66,350





ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วย ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ.2553

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 26 (2) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 และเพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่า ด้วยหลักเกณฑ์ และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 ซึ่งออกตามมาตรา 3/1 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2545 องค์การขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครจึงวางระเบียบว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติ เพื่อเสริมสร้างให้มีการปฏิบัติตนให้เป็นไปตามระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมี ความชัดเจน เกิดความรวดเร็วเป็นธรรม จัดการทุจริตมิชอบ รวมถึง หลีกเลี่ยงกฎหมายเพื่อแสวงหา ประโยชน์ส่วนตน เป็นการป้องกันการดำเนินการใด ๆ ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ของพนักงานและลูกจ้างไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ.2553”

ข้อ 2 ในระเบียบนี้

“องค์การ” หมายความว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ผู้ปฏิบัติงาน” หมายความว่า พนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งที่ดำรงตำแหน่งบริหารและมีได้ดำรงตำแหน่งบริหาร และให้หมายความรวมถึงลูกจ้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือผลประโยชน์ทับซ้อนระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” หมายความว่า การใช้ตำแหน่งหน้าที่ของตนเองทั้งทางตรงและทางอ้อมในการแสวงหาผลประโยชน์ให้กับตนเอง คู่สมรส เครือญาติ พวกพ้องหรือบุคคลอื่นใด โดยอาศัยการกระทำใดๆ ที่มีกับองค์การหรือในนามองค์การ หรือมีผลถึงกิจกรรมขององค์การ ซึ่งทำให้เกิดผลประโยชน์ได้เสียในการกระทำนั้น และขัดแย้งหรือมีผลกระทบต่อนโยบายขององค์การ

“บุคคลในครอบครัว” หมายความว่า คู่สมรส บุตร บิดา มารดา พี่น้องร่วมบิดา มารดาหรือร่วมบิดาหรือมารดาเดียวกัน

“ญาติ” หมายความว่า บุพการี ผู้สืบสันดาน พี่น้องร่วมบิดามารดาหรือร่วมบิดาหรือร่วมมารดาเดียวกัน ลุง ป้า น้า อา คู่สมรส ผู้บุพการีหรือผู้สืบสันดานของคู่สมรส บุตรบุญธรรม หรือผู้รับบุตรบุญธรรม

“พวกพ้อง” หมายความว่า ญาติ มิตรสหาย

“ประโยชน์” หมายความว่า เงิน ทรัพย์สิน ประโยชน์ในลักษณะที่เป็นทรัพย์สินหรือ สิ่งอื่นใด

“ของขวัญ” หมายความว่า เงิน ทรัพย์สิน หรือผลประโยชน์อื่นใดที่ให้แก่กัน เพื่ออวยชัยไมตรีและให้หมายรวมถึง เงิน ทรัพย์สินหรือประโยชน์อื่นใดที่เป็นรางวัล หรือโดยเสนหาหรือเพื่อการสรรเสริญ หรือให้เป็นสินน้ำใจและให้หมายความรวมถึงการให้สิทธิพิเศษ ซึ่งมีได้เป็นสิทธิที่จัดไว้สำหรับบุคคลทั่วไปในการได้รับการลดราคาทรัพย์สิน หรือการให้สิทธิพิเศษในการได้รับการบริการหรือความบันเทิง หรือบริการฝึกอบรม ตลอดจนการออกค่า ใช้จ่ายในการเดินทางหรือท่องเที่ยว ค่าที่พัก ค่าอาหาร หรือสิ่งอื่นใดในลักษณะเดียวกันไม่ว่าจะเป็นบัตร ตัว หรือหลักฐานอื่นใด การชำระเงินให้ล่วงหน้า หรือการคืนเงินไว้ในภายหลัง

“ประโยชน์อื่นใด” หมายความว่า สิ่งที่มีมูลค่า เช่น การลดราคา การรับความบันเทิง การรับบริการ การรับการฝึกอบรม หรือสิ่งอื่นใดในลักษณะเดียวกัน

“ประเพณีนิยม” หมายความว่า เทศกาลหรือวันสำคัญ ซึ่งอาจมีการให้ของขวัญกันและ ให้ให้หมายความรวมถึงโอกาสในการแสดงความยินดี การแสดงความขอบคุณ การต้อนรับ การแสดงความเสียใจ หรือการให้ความช่วยเหลือตามมารยาทที่ถือปฏิบัติกันตามปกติในสังคมด้วย

ข้อ 3 การกระทำหรือเหตุการณ์ในกรณีต่อไปนี้ ให้ถือเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(1) การใช้ข้อมูลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองหรือผู้อื่น

(2) การดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือเป็นผู้ถือหุ้นสำคัญในกิจการที่เป็นคู่สัญญาที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เว้นแต่การดำรง ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือตำแหน่งการบริหารอื่นที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษร

(3) การมีบุคคลในครอบครัวเป็นผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการหรือเป็นผู้ถือหุ้นเสียงข้างมากในกิจการที่เป็นคู่สัญญาที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ข้อ 4 การรับหรือการให้ของขวัญในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(1) การรับของขวัญจากบุคคลอื่นซึ่งมิใช่ญาติหรือบุคคลในครอบครัวที่ไม่เป็นไปตามปกติประเพณีนิยมหรือที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาทกรณีมีความจำเป็นที่ต้องรับ ของขวัญ ไว้ เพื่อรักษาไมตรี มิตรภาพ หรือความสัมพันธ์อันดี ผู้รับต้องแจ้งข้อเท็จจริงในแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1) ต่อผู้บังคับบัญชาทันทีที่สามารถกระทำได้ เพื่อให้คำวินิจฉัยว่ามีความเหมาะสมและสมควรที่จะให้รับของขวัญไว้เป็นสิทธิของตนหรือไม่ หากผู้บังคับบัญชาวินิจฉัยว่าไม่สมควรก็ให้ส่งมอบของขวัญนั้นเป็นสิทธิขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(2) การยินยอมหรือรู้เห็นเป็นใจให้บุคคลในครอบครัวของตนรับของขวัญที่มีราคาหรือมูลค่า เกินกว่าสามพันบาท จากผู้บังคับบัญชาหรือผู้ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ให้ในกรณีที่บุคคลในครอบครัวของผู้ปฏิบัติงาน ได้รับของขวัญไว้ก่อนแล้วแต่ผู้ปฏิบัติงานได้ทราบในภายหลัง ให้ดำเนินการตามข้อ 5 (1) หรือ ข้อ 7 แล้วแต่กรณี

(3) การให้ของขวัญที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาทแก่ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลในครอบครัวของผู้บังคับบัญชา ทั้งนี้ การรับหรือการให้ของขวัญตาม (1) ถึง

(3) ถ้าเป็นไปตามประเพณีนิยมและมีราคาหรือมูลค่าไม่เกินกว่าสามพัน ให้สามารถกระทำได้

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 issues 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 interest of its personnel, as follows :

Item 1 This regulations 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 of half blood, uncle, aunt, spouse, parent or descendant of spouse, adopted child or child adopter.

"partisan" means relative, friend

"benefit" 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.

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 from 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 Receive or giving a gift 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 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) พนักงานผู้ใดมีการกระทำที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้พนักงานผู้นั้นเปิดเผยข้อเท็จจริงต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้อำนวยการทันทีที่สามารถประจำได้ตามแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1) และให้พนักงานผู้นั้นขอลอนตัวจากกรการเป็นกรรมการหรือการมีส่วนร่วมในกิจกรรมนั้นๆ

ข้อ 5 ผู้ปฏิบัติงานถือปฏิบัติในเรื่องเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนี้

(1) สอดส่องดูแลและจัดการแก้ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างผู้ปฏิบัติงานกับองค์การรวมทั้งดูแลการใช้ทรัพย์สินขององค์การให้เป็นไปโดยถูกต้อง และมุ่งประโยชน์ขององค์การเป็นหลัก

(2) ปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์สูงสุดขององค์การไม่แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว

(3) ไม่อาศัยหรือยอมให้ผู้อื่นอาศัยตำแหน่งหน้าที่ของตนเอง ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมหาผลประโยชน์จากองค์การเพื่อตนเองหรือผู้อื่น

(4) รักษาความลับของลูกค้าและขององค์การ รวมถึงไม่นำความลับไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่น

(5) ไม่ยอมให้ประโยชน์ส่วนตัว หรือประโยชน์ของบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับตนเองขัดแย้งกับผลประโยชน์ขององค์การ

(6) ต้องเปิดเผยในเรื่องผลประโยชน์ซึ่งตนเองมีในองค์กรใดหรือธุรกรรมใดที่จะขัดแย้งกับผลประโยชน์ขององค์การและไม่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเกี่ยวกับกิจกรรมที่ตนเองมีผลประโยชน์อยู่ด้วย

(7) ไม่กระทำการใด ๆ ไม่ว่าจะเป็ทางตรงหรือทางอ้อมในการดำเนินงานหรือปฏิบัติงานตามนโยบายของรัฐบาลทุก ๆ โครงการโดยมุ่งผลประโยชน์ของตนเองหรือผู้ร่วมงานมากกว่าผลประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสารและผู้เข้าร่วมโครงการตามนโยบายของรัฐบาล

(8) ไม่กระทำการใด ๆ ไม่ว่าจะเป็ทางตรงหรือทางอ้อมในขบวนการจัดซื้อ จัดหา จัดจ้าง ตามระเบียบว่าด้วยการพัสดุ ซึ่งเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(9) ต้องให้ข้อมูลถูกต้อง ชัดเจน ครบถ้วนแก่คู่ค้าหรือลูกค้าด้วยวิธีที่เปิดเผยและให้โอกาสลูกค้าหรือคู่ค้าเท่าเทียมกัน

(10) รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะใด ๆ ที่ลูกค้าหรือคู่ค้าร้องเรียนหรือแนะนำเพื่อปรับปรุงแก้ไขที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน

ข้อ 6 ผู้บังคับบัญชาต้องไม่แต่งตั้ง หรือมอบหมายผู้ที่ อาจจะมี ความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นคณะกรรมการ คณะทำงาน หรือเป็นผู้พิจารณา หรือเกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลให้ความเห็นหรือมีอำนาจสั่งการในเรื่องนั้น

ข้อ 7 ให้ผู้อำนวยการและพนักงานปฏิบัติ งานทุกคนจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ) เป็นประจำในเดือนธันวาคมของทุกปี หรือเมื่อได้รับตำแหน่งใหม่ หรือเมื่อมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นระหว่างปี

รายงานของผู้อำนวยการให้นำเสนอต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับพนักงานให้นำเสนอต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้อำนวยการ และให้รองผู้อำนวยการ ผู้อำนวยการสำนัก / ผู้อำนวยการเขต เป็นผู้เก็บรักษารายงานดังกล่าวไว้ อย่างน้อย 2 ปี

ข้อ 8 การใช้แบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้ดำเนินการ ดังนี้

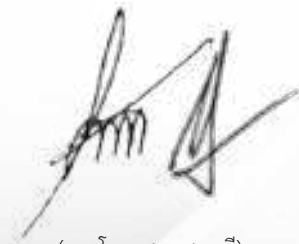
(1) ให้พนักงานทุกคนรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นรายบุคคลตามแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1)

(2) ให้รองผู้อำนวยการ/ ผู้อำนวยการสำนัก / ผู้อำนวยการเขตจัดทำสรุป

รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงานทุกคนในสังกัด ตามแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ สำหรับพนักงานสังกัด ผู้อำนวยการให้จัดทำสรุปรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์เสนอผู้อำนวยการ

ข้อ 9 ในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบนี้ ให้ผู้อำนวยการเป็นผู้วินิจฉัยและให้ถือคำวินิจฉัยของผู้อำนวยการเป็นที่สุด

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป
ให้ไว้ ณ วันที่ 30 เมษายน 2553



(นายโอภาส เพชรมณี)
ผู้อำนวยการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(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 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 must interest of the organization, not seeking for personal interest.

(3) Do not use or allow other 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) 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, on 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 of correct it.

Item 6 The superior must not not appoint or assign a person who may have 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.

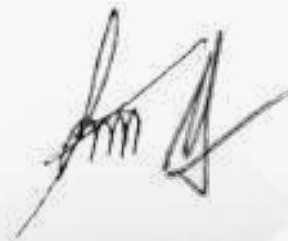
Item 8 To use the report form for conflict of interest case, should proceed as follows :

(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



รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิ และมีประสบการณ์ด้านการเงิน กฎหมาย และการบริหารองค์กร จำนวน 3 ท่าน คือ นางสาวสุทธิรัตน์ รัตนโชติ เป็นประธานกรรมการ พลเอก วราห์ บุญยงสิทธิ์ และ นายยุกต์ จารุภูมิ เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบทำหน้าที่เป็นเลขานุการ คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติหน้าที่ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลัง ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ และหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ พ.ศ.2555 คู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง และกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนโยบายเน้นการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการมีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี ซึ่งในปีงบประมาณ 2561 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุม 4 ครั้ง โดยได้มีการหารือร่วมกับฝ่ายบริหาร เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชี ในเรื่องที่เกี่ยวข้องสรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ได้ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานงบการเงินประจำปี 2560 และงบการเงินรายไตรมาส ปีงบประมาณ 2561 รวมทั้งพิจารณารายงานผลการดำเนินงานและประมาณการเงินสดรับ-จ่าย และผลวิเคราะห์การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นรายเดือน โดยพิจารณากระบวนการจัดทำรายงานทางการเงิน และการเปิดเผยข้อมูล เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินได้จัดทำอย่างครบถ้วน ถูกต้อง น่าเชื่อถือ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี

2. การสอบทานการบริหารความเสี่ยง ประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายใน และกระบวนการกำกับดูแลที่ดี

คณะกรรมการตรวจสอบโดยสำนักตรวจสอบ ได้สอบทานกระบวนการจัดทำรายงานการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน ว่าด้วยการกำหนดมาตรฐานการควบคุมภายใน พ.ศ.2544 ข้อ 6 พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายในที่ได้จากการประเมินตนเองของหน่วยงานย่อย รวมทั้งสอบทานและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปฏิบัติงานตามระบบงาน ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานขององค์การ เช่น การแก้ไขปัญหาการขาดอัตราค่าจ้างพนักงานขับรถ ระบบควบคุมสถิติ ผลประโยชน์ การจัดซื้อ-จัดจ้าง ระบบงานควบคุมพัสดุตัว ระบบงานควบคุมพัสดุน้ำมัน การควบคุมระบบสารสนเทศ การดำเนินงานด้านอุบัติเหตุ การกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ การซ่อมบำรุงรักษารถยนต์โดยสาร เป็นต้น

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทาน และอนุมัติกฎบัตรสำนักตรวจสอบ เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของหน้าที่ และความรับผิดชอบ ขอบเขตการปฏิบัติงาน สิทธิและความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ ของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน อนุมัติแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ (Strategic Audit Plan) ปี 2562 - 2566 แผนการตรวจสอบประจำปี (Audit Plan) ประจำปี 2562 ประกอบด้วย แผนการปฏิบัติงาน งบประมาณประจำปี และแผนพัฒนาบุคลากร สอบทานคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายในปี 2561 สำหรับด้านการเสริมสร้างความมั่นใจในงานตรวจสอบภายใน จัดให้มีการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน และจัดทำแผนเพื่อปรับปรุงการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ติดตามความคืบหน้าตามแผนปฏิบัติงาน นอกจากนี้ส่งเสริมและสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาความรู้ในงานตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง

4. การหารือร่วมกับผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมหารือร่วมกับผู้สอบบัญชี ในประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการตรวจสอบของผู้สอบบัญชี ข้อสังเกตจากการตรวจสอบงบการเงิน ปัญหาหรืออุปสรรคในการปฏิบัติงานตรวจสอบ รายการปรับปรุงบัญชีที่มีสาระสำคัญที่พบจากการตรวจสอบประเด็นที่อาจเกิดการทุจริตหรือการกระทำผิดกฎหมายและประเด็นอื่นๆ ที่ตรวจพบจากการตรวจสอบงบการเงินแต่ไม่ได้ออกรายงานเป็นข้อสังเกต

5. การสอบทานรายงานผลการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานผลการตรวจสอบการจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงาน เขตการเดินรถที่ 1-8 และสำนักงานใหญ่ โดยไม่พบว่ามี ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

6. การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีการปฏิบัติตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยประเมินผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งคณะ ตามแนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ ที่กำหนดโดยกระทรวงการคลัง และรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ

7. ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

ชสมก. เป็นรัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี โดยได้รับค่าตอบแทน เป็นจำนวนเงิน 1,100,000.-บาท

Audit Committee's Report

The Committee to Inspect State Enterprises for the Bangkok Mass Transit Authority comprises three eminent persons with experiences in finance, law and organizational management, namely Miss.Suttirat Rattanachot, Committee Chair, Lt.Gen.Varah Boonyasit and Mr.Yook Jarupume being Committee members, with Director of Audit Department acting as secretary. Their tasks are to inspect operations as assigned by the Board of Directors, according to the Ministry of Finance Regulation on the Committee to Inspect State Enterprises of B.E. 2555, the Handbook for Internal Control of State Enterprises, Ministry of Finance and the Charter of the Committee. The Committee's policy focuses on implementing good governance activities and an effective internal auditing/inspection system. In fiscal year 2018, the Committee held four meetings in consultation with the executives, internal auditors and a certified accountant on related issues. Summary is as follows :

1. Verification of Financial Reports

The Audit Committee has conducted verification of financial statements for the fiscal year 2017 and quarterly financial statements of fiscal year 2018 as well as consideration of performance, estimated cash receivables-payables and analysis of Bangkok Mass Transit Authority's performance on a monthly basis. The consideration was based on financial reports and disclosure of information to ensure that all the financial reports have been prepared in a complete, accurate, reliable manner and in compliance with accepted accounting standards.

2. Verification of Risk Management, Internal Control Effectiveness, and Corporate Governance

The Audit Committee, by Audit Bureau, has conducted verification of report preparation for internal control according to the Regulations of the State Audit Committee on Internal Control Standardisation B.E. 2544 (2001) Clause 6. The Committee also monitored the improved internal control relating to operation compliance with operation system, rules, regulations, and applicable laws in connection with BMTA administration. This included the solution of driver personnel shortage, Benefit control system, procurement system, ticket control system, oil and fuel control system, information system control, accident protocol, public-private bus governance, and maintenance.

3. Administering internal oversight

The Committee vetted and approved the Audit Department's Charter to improve its duties and responsibilities, scope of work, rights and independence. It also approved the Strategic Audit Plan for 2018-2023 and the Annual Audit Plan for 2018 which included the work plan, annual budget and personnel development plan. The Handbook for Internal Audit 2017 was also reviewed to build confidence in internal auditing. In addition, an evaluation of the quality of internal auditing as held and a Work Plan to improve internal auditing was drafted as well as its follow-up. Moreover, the continuous development of skills of the internal audit officials was also promoted and supported.

4. Consultation with the Certified Accountant

The Committee consulted with the certified accountant on his/her auditing direction and approach as well as on observations and obstacles in carrying out the task, important items to be amended, issues that may be a risk for corruption or illicit actions, and other issues observed in the auditing process that have not been reported.

5. Checking the report on conflict of interests

The Committee reviewed and checked the report on conflict of interests of the BMTA employees in Bus Operation Zones 1-8 and the headquarters and did not find any case of conflict of interests.

6. Maintaining quality of Audit Committee

Audit Committee shall comply with the charter of Audit Committee and evaluate the performance of the entire committee in accordance with the practice for Audit Committee in the enterprise determined by Ministry of Finance, and report the evaluation result to the Administrative Committee.

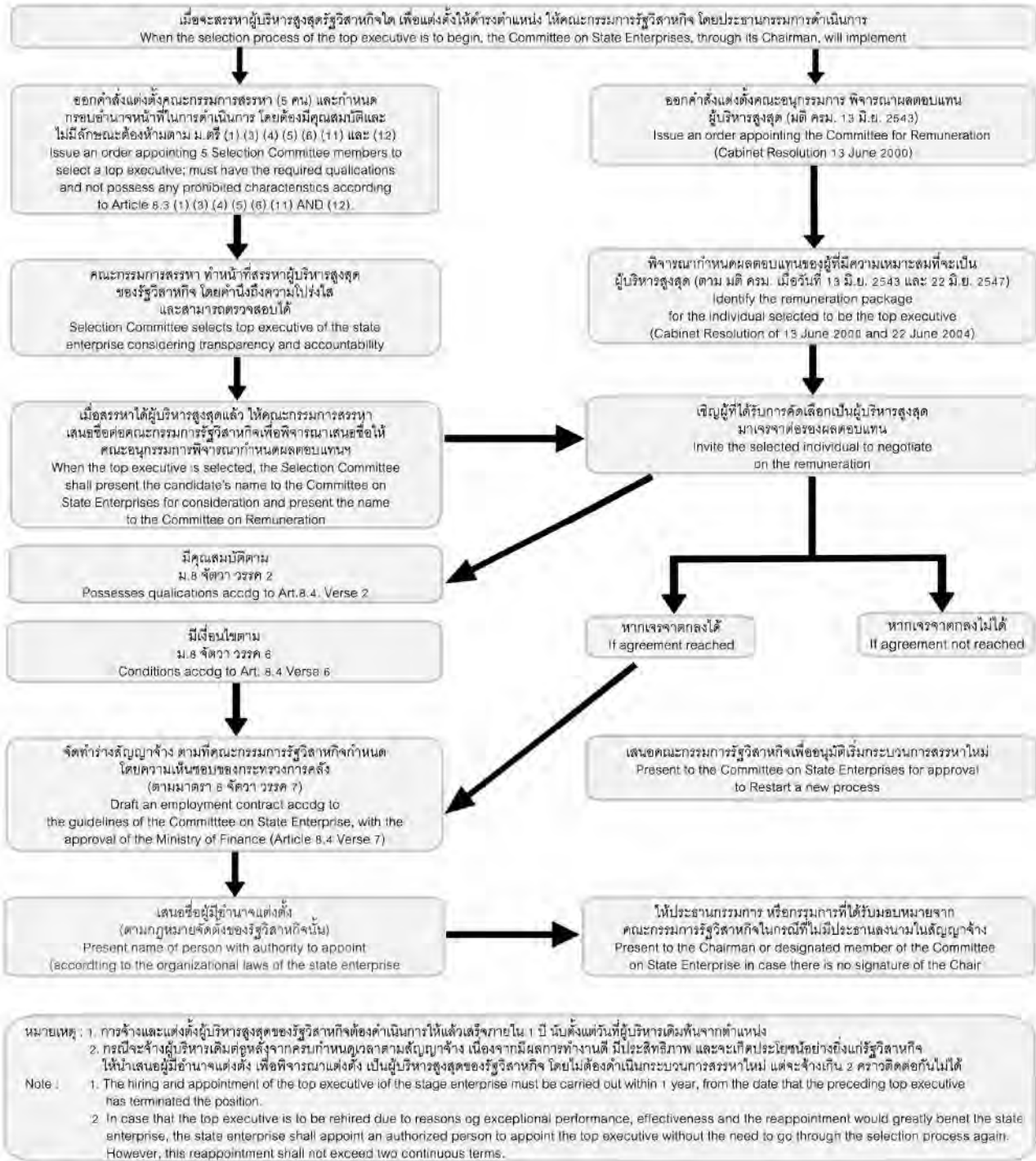
7. Remuneration for the Certified Accountant

The BMTA is a state enterprise with the Office of the Auditor-General acting as its certified accountant. The remuneration is 1,100,000 baht.



รายงานคณะกรรมการสรรหา Report of Selection Committee

แผนภาพขั้นตอนและแนวทางในการสรรหาผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจ
ตามพระราชบัญญัติคุณสมบัติมาตรฐานสำหรับกรรมการและพนักงานรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 6) พ.ศ.2550
Chart on the process and approach in selecting the top executive of the state enterprise According to the according to the Royal Decree on the top executive is to begin the Committee on State Enterprises 16th Edition B.E. 2550



ที่มา : สำนักกฎหมาย สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง
 Source : Legal Bureau, State Enterprise Policy Office, Ministry of Finance

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561
Bangkok Mass Transit Authority Statement of Financial Position As of 30 September 2018

		หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	หมายเหตุ / Remarks	2561 / 2018	2560 / 2017
สินทรัพย์ / Assets			
สินทรัพย์หมุนเวียน / Current assets			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด / cash and cash equivalent	5.1	3,978,479,723.87	1,582,259,052.28
ลูกหนี้การค้า / Account receivable	5.2	119,451,950.66	134,255,574.95
ลูกหนี้อื่น / Other receivable	5.3	1,546,293,235.87	4,212,009,144.38
ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ / Receivable from dismissed employee	5.4	11,500,064.76	1,409,545.61
พัสดุคงเหลือ / Retained material	5.5	22,713,497.21	24,628,805.32
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น / Other current assets	5.6	173,981,801.09	163,433,541.45
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน / Total current assets		5,852,420,273.46	6,117,995,663.99
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน / Non-current assets			
เงินให้กู้ยืมระยะยาว / Long term loan	5.7	3,333,227.21	3,333,227.21
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ / Property, plant and equipment - net	5.8	2,096,450,040.27	1,798,023,459.38
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง / Assets during construction	5.9	123,854,450.00	139,824,700.00
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น / Other non-current assets	5.10	83,947,822.96	68,018,719.94
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน / Total non-current assets		2,307,585,540.44	2,009,200,106.53
รวมสินทรัพย์ / Total assets		8,160,005,813.90	8,127,195,770.52

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

Remarks are the intergral part of this financial statement



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561
 Bangkok Mass Transit Authority Statement of Financial Position As of 30 September 2018

		หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	หมายเหตุ / Remarks	2561 / 2018	2560 / 2017
หนี้สินและส่วนของทุน / Liabilly and Capital			
หนี้สินหมุนเวียน / Current liability			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ๆ / Account payable and others	5.11	1,125,080,859.35	706,874,884.56
ส่วนของหนี้สินระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในปี / Long-term payable within 1 year	5.12	11,940,781,722.28	23,335,250,000.00
เงินกู้ยืมระยะสั้น / Short-term loan	5.13	2,946,803,000.00	2,962,300,000.00
ดอกเบี้ยค้างจ่าย / Accrued interest		852,683,693.33	922,962,601.43
หนี้สินหมุนเวียนอื่น / Other current liability	5.14	813,885,959.17	783,177,022.09
รวมหนี้สินหมุนเวียน / Total current liability		17,679,235,234.13	28,710,564,508.08
หนี้สินไม่หมุนเวียน / Non-current liability			
เงินกู้ยืมระยะยาว / Long term loan	5.15	88,533,797,000.00	71,814,698,889.98
รายได้รอการรับรู้ / Deferred income	5.16	58,691,684.53	143,757,718.83
ประมาณการหนี้สินระยะยาว / Estimated long-term liability	5.17	4,508,441,495.00	4,400,404,993.00
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน / Employee benefit obligation	5.18	1,463,868,885.05	1,463,629,733.08
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น / Other non-current assets	5.19	993,466,204.24	565,926,525.82
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน / Total non-current assets		95,558,265,268.82	78,388,417,860.71
รวมหนี้สิน / Total liability		113,237,500,502.95	107,098,982,368.79
ส่วนของทุน / Capital			
ทุนรับจากงบประมาณ / Budgetary capital		11,440,950,427.81	11,370,900,237.81
ทุนจากการรับโอนกิจการ บมส. / Business capital surplus		189,723,158.13	189,723,158.13
ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค / Donated capital surplus	5.20	8,287,464.99	9,488,130.28
ส่วนเกินทุนจากการเพิ่มทรัพย์สิน / Assets surplus		8,278,582.57	8,278,582.57
ขาดทุนสะสม / Deficit		(116,724,734,322.55)	(110,550,176,707.06)
รวมส่วนของทุน / Total capital		(105,077,494,689.05)	(98,971,786,598.27)
รวมหนี้สินและส่วนของทุน / Total liability and capital		8,160,005,813.90	8,127,195,770.52

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้
 Remarks are the intergral part of this financial statement

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับสิ้นสุด วันที่ 30 กันยายน 2561

Bangkok Mass Transit Authority Profit and Loss Statement As of 30 September 2018

หน่วย : บาท / Unit : Baht			
	หมายเหตุ / Remarks	2561 / 2018	2560 / 2017
รายได้ / Revenue			
รายได้จากการเดินรถ / Revenue from bus operation	5.21.1	4,512,371,704.12	6,981,508,699.23
รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ / Revenue from public service subsidy		2,259,376,226.89	809,772,616.00
รายได้อื่น / Others	5.21.2	273,865,639.48	322,792,967.04
รวมรายได้ / Total Revenue		7,045,613,570.49	8,114,074,282.27
ค่าใช้จ่าย / Expense			
ต้นทุนในการเดินรถ / Bus operation overhead	5.22.1	8,639,353,718.83	8,304,460,118.72
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร / Administration overhead	5.22.2	1,647,413,565.22	1,632,634,774.97
ค่าใช้จ่ายอื่น / Others		56,878,308.92	203,498,121.04
ต้นทุนทางการเงิน / Financial cost		2,876,525,593.01	2,890,275,231.64
รวมค่าใช้จ่าย / Total expense		13,220,171,185.98	13,030,868,246.37
ขาดทุนสำหรับปี / Total loss for the period		(6,174,557,615.49)	(4,916,793,964.10)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับงวด / Profit and loss for the period		(6,174,557,615.49)	(4,916,793,964.10)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

Remarks are the integral part of this financial statement



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561
 Bangkok Mass Transit Authority Statement of changes in Capital As of 30 September 2018

	หน่วย : บาท / Unit : Baht					รวมส่วนของทุน / Total capital
	ทุน / Capital		ส่วนเกินทุนจากการ / Capital surplus from		ขาดทุนสะสม / Accumulated deficit	
	งบประมาณ / Budget	รับโอนกิจการ บมส. / Business	รับบริจาค / Donation received	เพิ่มทรัพย์สิน / Assets surplus		
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ต.ค. 2559 Beginning balance as of 1 October 2016	11,348,963,737.81	189,723,158.13	9,765,284.12	8,278,582.57	(105,633,382,742.96)	(94,076,651,980.33)
เงินรับจากงบประมาณ Money received the budget	21,936,500.00	-	-	-	-	21,936,500.00
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์รับบริจาค Depreciation of donated assets	-	-	(277,153.84)	-	-	(277,153.84)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของทุนสำหรับปี Changes in equity for the year	-	-	-	-	-	-
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2560 Net loss year 2017	-	-	-	-	(4,916,793,964.10)	(4,916,793,964.10)
ยอดคงเหลือปลายงวด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2560 Ending balance as of 30 September 2017	11,370,900,237.81	189,723,158.13	9,488,130.28	8,278,582.57	(110,550,176,707.06)	(98,971,786,598.27)
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ต.ค. 2560 Beginning balance as of 1 October 2017	11,370,900,237.81	189,723,158.13	9,488,130.28	8,278,582.57	(110,550,176,707.06)	(98,971,786,598.27)
เงินรับจากงบประมาณ Money received the budget	70,050,190.00	-	-	-	-	70,050,190.00
รับรู้รายได้จากส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค Recognized revenue from donation surplus	-	-	(1,017,372.86)	-	-	(1,017,372.86)
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์รับบริจาค Depreciation of donated assets	-	-	(183,292.43)	-	-	(183,292.43)
การเปลี่ยนแปลงในส่วนของทุนสำหรับปี Changes in equity for the year	-	-	-	-	-	-
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2560 Net loss year 2017	-	-	-	-	(6,174,557,615.49)	(6,174,557,615.49)
ยอดคงเหลือปลายงวด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2561 Ending balance as of 30 September 2018	11,440,950,427.81	189,723,158.13	8,287,464.99	8,278,582.57	(116,724,734,322.55)	(105,077,494,689.05)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

Remarks are the intergral part of this financial statement

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

Bangkok Mass Transit Authority Cash flow Statement As of 30 September 2018

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2561 / 2018	2560 / 2017
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน / Cash flow from operation		
ขาดทุนสำหรับงวด / Loss for the year	6,174,557,615.49	(4,916,793,964.10)
รายการปรับปรุงกำไรหรือขาดทุนสำหรับงวดเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน / Adjustments net profit to cash receivable (payable) from operation		
ค่าเสื่อมราคา / Depreciation	143,130,720.91	143,738,836.31
สินทรัพย์โอนเป็นค่าใช้จ่าย / Asset transfer to expense	15,820.00	-
หนี้สงสัยจะสูญ / Doubtful accounts	148,003,024.87	50,211,712.85
หนี้สูญ / Bad debts	2,834,681.34	4,738,296.51
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร / Loss from fixed asset sale	56,888,950.32	203,468,970.38
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน / Employee benefits obligation	170,445,171.97	165,010,478.74
ต้นทุนทางการเงิน / Financial cost	2,876,525,593.01	2,890,275,231.64
รายได้รอการรับรู้โอนเป็นรายได้ / Deferred Income as Income	(85,107,334.30)	(102,211,080.16)
ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาคโอนเป็นรายได้ / Capital surplus from donation transferred to income	(1,017,372.86)	-
ดอกเบี้ยรับ / Interest receivable	(35,978,517.15)	(20,354,804.42)
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้ดำเนินงาน / Operation loss before change in assets and operation debt	(2,898,816,877.38)	(1,581,916,322.25)
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้ดำเนินงาน / Change in assets and operation debt		
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง / Operation assets (increase) decrease		
ลูกหนี้การค้า / Account receivable	(136,315,107.01)	(137,139,249.58)
ลูกหนี้อื่น / Other receivable	2,670,651,492.38	103,974,007.13
ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ / Receivable from dismissed employee	(9,212,599.07)	(1,693,163.88)
วัสดุคงเหลือ / Retained material	1,915,308.11	(511,438.06)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น / Other current assets	(10,548,259.64)	(7,482,637.13)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น / Other non-current assets	(15,929,103.02)	76,800,612.14
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง) / Operation liability (increase) decrease		
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นๆ / Account payable and others	418,205,974.79	(2,303,594,199.29)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น / Other current liability	32,151,647.08	(579,916,633.35)
ประมาณการหนี้สินระยะยาว / Estimated long-term liability	108,036,502.00	57,817,439.00
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น / Other non-current liability	427,539,678.42	346,851,850.40
เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน / Cash received (paid) from operation	587,878,656.66	(4,027,009,934.87)
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน / Cash received (paid) from operation	(171,648,730.00)	(165,560,550.00)
เงินสดสุทธิที่ใช้ในกิจกรรมดำเนินงาน / Net cash used in operation activities	416,029,926.66	(4,192,570,484.87)



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบกระแสเงินสด (ต่อ) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

Bangkok Mass Transit Authority Cash flow Statement As of 30 September 2018

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2561 / 2018	2560 / 2017
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน / Cash flow from operation		
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์ / Sale of property receivable	17,382,554.36	32,376,785.05
เงินสดจ่ายซื้ออาคารและอุปกรณ์ / Building and equipment payable	(43,166,178.91)	(27,776,149.80)
เงินสดจ่ายซื้อรถโดยสาร / Cash for bus purchase	(386,800,000.00)	-
เงินสดจ่ายซื้อสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง / Cash paid for assets purchase during construction	(70,050,190.00)	(21,621,500.00)
ดอกเบี้ยรับ / Interest receivable	30,446,038.29	15,432,449.31
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน / Net cash provided used in investing activities	(452,187,776.26)	(1,588,415.44)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน / Cash flow from financing activities		
เงินสดรับจากงบประมาณ / Cash received from budget	70,050,190.00	21,621,500.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมธนาคารระยะสั้น / Short-term loan receivable	2,946,803,000.00	4,130,360,000.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมธนาคารระยะยาว / Long-term loan receivable	29,841,757,000.00	12,237,689,000.00
เงินสดรับจากการออกพันธบัตรระยะยาว / Long-term bond issuance receivable	-	10,863,660,000.00
เงินสดจ่ายชำระหนี้เงินกู้ยืมธนาคารระยะสั้น / Short-term loan payable	(2,962,300,000.00)	(9,317,340,000.00)
เงินสดจ่ายชำระหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวก่อนครบกำหนดชำระ / Long-term loan payment prior to the due date	(1,181,877,167.70)	(178,280,110.02)
เงินสดจ่ายชำระส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี / Long term payable within 1 year	(23,335,250,000.00)	(10,169,300,000.00)
เงินสดจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม / loan interest payable	(2,946,804,501.11)	(2,833,377,871.81)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน / Net cash provided by by financing activities	2,432,378,521.19	4,755,032,518.17
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้น (ลดลง) / Net increase (decrease) in cashheld	2,396,220,671.59	560,873,617.86
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด / Cash and cash equivalent at the beginning of the year	1,582,259,052.28	1,021,385,434.42
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด / Cash and cash equivalent at the end of the year	3,978,479,723.87	1,582,259,052.28

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

Remarks are the intergral part of this financial statement

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รายได้จากการเดินรถ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560

Bangkok Mass Transit Authority Income From Bus Operation As of 30 September 2018 and 2017

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2561 / 2018	2560 / 2017
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสาร / Income from bus fare	3,590,589,415.38	2,977,311,131.50
รายได้ครอบครัวสุขสันต์ / Happy Family Income	24,626,160.00	31,214,103.60
รายได้ค่าโดยสารรัฐรับภาระ / Income from fare government subsidy	351,829,867.00	3,297,700,802.28
รายได้จากการจำหน่ายบัตรเดือน / Income from monthly pass	14,198,490.00	14,940,045.00
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วคูปอง / Income from coupon sale	139,801,300.00	124,525,380.00
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ / Share from fare of private joint bus	139,553,258.36	131,049,616.27
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถเมล์เล็ก / Share from fare of minibus	41,803,481.65	43,712,380.92
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถหมวด 4 (รถในซอย) / Share from fare type 4 shuttles in Sois	7,591,260.50	7,440,301.50
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถตู้ / Share from fare of vans	72,026,595.23	70,642,256.16
รายได้จากการขายตั๋วให้รถร่วมบริการและรถเมล์เล็ก / Share from fare of vans	-	-
รายได้จากการให้เช่ารถเหมาคัน / Income from tickets sold to private joint bus and minibus	130,351,876.00	282,972,682.00
รวมรายได้จากการดำเนินงาน / Income from bus rental	4,512,371,704.12	6,981,508,699.23
รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ / Total operation income	2,259,376,226.89	886,020,282.98



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รายได้อื่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560

Bangkok Mass Transit Authority Others Income As of 30 September 2018 and 2017

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2561 / 2018	2560 / 2017
รายได้ค่าปรับผิดสัญญาต่าง ๆ / Contract indemnity receivable	27,964,815.31	33,299,440.05
รายได้ดอกเบี้ยรับ / Interest receivable	35,978,517.15	20,354,804.42
รายได้ส่วนลดน้ำมัน / Income from Fuel discount	-	583,200.00
รายได้ส่วนลดรับ / Discount receivable	3,863,215.00	3,618,900.00
รายได้จากการให้สิทธิโฆษณา / Income from advertisement copyright	91,865,315.50	88,924,473.14
รายได้จากการขายวัสดุและครุภัณฑ์ / Income from material and durable goods sale	1,867,000.68	3,320,567.81
รายได้จากการรับบริจาค / Revenue from donation	84,908,334.30	101,988,851.39
รายได้อื่น ๆ / Others	27,418,441.54	70,702,730.23
รวม / Total	273,865,639.48	322,792,967.04

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ค่าใช้จ่ายในการเดินรถ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560
 Bangkok Mass Transit Authority Bus Operation Expenses As of 30 September 2018 and 2017

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2561 / 2018	2560 / 2017
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน / Salary and Fringe Benefits	3,597,705,303.63	3,489,840,896.65
สวัสดิการพนักงาน / Employee welfare	320,568,001.45	322,679,753.21
เงินบำนาญพนักงาน / Pension Fund	368,213,339.39	316,779,639.89
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ / Provident fund	115,966,190.60	106,112,277.46
เงินชดเชยเกษียณก่อนกำหนด / Early retirement compensation	-	-
ค่าใช้จ่ายในการเดินรถโดยตรง / Direct bus operation expense		
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น / Fuel and lubricants	1,850,485,479.08	1,687,778,802.37
ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร / Bus rental	148,736,547.85	153,310,829.83
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถPBC / PBC bus expense	-	-
ค่าเช่าระบบและอุปกรณ์ GPS / System and equipment rental fee GPS	43,107,124.06	-
ค่าตอบแทนจากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสารและตั๋วคูปอง / Remuneration from coupon and bus tickets sale	6,110,570.00	5,676,940.50
ค่าแก๊ส / Gasoline	408,378,903.35	352,808,700.96
ค่าพิมพ์ตั๋วรถองค์การและคูปอง / Coupon and BMTA tickets printing cost	8,095,319.99	6,718,808.99
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ / Vehicle registration tax renewal	7,019,893.93	7,439,396.49
ค่าประกันภัย / Insurance	58,060,824.74	65,284,736.79
ค่าเสียหายอุบัติเหตุ / Accident	661,022.00	474,702.00
ค่าจัดระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9002 / ISO 9002 Standard set up cost	1,362,957.02	2,106,622.97
ค่าผ่านทางด่วน / Tollway	103,426,520.00	95,053,890.00
ค่าเสื่อมราคา / Depreciation	92,949,474.96	95,696,877.79
ดอกเบี้ยจ่ายหนี้เกินกำหนด(น้ำมัน) / Interest expenses for overdue debt (fuel)	-	41,083,232.60
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ / Other expenses	1,270,925.94	3,845,589.15
รวม / Total	7,132,118,397.99	6,752,691,697.65



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560

Bangkok Mass Transit Authority Maintenance As of 30 September 2018 and 2017

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2561 / 2018	2560 / 2017
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน / Salary and Fringe Benefits	25,982,238.02	34,783,796.38
สวัสดิการพนักงาน / Employee welfare	2,777,327.80	2,503,079.84
เงินบำเหน็จพนักงาน / Pension Fund	1,794,199.74	1,954,813.05
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ / Provident Fund	637,654.10	669,519.60
ค่าซ่อมบำรุงรถเก่าของกิจการ / BMTA old buses maintenance cost	2,921,359.08	6,557,776.13
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถยนต์โดยสารของกิจการ / Contract for service BMTA buses	1,206,978,322.79	1,215,205,514.46
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถปรับอากาศใช้แก๊ส / Contract for service of air-conditioned buses using NGV	218,965,769.11	203,251,400.93
ค่ากม.เกินรถโดยสาร / Bus over-running fine	47,019,997.52	61,978,951.77
ดอกเบี้ยจ่ายหนี้เกินกำหนด(เหมาซ่อม) / Interest payable for overdue debt (contract for service)	158,452.68	24,863,568.91
รวม / Total	1,507,235,320.84	1,551,768,421.07

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหารกองปฏิบัติการเดินรถ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560

Bangkok Mass Transit Authority General & Administrative Expenses of bus Operation Division
As of 30 September 2018 and 2017

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2561 / 2018	2560 / 2017
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน / Salary and Fringe Benefits	315,441,081.50	325,742,108.49
สวัสดิการพนักงาน / Employee welfare	41,860,596.00	40,377,151.33
เงินบำเหน็จพนักงาน / Pension Fund	37,331,716.12	40,675,182.97
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ / Provident Fund	16,472,157.50	17,263,316.20
เงินชดเชยเกษียณก่อนกำหนด / Early retirement compensation	-	-
ค่าซ่อมแซมทรัพย์สิน / Asset repair	3,172,507.80	5,172,941.62
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหาร / Administrative and general expense		
ค่าเช่าสถานที่ / Space rental	78,842,133.45	77,459,832.99
ค่าเช่าและใช้บริการเครื่องคอมพิวเตอร์ / Computer Service & Rental	826,472.37	646,564.58
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น / Fuel and lubricants	1,058,192.74	992,793.32
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ / Vehicle registration tax renewal	-	-
ค่ารักษาความปลอดภัย / Security service	24,632,810.98	25,189,144.68
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และวัสดุ / Stationary & material cost	3,139,752.18	3,787,658.40
ค่าประกันภัย / Insurance	187,823.83	205,511.00
ค่าเช่าท่าปล่อยรถ / Expenses on rented bus stations	1,947,526.60	1,011,479.80
ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ / Electricity , water and telephone	18,968,714.24	20,776,378.41
หนี้สูญ / Bad debts	452,461.42	479,579.57
ค่าเสื่อมราคา / Depreciation	20,397,923.28	17,329,356.32
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ / Other Expenses	30,205,109.09	28,101,524.66
รวม / Total	594,936,979.10	605,210,524.34



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหารสำนักงานเขต
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560

Bangkok Mass Transit Authority General & Administrative Expenses of Zone Office
As of 30 September 2018 and 2017

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2561 / 2018	2560 / 2017
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน / Salary and Fringe Benefits	319,158,706.87	331,987,645.62
สวัสดิการพนักงาน / Employee welfare	38,434,907.39	38,737,945.96
เงินบำนาญพนักงาน / Pension Fund	35,538,194.60	38,683,576.90
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ / Provident Fund	15,984,201.72	17,545,023.91
เงินชดเชยเกษียณก่อนกำหนด / Early retirement compensation	-	-
ค่าซ่อมแซมทรัพย์สิน / Asset repair	3,933,466.83	6,156,579.04
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหาร / Administrative and general expense		
ค่าเช่าสถานที่ / Space rental	6,096,052.00	5,607,648.00
ค่าเช่าและใช้บริการเครื่องคอมพิวเตอร์ / Computer Service & Rental	2,343,678.76	2,059,913.15
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น / Fuel and lubricants	1,967,920.83	1,828,220.90
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ / Vehicle registration tax renewal	4,100.00	4,200.00
ค่ารักษาความปลอดภัย / Security service	-	299,110.30
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และวัสดุ / Stationary & material cost	2,380,341.32	3,009,038.15
ค่าประกันภัย / Insurance	91,443.29	128,195.04
ค่าไฟฟ้า ประปา และค่าโทรศัพท์ / Electricity, water and telephone	2,895,081.36	3,027,539.63
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับคดี / Legal Expenditure	56,058.00	132,306.50
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรมและดูงาน / Training Cost	823,931.10	997,758.15
หนี้สงสัยจะสูญ / Doubtful Accounts	(2,464,483.33)	3,016,610.26
หนี้สูญ / Bad debts	1,845,139.50	3,287,102.47
ค่าเสื่อมราคา / Depreciation Cost	20,156,112.04	24,158,725.11
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ / Other Expenses	12,534,562.55	20,769,037.15
รวม / Total	461,779,414.83	501,436,176.24

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหารสำนักงานใหญ่
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 และ 2560

Bangkok Mass Transit Authority General & Administrative Expenses of Zone Office
As of 30 September 2018 and 2017

	หน่วย : บาท / Unit : Baht	
	2561 / 2018	2560 / 2017
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน / Salary and Fringe Benefits	261,430,271.80	288,410,542.27
สวัสดิการพนักงาน / Employee welfare	34,671,040.04	38,377,639.91
เงินบำเหน็จพนักงาน / Pension Fund	39,647,144.36	45,210,252.19
เงินกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ / Provident Fund	14,418,532.10	15,776,907.12
เงินชดเชยเกษียณก่อนกำหนด / Early retirement compensation	-	-
ค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการ / Board of Directors' account allowance	2,475,400.00	2,839,400.00
ค่าซ่อมแซมทรัพย์สิน / Asset repair	1,957,600.16	5,491,101.72
ค่าใช้จ่ายทั่วไปและบริหาร / Administrative and general expense		
ค่าเช่าสถานที่ / Space rental	8,893,960.04	8,569,081.04
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น / Fuel and lubricants	1,743,497.44	2,143,190.34
ค่าภาษีต่อทะเบียนรถ / Vehicle registration tax renewal	13,517.50	21,441.00
ค่ารักษาความปลอดภัย / Security service	1,412,278.91	1,443,341.60
ค่าเครื่องเขียนแบบพิมพ์และวัสดุ / Stationary & material cost	3,705,883.10	3,776,829.06
ค่าประกันภัย / Insurance	250,547.36	294,996.51
ค่าพิมพ์ตั๋วโดยสารรถร่วมและรถเมล์เล็ก / Joint bus and minibus ticket printing expenses	-	-
ค่าไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ / Electricity , water and telephone	5,081,496.59	5,069,207.24
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรมและดูงาน / Training Cost	8,924,505.13	12,982,060.00
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับคดี / Legal Expenditure	3,165,149.60	3,929,025.00
หนี้สงสัยจะสูญ / Doubtful Accounts	150,467,508.20	47,195,102.59
ค่าใช้จ่ายหนี้สูญ / Expenses for bad debts	537,080.42	971,614.47
ค่าเสื่อมราคา / Depreciation Cost	9,627,210.63	6,553,877.09
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ / Other Expenses	42,273,447.91	36,932,445.24
รวม / Total	590,696,071.29	525,988,074.39



รายงานผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะทางการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีความเป็นอิสระจากองค์การตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบการเงิน และสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดิน และข้อกำหนดจรรยาบรรณเหล่านี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้รับเพียงพอและเหมาะสม เพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2.2 และข้อ 5.23 ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีผลขาดทุนสะสมเกินส่วนของผู้ถือหุ้น จำนวน 105,077.49 ล้านบาท และหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 11,826.81 ล้านบาท และมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานจำนวน 6,174.56 ล้านบาท โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมีผลขาดทุนต่อเนื่องมาโดยตลอด อย่างไรก็ตามองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังสามารถดำเนินงานอย่างต่อเนื่องภายใต้ความช่วยเหลือด้านการเงินจากรัฐบาล

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน มิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่อการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือการอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สรุปลงได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้ โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็น เพื่อให้สามารถจัดท่างบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดท่างบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถขององค์การในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกิจการหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินขององค์การ

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วยความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีความสำคัญเมื่อคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่ารายงานที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายงานหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

Auditor's Report

Presented to the Executive Board of the BMTA

Opinion

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 2018, the profit and loss statement, the statement of changes in capital and cash for statement for the same period, and notes to financial statement including notes to important accounting policy.

State Audit Office of the Kingdom of Thailand agrees that such financial statement shows financial status of Bangkok Mass Transit Authority as of 30 September 2018. Overall operation and cash flow for the year ending on the same date are correct as it should be in subject matters according to financial reporting standard

Criteria of giving opinions

State Audit Office of the Kingdom of Thailand conducts an audit according to state audit standard and auditing standard. Responsibilities of State Audit Office of the Kingdom of Thailand are identified in clause of responsibility of an auditor for auditing financial statement in a report of State Audit Office of the Kingdom of Thailand. State Audit Office is independent from businesses according to state audit standard, state audit commission and ethical requirements of accounting profession practitioners specified by Federation of Accounting professions in relation to financial audit. Additionally, State Audit Office of the Kingdom of Thailand has complied with the ethical responsibilities in consistence with state audit standard and these ethical requirements. State Audit Office of the Kingdom of Thailand believes that auditing evidences received by State Audit Office of the Kingdom of Thailand are sufficient and appropriate to be criteria of opinion giving of State Audit Office of the Kingdom of Thailand.

Emphasis of Matter

State Audit Office of the Kingdom of Thailand suggests the notes to financial statements No. 2.2 and 5.23 dated 30 September 2018 that Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) has the capital surplus for 105,007.49 million baht, the current liability is higher than current assets for 11,826.81 million baht, and operational loss for 6,174.56 million baht. BMTA has lost continuously, however, it is able to be operated with the aid and support of the government.

However, State Audit Office of the Kingdom of Thailand does not give an opinion on this matter.

Others

State Audit Office of the Kingdom of Thailand has examined financial state for year ending on 30 September 2016 of Bangkok Mass Transit Authority and presented an auditor's report with conditional opinions as per the report dated 4 April 2017 because the auditor could not inspect the obtainment of sufficient and proper auditing evidences related to the adjustment of debtor lists for 389.01 million Baht. Bangkok Mass Transit Authority recorded returns as income share from fares f service buses and allowance for doubtful accounts in whole number of other debtors in the financial statement for year ending 30 September 2016. Nevertheless, State Audit Office of the Kingdom of Thailand has received sufficient and appropriate evidences about such adjustments and no additional lists are revised.

Other data

Executives are responsible for other data including data in annual report but excluding the financial statement and auditor's report in that annual report. The executives will prepare an annual report for State Audit Office of the Kingdom of Thailand after the date specified in this auditor's report. Opinions of State Audit Office of the Kingdom of Thailand do not cover other data and the State Audit Office did not put trust in other data. Responsibility of the State Audit Office of the Kingdom of Thailand concerning financial statement audit is reading and considering if there are other data contrary to subject matters of the financial statement or knowledge after audited by the State Audit Office of the Kingdom of Thailand or of it appears to have other data presented against facts as subject matters. When the State Audit Office read the annual report, if the State Audit Office summarizes that data are against fact as subject matters, the State Audit Office will communicate such matter to the supervisors.

Responsibility of executives and financial statement supervisors

The executives have duty to provide and present a financial statement correctly according to financial reporting standard and take responsibilities internal control considered necessary by the executives so the financial statement is made without showing data contrary to facts as subject matters whether it is caused by frauds or mistakes.

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามมาตรฐานการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกต และสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบ และปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสม เพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความคิดเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาดเนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความคิดเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในขององค์กร

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปร่วมกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปร่วมความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถขององค์กรในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่าความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน โดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้องหรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตเป็นเหตุให้องค์กรต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างงบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน



นางสาวบรรลุน ศิริสิงห์สังข์

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11



นางสุไฉวรรณ เพียรเพิ่มภัทร

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินชำนาญการพิเศษ

To make a financial statement, the responsible executives evaluate capability of the business of going concern and disclose information about going concern as seen proper. They also need to use accounting principles for going concerns unless the executives intend to close the business or cease operations or cannot continue the business.

A person in charge of supervision has duties to supervision monitor process in making a financial report of the business.

Responsibility of auditor for financial statement auditing

The State Audit Office of the Kingdom of Thailand's audit is aimed to obtain trust that the financial statement is free from data against facts as subject matters whether it is due to frauds or mistakes and to present the auditor's report which includes opinions of the State Audit Office of the Kingdom of Thailand. Reasonable trust is trust at high level but it does not guarantee that the audit operations meeting state auditing standard and auditing standard can always detect data contrary to facts as essence. Data against facts may be caused by the frauds or mistakes and are deemed as essence when it comes with reasonable forecast that the report is contrary to facts. Each report or consolidated reports will affect economic decision making of the financial statement users.

To perform audit of the State Audit Office of the Kingdom of Thailand according to state auditing standard and auditing standard, the State Audit Office uses discretion and observation and is curious like a professional along with the examination. Operations of the State Audit Office include.

- Identify and assess risk from presenting data against facts as essence in the financial statement due to either frauds or mistakes, and design and follow audit procedures to respond such risks and to obtain sufficient and suitable auditing evidences as criteria of giving opinions of the State Audit Office. Risks with no facts against facts as essence as a result from frauds will be higher than risks from mistakes because frauds may be involved in conspiracy, forgery, intentional omission of data presentation, showing data against facts or interference of internal controls.

- Understand internal control system about the audit to design proper audit method by situations. However, it is not aimed to give opinions on efficiency of the business's internal control.

- Evaluate suitability of accounting policy employed by the executives and reasonability of accounting estimation and data disclosure provided by the executives.

- Summarize properness of using accounting criteria for going concern of the executives and from received accounting evidences and conclude whether it appears uncertainty of essence related to situations or events that may be a significant cause of suspicions towards the business's capability in operating going concern or not. If the State Audit Office has a conclusion that there are some uncertain points as essence, they must be mentioned in the auditor's report of the State Audit Office of the Kingdom of Thailand with observations of data disclosure in relevant financial statements. If data disclosure is not adequate, opinions of the State Audit Office may change. Conclusions of the State Audit Office depends on auditing evidences received until the date in the auditor's report of the State Audit Office. However, events or situations in the future may be a cause for the business to cease going concern.

- Evaluate the presentation, structure and contents of consolidated financial statement and disclose data whether the financial statement shows particulars and events in proper and correct format of presentation or not.

The State Audit Office has communicated with a person in charge of supervisions about all essential matters as well as scope and period of audit as. Significant issues found from the audit include defects in internal controls if the State Audit Office has found during the audit of the State Audit Office.



Miss Banloon Sirisingsangchai

Director of the Office of Financial Monitoring and Parcel Management 11



Miss Sulaiwan Phianpermpat

senior professional state audit technical officer.



หมายเหตุประกอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561

1. การจัดตั้ง

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (องค์การ) จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระบบการขนส่งโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ดำเนินไปโดยมีประสิทธิภาพ และมีระเบียบโดยประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานครและระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และประกอบกิจการอื่นที่เกี่ยวเนื่องหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล 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 งบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 มีผลขาดทุนสะสมเกินส่วนของทุน จำนวน 105,077.49 ล้านบาท และมีหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 11,826.81 ล้านบาท โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพยังคงได้รับความช่วยเหลือด้านการเงินจากรัฐบาล ดังนั้น งบการเงินจึงได้จัดทำขึ้นตามเกณฑ์การดำเนินงานต่อเนื่อง

3. มาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงิน การตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วมีรายละเอียดดังนี้

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	รายได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาล และการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	เงินลงทุนในบริษัทร่วมและการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	เกษตรกรรม

Remarks for the financial Statement for the fiscal year ending in 30 September 2018

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 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 2018 resulted in a net accumulated loss exceeding capital of 105,077.49 million baht and current liability exceeding current asset was at 11,826.81million 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. Accounting Standards Financial Reporting Standards Interpretation of accounting standards And the interpretation of financial reporting standards. To be effective in the future. Announced in Government Gazette as the following details

- To be in effect for the remaining accounting period or after 1 January 2018

Account standard issue no.1 (revised 2017)	Subject : Financial statement presentation
Account standard issue no.2 (revised 2017)	Subject : Remaining goods
Account standard issue no.7 (revised 2017)	Subject : Cash flow statement
Account standard issue no.8 (revised 2017)	Subject : Accounting policy, changes in account estimated and errors
Account standard issue no.10 (revised 2017)	Subject : Post-reporting period incidents
Account standard issue no.11 (revised 2017)	Subject : Construction contract
Account standard issue no.12 (revised 2017)	Subject : Income tax
Account standard issue no.16 (revised 2017)	Subject : Land, buildings and facilities
Account standard issue no.17 (revised 2017)	Subject : Lease contract
Account standard issue no.18 (revised 2017)	Subject : Revenue
Account standard issue no.19 (revised 2017)	Subject : Employee benefits
Account standard issue no.20 (revised 2017)	Subject : Accounting for financial support from the government and disclosure of its support information
Account standard issue no.21 (revised 2017)	Subject : Impact of foreign currency exchange rate fluctuation
Account standard issue no.23 (revised 2017)	Subject : Loan costs
Account standard issue no.24 (revised 2017)	Subject : Disclosure of information on related person or business
Account standard issue no.26 (revised 2017)	Subject : Accounting and reporting on Retirement Benefits Project
Account standard issue no.27 (revised 2017)	Subject : Financial statement on specific business
Account standard issue no.28 (revised 2017)	Subject : Investment in affiliated company and joint venture
Account standard issue no.29 (revised 2017)	Subject : Financial reporting in time of severe economic inflation
Account standard issue no.33 (revised 2017)	Subject : Profit per share
Account standard issue no.34 (revised 2017)	Subject : Interim financial statement
Account standard issue no.36 (revised 2017)	Subject : Asset depreciation
Account standard issue no.37(revised 2017)	Subject : Estimated liabilities, likely liabilities, likely liabilities and assets
Account standard issue no.38 (revised 2017)	Subject : Intangible assets
Account standard issue no.40 (revised 2017)	Subject : Immovables for investment
Account standard issue no.41 (revised 2017)	Subject : Agriculture

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์.
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การร่วมการงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การวัดมูลค่ายุติธรรม
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล-กรณีที่ไม่มี
		ความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสภาพทางภาษีของกิจการหรือ
		ของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	รายได้-รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน การบูรณะ
		และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอนการบูรณะ และการ
		ปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29
		(ปรับปรุง 2560) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจ
		ที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ข้อกำหนดเงินทุนขั้น
		ต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี
		ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2560) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	สัญญาสำหรับการก่อสร้างสิ่งทรมิตรทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง	เงินที่นำส่งรัฐ

Financial report standart issue no.2 (revised 2017)	Subject : Total financial statement
Financial report standart issue no.3 (revised 2017)	Subject : Business merger
Financial report standart issue no.4 (revised 2017)	Subject : Insurance contract
Financial report standart issue no.5 (revised 2017)	Subject : Non-current assets held for sale and discontinued operation
Financial report standart issue no.6 (revised 2017)	Subject : Survey and evaluation of mineral resource sites
Financial report standart issue no.8 (revised 2017)	Subject : Operation
Financial report standart issue no. 10 (revised 2017)	Subject : Total financial statement
Financial report standart issue no. 11 (revised 2017)	Subject : Work collaboration
Financial report standart issue no. 12 (revised 2017)	Subject : Disclosure of information on a person's stake in other business(es)
Financial report standart issue no. 13 (revised 2017)	Subject : Justice value measurement
Account standard issue interpretation no.10 (revised 2017)	Subject : Government's assistance in case of no specific relation to the current activities
Account standard issue interpretation no.15 (revised 2017)	Subject : Operation lease leasing incentive
Account standard issue interpretation no.25 (revised 2017)	Subject : Income tax-changes in tax status of the business or shareholders
Account standard issue interpretation no.27 (revised 2017)	Subject : Evaluation of the content of lease contract made according to legal guideline
Account standard issue interpretation no.29 (revised 2017)	Subject : Disclosure of information on service concession agreement
Account standard issue interpretation no.31 (revised 2017)	Subject : Revenue-exchange of advertisement service
Account standard issue interpretation no.32 (revised 2017)	Subject : Intangible assets-website cost
Financial report standard interpretation no.1 (revised 2017)	Subject : Changes in liabilities from demolition, renovation and other similar liabilities
Financial report standard interpretation no.4 (revised 2017)	Subject : Evaluation whether the agreement is composed of lease contract or not
Financial report standard interpretation no.5 (revised 2017)	Subject : Rights in gain and loss from demolition fund, renovation and environmental improvement
Financial report standard interpretation no.7 (revised 2017)	Subject : Back-dated revision under accounting standard issue no.29 (revised in 2017), Subject : Financial Reporting in
Financial report standard interpretation no.10 (revised 2017)	Subject : Interim financial statement and depreciation
Financial report standard interpretation no.12 (revised 2017)	Subject : Service concession agreement
Financial report standard interpretation no.13 (revised 2017)	Subject : Customer special privilege program
Financial report standard interpretation no.14 (revised 2017)	Subject : Asset limitation according to benefits project, minimum capital requirement and Interaction of these items for accounting standard issue no. 19 (revised in 2017), Subject : Employee Benefits
Financial report standard interpretation no.15 (revised 2017)	Subject : Contract for immovables construction
Financial report standard interpretation no.17 (revised 2017)	Subject : Non-Cash asset payment
Financial report standard interpretation no.18 (revised 2017)	Subject : Asset transfer from customer
Financial report standard interpretation no.20 (revised 2017)	Subject : Cost of opencast operation for opencast mining
Financial report standard interpretation no.21 (revised 2017)	Subject : Money sent to the state

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	เหตุการณ์ภายหลักรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สัญญาเช่า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง	การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การร่วมกิจการ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การวัดมูลค่ายุติธรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	เรื่อง	รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล-กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งจูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่ทำขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์

- To be in effect for the remaining accounting period or after 1 January 2019

Account standard issue no.1 (revised 2018)	Subject : Financial statement presentation
Account standard issue no.2 (revised 2018)	Subject : Remaining goods
Account standard issue no.7 (revised 2018)	Subject : Cash flow statement
Account standard issue no.8 (revised 2018)	Subject : Accounting policy, changes in accounting estimate and errors
Account standard issue no.10 (revised 2018)	Subject : Post-reporting period incidents
Account standard issue no.11 (revised 2018)	Subject : Construction contract
Account standard issue no.12 (revised 2018)	Subject : Income tax
Account standard issue no.16 (revised 2018)	Subject : Land, buildings and facilities
Account standard issue no.17 (revised 2018)	Subject : Lease contract
Account standard issue no.18 (revised 2018)	Subject : Revenue
Account standard issue no.19 (revised 2018)	Subject : Employee benefits
Account standard issue no.20 (revised 2018)	Subject : Accounting for the government's financial support and disclosure of information on its support
Account standard issue no.21 (revised 2018)	Subject : Impact of foreign currency exchange rate fluctuation
Account standard issue no.23 (revised 2018)	Subject : Loan costs
Account standard issue no.24 (revised 2018)	Subject : Disclosure of information on related person or business
Account standard issue no.26 (revised 2018)	Subject : Accounting and reporting of the project on employee benefits upon retirement
Account standard issue no.27 (revised 2018)	Subject : Specific business financial statement
Account standard issue no.28 (revised 2018)	Subject : Investment in affiliated company and joint venture
Account standard issue no.29 (revised 2018)	Subject : Financial reporting in severe economic inflation
Account standard issue no.33 (revised 2018)	Subject : Project per share
Account standard issue no.34 (revised 2018)	Subject : Interim financial statement
Account standard issue no.36 (revised 2018)	Subject : Asset depreciation
Account standard issue no.37 (revised 2018)	Subject : Liability estimation, likely liabilities and assets
Account standard issue no.38 (revised 2018)	Subject : Intangible assets
Account standard issue no.40 (revised 2018)	Subject : Immovables for investment
Account standard issue no.41 (revised 2018)	Subject : Agriculture
Financial report standard issue no.2 (revised 2018)	Subject : Payment based on shareholding
Financial report standard issue no.3 (revised 2018)	Subject : Business merger
Financial report standard issue no.4 (revised 2018)	Subject : Insurance contract
Financial report standard issue no.5 (revised 2018)	Subject : Non-current assets held for sale and discontinued operation
Financial report standard issue no.6 (revised 2018)	Subject : Survey and evaluation of mineral resource value
Financial report standard issue no.8 (revised 2018)	Subject : Operation
Financial report standard issue no. 10 (revised 2018)	Subject : Total financial statement
Financial report standard issue no. 11 (revised 2018)	Subject : Work collaboration
Financial report standard issue no. 12 (revised 2018)	Subject : Disclosure of information on stakes in other business
Financial report standard issue no.13 (revised 2018)	Subject : Justice value measurement
Accounting standard interpretation issue no.10 (revised 2018)	Subject : Government's support - in case of no specific relation to the current business
Accounting standard interpretation issue no.15 (revised 2018)	Subject : Operation lease contract - leasing incentives
Accounting standard interpretation issue no.25 (revised 2018)	Subject : Income tax-change in tax status of the business or shareholders
Accounting standard interpretation issue no.27 (revised 2018)	Subject : Evaluation of the content of lease contract produce according to legal form
Accounting standard interpretation issue no.29 (revised 2018)	Subject : Disclosure of information on service concession agreement
Accounting standard Interpretation issue no.31 (revised 2018)	Subject : Revenue-exchange of advertisement service
Accounting standard interpretation issue no.32 (revised 2018)	Subject : Intangible assets-web site costs

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการ รื้อถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง	เรื่อง	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง	เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง	เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ข้อกำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง	เรื่อง	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง	เรื่อง	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง	เรื่อง	เงินที่นำส่งรัฐ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22	เรื่อง	รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทนรับหรือจ่ายล่วงหน้า

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9	เรื่อง	เครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	เรื่อง	สัญญาเช่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	เรื่อง	การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19	เรื่อง	การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

ผู้บริหารขององค์กรได้ประเมินผลกระทบและเชื่อว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงินการตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้นเมื่อมีการนำมาถือปฏิบัติจะไม่มีความกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงิน

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย เงินสด เงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืน เมื่อทวงถาม และเงินฝากประจำไม่เกิน 3 เดือน

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

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

และให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2549 เป็นต้นไป

Financial report standard interpretation no.1 (revised 2018)	Subject : Change in liabilities from demolition, renovation and similar liabilities
Financial report standard interpretation no.4 (revised 2018)	Subject : Envaluation whether the agreement is composed of lease contract or not
Financial report standard interpretation no.5 (revised 2018)	Subject : Right in stakes from demolition fund, renovation and environmental improvement
Financial report standard interpretation no.7 (revised 2018)	Subject : Back-dated revision under accounting standard issue no.29 (revised in 2018), Subject: Financial reporting on severe economic inflation
Financial report standard interpretation no.10 (revised 2018)	Subject : Interm financial statement and depreciation
Financial report standard interpretation no.12 (revised 2018)	Subject : Service concession agreement
Financial report standard interpretation no.13 (revised 2018)	Subject : Customer special privilege program
Financial report standard interpretation no.14 (revised 2018)	Subject : Asset limitation according to benefit project, minimum capital requirement and interaction between these items for accounting standard issue no. 19 (revised in 2018), Subject : Employee Benefits
Financial report standard interpretation no.15 (revised 2018)	Subject : Immovables construction contract
Financial report standard interpretation no.17 (revised 2018)	Subject : Non-cash asset payment
Financial report standard interpretation no.18 (revised 2018)	Subject : Asset transfer from customers
Financial report standard interpretation no.20 (revised 2018)	Subject : Cost of opencast operation for opencast mining
Financial report standard interpretation no.21 (revised 2018)	Subject : Money sent to the state
Financial report standard interpretation no.22	Subject : Foreign Exchange and or advance payment
- To be in effect for the remaining a accounting period or after 1 January 2020.	
Accounting Standard issue No. 32	Subject : Financial Instruments List
Financial Report Standard issue No. 7	Subject : Financial Instrument Disclosure
Financial Report Standard issue No. 9	Subject : Financial Instruments
Financial Report Standard issue No. 16	Subject : Lease Agreement
Financial report standard interpretation no. 16	Subject : Risk Prevention for Net Capital in Foreign Agencies
Financial report standard interpretation no. 19	Subject : Settlement with Equity Instrument

The executives evaluated the impact and believed that Thai accounting standard, Thai financial report standard, Thai accounting standard interpretation, and Thai financial report interpretation as mentioned above shall not have significant impact on the financial statement.

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. 13/2006 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 to proceed with the criteria set from September 30, 2006 onwards.

- 4.3 ลูกหนี้อุบัติเหตุ-ระหว่างดำเนินการ และเจ้าหนี้อุบัติเหตุ-ระหว่างดำเนินการ บันทึกบัญชีโดยใช้ราคาประเมินตามที่ส่วนงานอุบัติเหตุขององค์การกำหนด
- 4.4 พัดคงเหลือ รับรู้ในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อน-ออกก่อน (FIFO)
- 4.5 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รับรู้ในราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรง ตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์แต่ละประเภท 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 บันทึกบัญชีกับส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค

4.6 รายได้รอการรับรู้ ตั้งแต่ปี 2553

การรับรู้รายได้ในการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชีให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้ตลอดอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์รับบริจาคมานั้น

4.7 การรับรู้รายได้

4.7.1 รายได้จากการเดินทาง รับรู้เมื่อจำหน่ายตั๋วรถโดยสาร บัตรเดือน และตั๋วคูปอง

4.7.2 รายได้ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ รับรู้ตามอัตราส่วนแบ่งค่าโดยสารและ/หรือค่าตอบแทนตามสัญญาประกอบการเดินทาง

4.7.3 รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

4.7.4 รายได้ค่าปรับผิดสัญญา รับรู้เมื่อคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา

4.7.5 รายได้จากกาให้เช่าสิทธิโฆษณา รับรู้ตามอัตราค่าเช่าของสัญญาเช่าเนื้อที่โฆษณา

4.7.6 รายได้จากกาให้บริการข่าวสารทางวิทยุบนรถเมล์ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.8 การรับรู้ค่าใช้จ่าย รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.9 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน องค์การใช้ประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ คำนวณคิดลดโดยใช้อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาล โดยรับรู้เป็นหนี้สิน ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เข้ากำไรหรือขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

4.10 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

องค์การได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2540 โดยองค์การจ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 9 และ 10 ของเงินเดือน ส่วนพนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุนจ่ายสมทบในอัตราร้อยละ 3-10 ของเงินเดือน

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 ofce equipment	10 years	
Tools	8 years	

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

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

Benets 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 Profit and comprehensive loss.

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. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
เงินสด	34.16	20.48
รายการเทียบเท่าเงินสด		
เงินฝาก-ประเภทกระแสรายวัน	0.15	35.12
เงินฝาก-ประเภทออมทรัพย์	3,559.04	1,144.89
เงินฝาก-ประเภทประจำ	385.13	381.77
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3,978.48	1,582.26

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 เงินสด จำนวน 34.16 ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้ค่าโดยสารของเขตการเดินรถต่าง ๆ ที่นำฝากธนาคารไม่ทันในวันที่รับเงิน จำนวน 33.92 ล้านบาท และเงินคงเหลือของสำนักงานใหญ่อีก จำนวน 0.24 ล้านบาท ซึ่งองค์การได้นำฝากธนาคารในวันทำการถัดมา เงินฝากออมทรัพย์ จำนวน 3,559.04 ล้านบาท เป็นเงินที่ฝากไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานของสำนักงานใหญ่และสำนักงานเขต

5.2 ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561			2560
	จำนวน	ค่าเผื่อหนี้ สงสัยจะสูญ	สุทธิ	สุทธิ
ลูกหนี้รถเมล์เล็ก	44.74	31.36	13.38	18.39
ลูกหนี้รถโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ	327.58	244.24	83.34	89.88
ลูกหนี้รถตู้ปรับอากาศ	165.26	142.64	22.62	25.80
ลูกหนี้รถหมวด 4 (รถในซอย)	0.66	0.55	0.11	0.19
ลูกหนี้ผ่อนชำระ	398.82	398.82	-	-
รวมลูกหนี้การค้า	937.06	817.61	119.45	134.26

ลูกหนี้ผ่อนชำระ จำนวน 398.82 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ประกอบการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ได้ทำหนังสือรับสภาพหนี้ที่ค้างชำระค่าสัมปทานในการเดินรถ

ลูกหนี้การค้า แยกตามอายุหนี้ได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	84.43	103.55
ครบกำหนดชำระ		
เกินกว่า 6 เดือน - 9 เดือน	46.29	49.26
เกินกว่า 9 เดือน - 1 ปี	47.52	24.29
เกินกว่า 1 ปี	758.82	623.65
	937.06	800.75

5. Additional Information

5.1 Cash and cash equivalent consists of

Unit : million baht

	2018	2017
cash	34.16	20.48
cash equivalent		
deposit-current	0.15	35.12
deposit-savings	3,559.04	1,144.89
deposit-3-month fixed	385.13	381.77
total cash and cash equivalent	3,978.48	1,582.26

As of 30 September 2018, the amount of cash was 34.16 million Baht; consist of 39.92 million Baht was the amount of income from fares collected from various bus operation zones which could not be deposited into bank account upon the date of receipt and 0.24 million Baht was the Headquarters' remaining cash. BMTA deposited these amounts in bank on the following day.

Savings of 3,559.04 million Baht was deposited for the use of administration of both Headquarters and district offices.

5.2 Account receivable consists of

Unit: Million bah

	2018			2017
	Amount	Allowance for doubtful	Net	Net
Mini bus receivable	44.74	31.36	13.38	18.39
Bus and air conditioned bus receivable	327.58	244.24	83.34	89.88
Air-conditioned van receivable	165.26	142.64	22.62	25.80
Category 4 receivable (shuttle in Sois)	0.66	0.55	0.11	0.19
Installment receivable	398.82	398.82	-	-
Total account receivable	937.06	817.61	119.45	134.26

Installment receivables in the amount of 398.82 million baht are owed by debtors from private joint bus operations who had submitted their letter of indebtedness in the form of overdue bus operation concession payment.

Trade accounts receivable Can be classified by age as follows

Unit: Million baht

	2018	2017
Not yet due	84.43	103.55
Due		
More than 6-9 Months	46.29	49.26
More than 9 Months- 1 year	47.52	24.29
More than 1 year	758.82	623.65
	937.06	800.75

5.3 ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561			2560
	จำนวน	ค่าเผื่อหนี้ สงสัยจะสูญ	สุทธิ	สุทธิ
ลูกหนี้พนักงานปัจจุบัน	38.81	-	38.81	39.19
ลูกหนี้ผู้ค้าประกันพนักงาน	1.77	1.67	0.10	0.04
ลูกหนี้บุคคลภายนอก	8.57	7.50	1.07	1.63
ลูกหนี้กองทุนอุบัติเหตุรวม บริการ	217.64	159.16	58.48	-
ลูกหนี้ประกันภัย	38.90	38.90	-	-
ลูกหนี้อุบัติเหตุระหว่างดำเนิน การ	60.24	-	60.24	48.20
เงินตรงจ่ายกรณีอุบัติเหตุ	18.81	-	18.81	20.19
ลูกหนี้เงินยืมตรง	1.71	-	1.71	5.14
ลูกหนี้ค่าโดยสารขาดส่ง	0.05	0.05	-	-
ลูกหนี้เงินขาดบัญชี	1.74	1.74	-	-
ลูกหนี้ค่าโดยสารตัวหาย	0.04	0.01	0.03	-
ลูกหนี้อื่น ๆ	671.17	671.14	0.03	0.05
	1,059.45	880.17	179.28	114.44
รายได้ค้างรับ	1,317.53	-	1,317.53	4,045.56
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	49.48	-	49.48	52.01
รวมลูกหนี้อื่น	2,426.46	880.17	1,546.29	4,212.01

ลูกหนี้อื่น ๆ จำนวน 671.17 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่ผิดสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณาโดยสาร และค้างชำระเป็นเวลานาน

รายได้ค้างรับ จำนวน 1,317.53 ล้านบาท ประกอบด้วย ดอกเบี้ยค้างรับ จำนวน 9.80 ล้านบาท และรายได้ค้างรับอื่น ๆ จำนวน 1,307.73 ล้านบาท ซึ่งรายได้ค้างรับอื่น ๆ มีรายละเอียดดังนี้

- รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) จำนวน 1,217.12 ล้านบาท
- รายได้บัตรสวัสดิการค้างรับ จำนวน 61.82 ล้านบาท องค์การบันทึกบัญชีรายได้บัตรสวัสดิการตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง รัฐบาลให้ความช่วยเหลือประชาชนโดยการจัดการประชารัฐสวัสดิการผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ใช้กับระบบ e-Ticket เริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2560
- ค้างรับอื่น ๆ จำนวน 28.79 ล้านบาท แบ่งเป็น สำนักงานใหญ่ จำนวน 25.94 ล้านบาท เป็นรายได้จากการให้เช่าเนื้อที่โฆษณาบนรถยนต์โดยสาร จำนวน 23.90 ล้านบาท รายได้ค่าโดยสาร QR CODE จำนวน 0.02 ล้านบาท รายได้จากการให้เช่าพื้นที่ใช้สอยอื่น จำนวน 2.02 ล้านบาท ส่วนที่เหลือเป็นของเขตการเดินรถ จำนวน 2.85 ล้านบาท เป็นรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ใช้สอยอื่น

5.3 Other receivable, consists of

Unit: Million baht

	2018			2017
	Amount	Allowance for doubtful	Net	Net
Current employee receivable	38.81	-	38.81	39.19
Employee guarantor receivable	1.77	1.67	0.10	0.04
External persons receivable	8.57	7.50	1.07	1.63
Joint bus accident fund	217.64	159.16	58.48	-
Insurance receivable	38.90	38.90	-	-
Account receivable accidents during operation	60.24	-	60.24	48.20
Advance payment for accident	18.81	-	18.81	20.19
Advance receivable	1.71	-	1.71	5.14
Non payment of fare receivable	0.05	0.05	-	-
Overdrawn receivable	1.74	1.74	-	-
Lost ticket receivable	0.04	0.01	0.03	-
Other receivable	671.17	671.14	0.03	0.05
	1,059.45	880.17	179.28	114.44
Accrued income	1,317.53	-	1,317.53	4,045.56
Accrued expense	49.48	-	49.48	52.01
Total other receivable	2,426.46	880.17	1,546.29	4,212.01

Other debtors at the amount of 671.18 million Baht include debtors who breached contract of advertisement area lease on bus and had been overdue for a long period of time. Accrued income of 1,317.53 million Baht consists of 9.80 million Baht accrued interest, and 1,307.73 million Baht of other accrued incomes with detail as follows.

- Public Service Obligation (PSO) grant-in-aid of 1,217.12 million Baht
- Accrued interest from welfare card for 61.82 million baht. The organization recorded the welfare card income accounting according to the cost of living deduction policy in terms of transportation. The government provided aid with the welfare state via the government welfare card using with e-Ticket system since November 2017.
- Other accrued income of 28.79 million Baht consists of 25.94 million Baht from Headquarters, 23.90 million Baht from leasing advertisement area on buses, 0.02 million Baht Income from QR Code and the income of the space renting amounts 2.02 million baht. The rest belongs to the bus routes amounting 2.85 million baht which comes from the space renting.๘

5.4 ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561		2560	
	จำนวน	ค่าเผื่อนี้ สงสัยจะสูญ	สุทธิ	สุทธิ
ลูกหนี้อุบัติเหตุ-พนักงานพ้นสภาพ	278.13	266.63	11.50	1.41
ลูกหนี้ผู้ค้าประกัน-พนักงานพ้นสภาพ	2.75	2.75	-	-
รวมลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ	280.88	269.38	11.50	1.41

ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ จำนวน 11.50 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่เกิดจากพนักงานขับรถโดยสารองค์การประสบอุบัติเหตุต้องชดใช้ค่าเสียหายให้คู่กรณี โดยองค์การได้ชำระหนี้แทนไปก่อน

5.5 พัสดคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
อะไหล่และอุปกรณ์ต่าง ๆ	1.10	2.30
น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	13.06	11.93
ตัวและวัสดุสำนักงาน	8.55	10.40
รวมพัสดคงเหลือ	22.71	24.63

5.6 สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
เงินประกันตัวพนักงาน	36.92	36.79
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	133.56	126.64
หลักประกันของ ระบบ e-Bidding	3.50	-
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	173.98	163.43

เงินประกันตัวพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 36.92 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทเงินฝากประจำ 12 เดือน สาขาห้วยขวาง เลขที่บัญชี 033-2-03448-8

เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 133.56 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารอาคารสงเคราะห์ ประเภทเงินฝากประจำ 12 เดือน สาขาสำนักพระราม 9 เลขที่บัญชี 001-21-041044-7

หลักประกันของระบบ e-Bidding ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 3.50 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทเงินฝากออมทรัพย์ สาขาลาดพร้าว เลขที่บัญชี 033-0-36059-0 เพื่อสำหรับรับหลักประกันของจากการประมูลจัดซื้อจัดจ้างผ่านกรมบัญชีกลางโดยระบบ e-Bidding

5.7 เงินให้กู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 3.33 ล้านบาท เป็นการจ่ายชำระหนี้แทน บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด (บมส.) ที่องค์การจ่ายแทน บมส. ที่อยู่ระหว่างชำระบัญชี

5.4 Terminated employee debtors consist of

Unit: Million baht

	2018			2017
	Amount	Allowance for doubtful	Net	Net
Accident debtor - terminated employees	278.13	266.63	11.50	1.41
Surety debtor - terminated employees	2.75	2.75	- .	- .
Total terminated employees debtors	280.88	269.38	11.50	1.41

The amount of terminated employee debtors at 11.50 million Baht being the debtor because the driver had an accident and had to compensate for damage to the litigant. The organization repaid.

5.5 Retained material consists of

Unit: Million baht

	2018	2017
Parts and equipment	1.10	2.30
Fuel and lubricant	13.06	11.93
Tickets and office supplies	8.55	10.40
Total remaining inventory	22.71	24.63

5.6 Other current liability consist of

Unit: Million baht

	2018	2017
Employee guarantor	36.92	36.79
Employee pension fund	133.56	126.64
Bid bond for e-Bidding.	3.50	- .
Total other current liability	173.98	163.43

Employee guarantor as of 30 September 2018 was 36.92 million baht, deposited in a 12 month at account at Krung Thai Bank, Huay Kwang branch, account number 033-2-03448-8

Employee pension fund as of 30 September 2018 amounting to 133.56 million baht deposited in a 12 month at account of the Government Housing Bank, Phraramkloa office Branch Account No. 001-21-041044-7

Bid bond of e-Bidding as of 30 September 2018, 3.50 million baht, was deposited to the saving account of Krung Thai Bank, Huay Kwang Market Branch, Account No. 033-0-36059-0 for auction security from the procurement auction via The Comptroller General's Department by e-Bidding.

5.7 Long term loan receivable as of 30 September 2018 amounting to 3.33 million baht was the debt payment on behalf of Mahanakhon Transport Company Limited, which was under the liquidation.

5.8 ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	
	ยอดยกมา 1 ต.ค. 60			คงเหลือ 30 ก.ย. 61	ยอดยกมา 1 ต.ค. 60			คงเหลือ 30 ก.ย. 61	30 ก.ย. 61	30 ก.ย. 60
		เพิ่ม	ลด			เพิ่ม	ลด			
ที่ดิน	812.51	-	-	812.51	-	-	-	-	812.51	812.51
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	522.27	95.59	6.81	611.05	271.59	20.94	3.97	288.56	322.49	250.68
เครื่องจักร เครื่องมือ	29.16	0.50	1.29	28.37	18.70	1.92	1.26	19.36	9.01	10.46
อะไหล่	1.02	-	1.02	-	-	-	-	-	-	1.02
เครื่องใช้สำนักงาน	170.27	33.13	10.33	193.07	126.04	12.45	10.25	128.24	64.83	44.23
รถยนต์โดยสาร	5,074.88	386.80	196.38	5,265.30	4,470.74	108.02	176.74	4,402.02	863.28	604.14
รถยนต์ใช้สอย	11.63	-	1.90	9.73	10.47	-	1.71	8.76	0.97	1.16
ทรัพย์สินรอจำหน่าย	746.19	210.93	710.03	247.09	672.37	189.95	638.59	223.73	23.36	73.82
รวม	7,367.93	726.95	927.76	7,167.12	5,569.91	333.28	832.52	5,070.67	2,096.45	1,798.02

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์ ราคาทุนมียอดเพิ่มขึ้น จำนวน 726.95 ล้านบาท เป็นการซื้อสินทรัพย์อื่น จำนวน 43.18 ล้านบาท ซื้อรถยนต์โดยสารปรับอากาศ จำนวน 386.80 ล้านบาท สินทรัพย์ที่ได้รับจากเงินงบประมาณเพื่อใช้จ่ายในโครงการก่อสร้างอุจาดรถโดยสาร จำนวน 86.00 ล้านบาท รับบริจาคสินทรัพย์จากบุคคลภายนอก จำนวน 0.04 ล้านบาท และรับโอนระหว่างบัญชี จำนวน 210.93 ล้านบาท ราคาทุนมียอดลดลง จำนวน 927.76 ล้านบาท เป็นการขายและตัดจำหน่ายสินทรัพย์ จำนวน 716.83 ล้านบาท และโอนออกระหว่างบัญชี จำนวน 210.93 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาสะสมมียอดเพิ่มขึ้น จำนวน 333.28 ล้านบาท เป็นค่าเสื่อมราคาระหว่างปี จำนวน 143.13 ล้านบาท เป็นส่วนเกินทุนจากการรับบริจาคระหว่างปี จำนวน 0.18 ล้านบาท และรับโอนระหว่างบัญชี จำนวน 189.97 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคาสะสมมียอดลดลง จำนวน 832.52 ล้านบาท เป็นการขายและตัดจำหน่ายสินทรัพย์ จำนวน 642.55 ล้านบาท และโอนออกระหว่างบัญชี จำนวน 189.97 ล้านบาท

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 2,096.45 ล้านบาท ในจำนวนดังกล่าวมีสินทรัพย์รับบริจาค ดังนี้

- รับรู้เป็นส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	
	ยอดยกมา 1 ต.ค. 60			คงเหลือ 30 ก.ย. 61	ยอดยกมา 1 ต.ค. 60			คงเหลือ 30 ก.ย. 61	30 ก.ย. 61	30 ก.ย. 60
		เพิ่ม	ลด			เพิ่ม	ลด			
ที่ดิน	6.98	-	-	6.98	-	-	-	-	6.98	6.98
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	20.22	-	-	20.22	18.75	0.18	-	18.93	1.29	1.47
เครื่องจักร เครื่องมือ	3.18	-	0.33	2.85	3.18	-	0.33	2.85	-	-
อะไหล่	1.02	-	1.02	-	-	-	-	-	-	1.02
เครื่องใช้สำนักงาน	5.21	-	0.34	4.87	5.20	0.03	0.37	4.86	0.01	0.01
รถยนต์โดยสาร	0.22	-	-	0.22	0.21	-	-	0.21	0.01	0.01
รวม	36.83	-	1.69	35.14	27.34	0.21	0.70	26.85	8.29	9.49

5.8 Property, building and equipment

Unit: Million baht

	Cost				Accumulated depreciation				Net value	
	Bring forward 1 Oct 17			Balance 30 sept 18	Bring forward 1 Oct 17			Balance 30 sept 18	30 sept 18	30 sept 17
		increase	decrease			increase	decrease			
property	812.51	-	-	812.51	-	-	-	-	812.51	812.51
Building	522.27	95.59	6.81	611.05	271.59	20.94	3.97	288.56	322.49	250.68
Machinery	29.16	0.50	1.29	28.37	18.70	1.92	1.26	19.36	9.01	10.46
Spare parts	1.02	-	1.02	-	-	-	-	-	-	1.02
Office equipment	170.27	33.13	10.33	193.07	126.04	12.45	10.25	128.24	64.83	44.23
Bus	5,074.88	386.80	196.38	5,265.30	4,470.74	108.02	176.74	4,402.02	863.28	604.14
Car	11.63	-	1.90	9.73	10.47	-	1.71	8.76	0.97	1.16
Non- performing	746.19	210.93	710.03	247.09	672.37	189.95	638.59	223.73	23.36	73.82
Total	7,367.93	726.95	927.76	7,167.12	5,569.91	333.28	832.52	5,070.67	2,096.45	1,798.02

The capital of land, buildings, and equipment increased 726.95 million baht; buying other assets for 43.18 million baht, AC bus for 386.80 million baht, assets from budget to spend in depot construction project for 86.00 million baht, assets from the outsider for 0.04 million baht, and transferring between the accounts for 210.93 million baht. Cost price decreased for 927.76 million baht from asset selling and amortization for 716.83 million baht and transferring between the accounts for 210.93 million baht.

Accumulated depreciation increased by 333.28 million Baht: 143.13 million Baht was interim depreciation; 0.18 million Baht was capital surplus from donation; and 189.97 million Baht was inter-account transfer receivable. Accumulated depreciation decreased 832.52 million Baht: 642.55 million Baht was property sale and disposal and 189.97 million Baht was inter-account transfer payable.

Land, building, and equipment - Net value as of 30 September 2018 was 2,096.45 million Baht. In this amount, there were donated properties as follows

- Recognised as capital surplus from donation.

Unit: Million baht

	Cost				Accumulated depreciation				Net value	
	Bring forward 1 Oct 17			Balance 30 Sept 18	Bring forward 1 Oct 17			Balance 30 Sept 18	330 Sept 18	330 Sept 17
		lincrease	decrease			lincrease	decrease			
property	6.98	-	-	6.98	-	-	-	-	6.98	6.98
Building	20.22	-	-	20.22	18.75	0.18	-	18.93	1.29	1.47
Machinery	3.18	-	0.33	2.85	3.18	-	0.33	2.85	-	-
Spare parts	1.02	-	1.02	-	-	-	-	-	-	1.02
Office equip- ment	5.21	-	0.34	4.87	5.20	0.03	0.37	4.86	0.01	0.01
Bus	0.22	-	-	0.22	0.21	-	-	0.21	0.01	0.01
Total	36.83	-	1.69	35.14	27.34	0.21	0.70	26.85	8.29	9.49

- รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	
	ยอดยกมา		คงเหลือ		ยอดยกมา		คงเหลือ			
	1 ต.ค. 60	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 61	1 ต.ค. 60	เพิ่ม	ลด	30 ก.ย. 61	30 ก.ย. 61	30 ก.ย. 60
เครื่องใช้สำนักงาน	1.73	0.04	0.02	1.75	1.11	0.22	0.01	1.32	0.43	0.62
รถยนต์โดยสาร	567.24	-	1.99	565.25	424.10	84.68	1.79	506.99	58.26	143.14
รวม	568.97	0.04	2.01	567.00	425.21	84.90	1.80	508.31	58.69	143.76

5.9 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เป็นเงินที่ได้รับจากเงินงบประมาณเพื่อใช้จ่ายในโครงการก่อสร้างอุจาดรถยนต์โดยสารองค์การ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 มีรายการเปลี่ยนแปลงดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 60	139.82
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างระหว่างปี	70.05
โอนเป็นทรัพย์สินระหว่างปี	(86.02)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 61	123.85

5.10 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
เดินสะพัดบัญชีระหว่างกัน	25.39	35.28
เงินโอนระหว่างเขตกับสำนักงานใหญ่	58.15	32.34
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	0.41	0.40
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	83.95	68.02

5.11 เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	10.76	12.32
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	161.36	142.79
ค่าเหมาซ่อม	381.57	369.21
เจ้าหนี้อื่น ๆ	571.39	182.55
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,125.08	706.87

- As deferred income

Unit: Million baht

	Cost				Accumulated depreciation				Net value	
	Bring forward			Balance	Bring forward			Balance		
	1 Oct 17	increase	decrease	30 Sept 18	1 Oct 17	increase	decrease	30 Sept 18	30 Sept 18	30 Sept 17
Office	1.73	0.04	0.02	1.75	1.11	0.22	0.01	1.32	0.43	0.62
Car	567.24	-	1.99	565.25	424.10	84.68	1.79	506.99	58.26	143.14
Total	568.97	0.04	2.01	567.00	425.21	84.90	1.80	508.31	58.69	143.76

5.9 Assets during construction were the budget allocated for the construction of bus garages. As of 30 September 2018 there have been changes as follows:

Unit: Million baht

Amount brought forward as of 1 October 2017	139.82
Construction assets during the year	70.05
Transfer to property during the year	(86.02)
Balance carried forward as 30 September 2018	123.85

5.10 Other non-current assets consist of the following:

Unit : Million baht

	2018	2017
Current between accounts	25.39	35.28
Head office and operation zone transfer	58.15	32.34
Other non-current assets	0.41	0.40
Total non-current assets	83.95	68.02

5.11 Trade account payables and other consist of

Unit : Million baht

	2018	2017
Cost of Car rental	10.76	12.32
Expense Fuel and Lubrication	161.36	142.79
Expense Repair	381.57	369.21
Other creditors	571.39	182.55
Including trade and other payables	1,125.08	706.87

5.12 ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 60	23,335.25
รับโอนจากเงินกู้ยืมระยะยาวและพันธบัตรระหว่างปี	11,940.78
จ่ายชำระเงินกู้ยืมและไถ่ถอนพันธบัตรที่ครบกำหนด	(19,335.25)
จ่ายชำระเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนด	(4,000.00)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 61	11,940.78

5.13 เงินกู้ยืมระยะสั้น ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 2,946.80 ล้านบาท เป็นเงินกู้ที่มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินต้นและดอกเบี้ย ประกอบด้วย

5.13.1 ธนาคารออมสิน ลงวันที่ 26 กันยายน 2560 มีวงเงินกู้จำนวน 1,540.71 ล้านบาท เบิกเงินกู้แล้วในงวดปีบัญชี 2561 จำนวน 1,511.97 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2560 เป็นต้นไป กำหนดชำระคืนเงินกู้พร้อมดอกเบี้ยงวดเดียวทั้งจำนวนในวันที่ 2 ตุลาคม 2561 อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.54 ต่อปี

5.13.2 ธนาคารออมสิน ลงวันที่ 26 มีนาคม 2561 มีวงเงินกู้จำนวน 1,554.60 ล้านบาท เบิกเงินกู้แล้วในงวดปีบัญชี 2561 จำนวน 1,434.83 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ 2 เมษายน 2561 เป็นต้นไป กำหนดชำระคืนเงินกู้ในงวดเดียวทั้งจำนวนในวันที่ 2 เมษายน 2562 อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 1.54 ต่อปี

5.14 หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
เจ้าหนี้อุบัติเหตุค้ำจ่าย	76.45	64.64
ค่าปรับชำระหนี้เกินกำหนด	0.16	-
เงินเดือนและสวัสดิการค้างจ่าย	543.93	563.61
เงินโอนเขตสำนักงานใหญ่ค้างจ่าย	58.34	32.34
ค่าสาธารณูปโภคค้างจ่าย	0.53	0.29
ค้างจ่ายอื่น ๆ	73.29	53.81
รายได้รับล่วงหน้า	61.19	68.49
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	813.89	783.18

5.15 เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินต้นและดอกเบี้ย ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	เงินกู้ยืม	พันธบัตร	รวม
	ระยะยาว	เงินกู้ ขสมก.	
ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 60	7,801.66	64,013.04	71,814.70
เพิ่มจากการกู้เงินและออกพันธบัตร	29,841.76	-	29,841.76
โอนไปส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(5,050.78)	(6,890.00)	(11,940.78)
จ่ายชำระเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนด	(1,181.88)	-	(1,181.88)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 61	31,410.76	57,123.04	88,533.80

5.12 Long-term payables due within 1 year as of 30 September 2018, having changes as follows:

Unit : Million baht

Balance cost forward as of 1 October 2017	23,335.25
Received Transfer from long-term loans and bonds during the year	11,940.78
Pay the loan and redeem bonds maturing as due to	(19,335.25)
Loan settlement before due	(4,000.00)
Balance as outstanding of 30 September 2018	11,940.78

5.13 The short-term loan on 30 September 2018 amounts 2,946.80 million baht guaranteed by the Ministry of Finance. The principle and interest consist of

5.13.1 The Government Savings Bank, dated 26 September 2017, had loan credit for 1,540.71 million baht which 1,511.97 million baht was withdrawn during the fiscal year 2018, maturity within one year from 2 October 2017. Maturity of the principle in one payment on 2 October 2018 with 1.54% of fixed interest rate per year.

5.13.2 The Government Savings Bank, dated 26 March 2018, had loan credit for 1,554.60 million baht which 1,434.83 million baht was withdrawn during the fiscal year 2018, maturity within one year from 2 April 2018. Maturity of the principle in one payment on 2 April 2019 with 1.54% of fixed interest rate per year.

5.14 Other current liabilities consist of :

Unit : Million baht

	2018	2017
Payable accrued accident	76.45	64.64
Fines for overdue debt	0.16	-
Accrued welfare and salary	543.93	563.61
Accrued head office and zone transfer	58.34	32.34
Accrued utility cost	0.53	0.29
Other accrued payable	73.29	53.81
Advanced revenue	61.19	68.49
Total other current liability	813.89	783.18

5.15 Long-term loans of which Ministry of Finance is guarantor of principal and interest as 30 September 2018 consist of the following changes.

Unit : Million baht

	Long-term loan	BMTA bond	Total
	Long term	BMTA Loan.	
Brought forward as of 1 Oct. 2017	7,801.66	64,013.04	71,814.70
Increasing from loan and bond issuance	29,841.76	-	29,841.76
Transferred to long-term liabilities one year payable	(5,050.78)	(6,890.00)	(11,940.78)
The repayment before due	(1,181.88)	-	(1,181.88)
The balance is replaced to 30 Sep. 2018	31,410.76	57,123.04	88,533.80

5.15.1 เงินกู้ยืม (สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN) จำนวน 31,410.76 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	สัญญา ลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี (คำนวณจาก อัตราดอกเบี้ย เงินฝากประจำ 6 เดือน ต่ำสุด	กู้เพิ่ม ระหว่างปี	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	จ่ายชำระ เงินกู้ยืมก่อน ครบกำหนด	ยอดคงเหลือ
กรุงไทย	28 ธ.ค. 59	3,545.83	2 ปี	+1.72%	-	2,968.73	-	-
กรุงศรีอยุธยา	3 เม.ย. 60	2,161.21	2 ปี	+1.65%	-	1,751.57	231.36	-
กรุงไทย	22 มิ.ย. 60	2,438.77	3 ปี	+1.63%	290.86	-	-	2,140.86
ออมสิน	28 ส.ค. 60	1,777.20	2 ปี	+1.58%	281.00	330.48	950.52	-
ออมสิน	27 พ.ย. 60	4,810.11	2 ปี	+1.55%	4,718.48	-	-	4,718.48
กรุงไทย	20 ธ.ค. 60	4,167.50	5 ปี	+1.72%	4,167.50	-	-	4,167.50
ออมสิน	5 ก.พ. 61	4,722.30	5 ปี	+1.70%	4,722.30	-	-	4,722.30
กรุงไทย	7 ก.พ. 61	1,000.00	5 ปี	+1.71%	1,000.00	-	-	1,000.00
ออมสิน	20 มี.ค. 61	6,107.75	3 ปี	+1.55%	6,107.75	-	-	6,107.75
ออมสิน	26 มี.ค. 61	1,656.15	2 ปี	+1.55%	969.79	-	-	969.79
กรุงไทย	9 พ.ค. 61	2,013.08	2 ปี	+1.54%	1,284.08	-	-	1,284.08
ออมสิน	30 พ.ค. 61	4,650.00	4 ปี	+1.54%	4,650.00	-	-	4,650.00
ออมสิน	25 ก.ค. 61	1,650.00	5 ปี	+1.70%	1,650.00	-	-	1,650.00
รวม		40,699.90049			29,841.76	5,050.78	1,181.88	31,410.76

5.15.2 พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. จำนวน 57,123.04 ล้านบาท มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	ครั้งที่	พ.ศ.	จำนวนครั้งที่	ธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด	อัตราดอกเบี้ย ต่อปี	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	คงเหลือ
2553	1	พ.ศ.	1	ทหารไทย	1,000.00	12 ปี	28 ต.ค. 52	28 ต.ค. 64	4.850	-	-	1,000.00
2553	2	พ.ศ.	2	กสิกรไทย	883.88	10 ปี	4 ธ.ค. 52	4 ธ.ค. 62	4.380	-	-	883.88
2553	3	พ.ศ.	3	กสิกรไทย	1,000.00	12 ปี	4 ธ.ค. 52	4 ธ.ค. 64	4.590	-	-	1,000.00
2553	4	พ.ศ.	4	ไทยพาณิชย์	1,000.00	10 ปี	6 พ.ค. 53	6 พ.ค. 63	3.660	-	-	1,000.00
2553	8	พ.ศ.	8	กรุงเทพ	950.00	9 ปี	2 ก.ย. 53	2 ก.ย. 62	3.500	-	950.00	-
2554	1	พ.ศ.	1	สนตณดาร์ด ชาร์เตอร์ด	980.00	10 ปี	16 มิ.ย. 54	16 มิ.ย. 64	3.750	-	-	980.00
2554	2	พ.ศ.	2	กรุงเทพ	1,940.00	8 ปี	28 ก.ค. 54	28 ก.ค. 62	4.300	-	1,940.00	-

5.15.1 Loan (LONG TEAM LOAN) amount 31,410.76 million baht, having details as follows:

Unit : Million baht

Lending bank	Date of agreement	Credit line	period	Interest rate per year (Calculated from the interest rate of 6 month fixed account)	Additional borrowing during the year	Transferred as long-term payable within 1 year	Long-term loan payment prior to the due date	Balance
Krung Thai	28 Dem 16	3,545.83	2 Years	+1.72%	-	2,968.73	-	-
Krung sri	3 Apr 17	2,161.21	2 Years	+1.65%	-	1,751.57	231.36	-
Krung Thai	22 Jun 17	2,438.77	3 Years	+1.63%	290.86	-	-	2,140.86
Government Savings	28 Aug 17	1,777.20	2 Years	+1.58%	281.00	330.48	950.52	-
Government Savings	27 Nov 17	4,810.11	2 Years	+1.55%	4,718.48	-	-	4,718.48
Krung Thai	20 Dem 17	4,167.50	5 Years	+1.72%	4,167.50	-	-	4,167.50
Government Savings	5 Feb 18	4,722.30	5 Years	+1.70%	4,722.30	-	-	4,722.30
Krung Thai	7 Feb 18	1,000.00	5 Years	+1.71%	1,000.00	-	-	1,000.00
Government Savings	20 Mar 18	6,107.75	3 Years	+1.55%	6,107.75	-	-	6,107.75
Government Savings	26 Mar 18	1,656.15	2 Years	+1.55%	969.79	-	-	969.79
Krung Thai	9 May 18	2,013.08	2 Years	+1.54%	1,284.08	-	-	1,284.08
Government Savings	30 May 18	4,650.00	4 Years	+1.54%	4,650.00	-	-	4,650.00
Government Savings	25 Jul 18	1,650.00	5 Years	+1.70%	1,650.00	-	-	1,650.00
Total		40,699.90049			29,841.76	5,050.78	1,181.88	31,410.76

5.15.2 BMTA loan bond amount 57,123.04 million baht, having details as follows:

Unit : Million baht

BMTA bond		Selling banks	Credit line	maturity	Date of bond	Due date	Interest rate per year	Issued Paying during the year	Transferred as long-term payable within 1 year	Balance
Year	times									
2010	1	Thai Military	1,000.00	12 Yrs.	28 Oct 09	28 Oct 21	4.850	-	-	1,000.00
2010	2	Kasikornthai	883.88	10 Yrs.	4 Dec 09	4 Dec 19	4.380	-	-	883.88
2010	3	Kasikornthai	1,000.00	12 Yrs.	4 Dec 09	4 Dec 21	4.590	-	-	1,000.00
2010	4	Siam Commercial	1,000.00	10 Yrs.	6 May 10	6 May 20	3.660	-	-	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	-

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร ขสมก.		จำหน่ายโดย ธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด	อัตราดอกเบี้ย ต่อปี	ออกจำหน่าย ระหว่างปี	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	คงเหลือ
พ.ศ.	ครั้งที่									
2554	3	กรุงเทพ	1,000.00	10 ปี	28 ก.ค. 54	28 ก.ค. 64	4.380	-	-	1,000.00
2554	4	กรุงเทพ	1,000.00	12 ปี	28 ก.ค. 54	28 ก.ค. 66	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	5	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	800.00	10 ปี	16 ก.พ. 55	16 ก.พ. 65	3.500	-	-	800.00
2555	6	กรุงเทพ	1,200.00	10 ปี	2 เม.ย. 55	2 เม.ย. 65	4.020	-	-	1,200.00
2556	5	กรุงเทพ	400.00	7 ปี	29 เม.ย. 56	29 เม.ย. 63	3.545	-	-	400.00
2556	7	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,000.00	10 ปี	3 มิ.ย. 56	3 มิ.ย. 66	3.530	-	-	1,000.00
2556	9	ฮ่องกงและ เซี่ยงไฮ้	1,000.00	10 ปี	14 มิ.ย. 56	14 มิ.ย. 66	3.780	-	-	1,000.00
2556	11	ทหารไทย	1,000.00	7 ปี	2 ก.ค. 56	2 ก.ค. 63	3.850	-	-	1,000.00
2556	14	ทหารไทย	1,000.00	7 ปี	5 ส.ค. 56	5 ส.ค. 63	3.940	-	-	1,000.00
2556	17	กรุงเทพ	500.00	10 ปี	20 ก.ย. 56	20 ก.ย. 66	4.520	-	-	500.00
2557	1	กรุงเทพ	1,000.00	5 ปี	29 ต.ค. 56	29 ต.ค. 61	3.795	-	1,000.00	-
2557	2	กรุงเทพ	1,000.00	7 ปี	17 ธ.ค. 56	17 ธ.ค. 63	4.030	-	-	1,000.00
2557	3	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,000.00	8 ปี	14 ม.ค. 57	14 ม.ค. 65	4.160	-	-	1,000.00
2557	4	กรุงเทพ	1,300.00	10 ปี	24 ม.ค. 57	24 ม.ค. 67	4.275	-	-	1,300.00
2557	5	ไทยพาณิชย์	1,000.00	5 ปี	17 ก.พ. 57	17 ก.พ. 62	3.590	-	1,000.00	-
2557	6	กรุงเทพ	900.00	10 ปี	13 มี.ค. 57	13 มี.ค. 67	3.985	-	-	900.00
2557	7	ไทยพาณิชย์	1,000.00	10 ปี	10 เม.ย. 57	10 เม.ย. 67	4.000	-	-	1,000.00
2557	8	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,000.00	5 ปี	10 เม.ย. 57	10 เม.ย. 62	3.530	-	1,000.00	-
2557	9	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 ปี	24 เม.ย. 57	24 เม.ย. 65	3.800	-	-	1,000.00
2557	10	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,300.00	10 ปี	6 พ.ค. 57	6 พ.ค. 67	3.810	-	-	1,300.00
2557	11	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,960.00	10 ปี	6 มิ.ย. 57	6 มิ.ย. 67	3.980	-	-	1,960.00
2557	11	กรุงไทย	40.00	10 ปี	6 มิ.ย. 57	6 มิ.ย. 67	3.980	-	-	40.00
2557	12	กรุงไทย	2,400.00	7 ปี	6 มิ.ย. 57	6 มิ.ย. 64	3.740	-	-	2,400.00
2557	13	ไทยพาณิชย์	2,000.00	12 ปี	7 ก.ค. 57	7 ก.ค. 69	4.000	-	-	2,000.00

Unit : Million baht

BMTA bond		Selling banks	Credit line	maturity	Date of bond	Due date	Interest rate per year	Issued Paying during the year	Transferred as long-term payable within 1 year	Balance
Year	times									
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	Bangkok Bank	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	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.	2 Apr 12	2 Apr 22	4.020	-	-	1,200.00
2013	5	Bangkok Bank	400.00	7 Yrs.	29 Apr 13	29 Apr 20	3.545	-	-	400.00
2013	7	Standard Chartered	1,000.00	10 Yrs.	3 Jun 13	3 Jun 23	3.530	-	-	1,000.00
2013	9	Hong Kong Shanghai	1,000.00	10 Yrs.	14 Jun 13	14 Jun 23	3.780	-	-	1,000.00
2013	11	Thai Military	1,000.00	7 Yrs.	2 Jul 13	2 Jul 20	3.850	-	-	1,000.00
2013	14	Thai Military	1,000.00	7 Yrs.	5 Aug 13	5 Aug 20	3.940	-	-	1,000.00
2013	17	Bangkok Bank	500.00	10 Yrs.	20 Sep 13	20 Sep 23	4.520	-	-	500.00
2014	1	Bangkok Bank	1,000.00	5 Yrs.	29 Oct 13	29 Oct 18	3.795	-	1,000.00	-
2014	2	Bangkok Bank	1,000.00	7 Yrs.	17 Dec 13	17 Dec 20	4.030	-	-	1,000.00
2014	3	Standard Chartered	1,000.00	8 Yrs.	14 Jan 14	14 Jan 22	4.160	-	-	1,000.00
2014	4	Bangkok Bank	1,300.00	10 Yrs.	24 Jan 14	24 Jan 24	4.275	-	-	1,300.00
2014	5	Siam Commercial	1,000.00	5 Yrs.	17 Feb 14	17 Feb 19	3.590	-	1,000.00	-
2014	6	Bangkok Bank	900.00	10 Yrs.	13 Mar 14	13 Mar 24	3.985	-	-	900.00
2014	7	Siam Commercial	1,000.00	10 Yrs.	10 Apr 14	10 Apr 24	4.000	-	-	1,000.00
2557	8	Standard Chartered	1,000.00	5 Yrs.	10 Apr 14	10 Apr 19	3.530	-	1,000.00	-
2014	9	Siam Commercial	1,000.00	8 Yrs.	24 Apr 14	24 Apr 22	3.800	-	-	1,000.00
2014	10	Standard Chartered	1,300.00	10 Yrs.	6 May 14	6 May 24	3.810	-	-	1,300.00
2014	11	Standard Chartered	1,960.00	10 Yrs.	6 Jun 14	6 Jun 24	3.980	-	-	1,960.00
2014	11	Krung Thai	40.00	10 Yrs.	6 Jun 14	6 Jun 24	3.980	-	-	40.00
2014	12	Krung Thai	2,400.00	7 Yrs.	6 Jun 14	6 Jun 21	3.740	-	-	2,400.00
2014	13	Siam Commercial	2,000.00	12 Yrs.	7 Jul 14	7 Jul 26	4.000	-	-	2,000.00

หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	ครั้งที่	พันธบัตรชสมก. จำหน่ายโดย ธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด	อัตรา ดอกเบี้ย ต่อปี	ออกจำหน่าย ระหว่างงวด	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	คงเหลือ
2558	2	กรุงไทย	1,000.00	5 ปี	15 ธ.ค. 57	15 ธ.ค. 62	2.598	-	-	1,000.00
2558	3	ซีไอเอ็มบี ไทย	2,000.00	6 ปี	23 ม.ค. 58	23 ม.ค. 64	2.600	-	-	2,000.00
2558	4	ซีไอเอ็มบี ไทย	2,000.00	10 ปี	23 ม.ค. 58	23 ม.ค. 68	2.880	-	-	2,000.00
2559	1	กรุงเทพ	4,100.00	15 ปี	11 เม.ย. 59	11 เม.ย. 74	2.310	-	-	4,100.00
2559	1	กรุงไทย	4,075.50	15 ปี	11 เม.ย. 59	11 เม.ย. 74	2.310	-	-	4,075.50
2559	1	กสิกรไทย	3,420.00	15 ปี	11 เม.ย. 59	11 เม.ย. 74	2.310	-	-	3,420.00
2560	1	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	1,157.00	19 ปี 6 เดือน	4 ม.ค. 60	4 ก.ค. 79	3.610	-	-	1,157.00
2560	1	ซีไอเอ็มบี ไทย	900.00	19 ปี 6 เดือน	4 ม.ค. 60	4 ก.ค. 79	3.610	-	-	900.00
2560	2	กรุงศรีอยุธยา	1,450.00	4 ปี 11 เดือน	3 เม.ย. 60	3 มี.ค. 65	2.300	-	-	1,450.00
2560	2	กรุงไทย	490.00	4 ปี 11 เดือน	3 เม.ย. 60	3 มี.ค. 65	2.300	-	-	490.00
2560	2	ซีไอเอ็มบี ไทย	1,566.66	4 ปี 11 เดือน	3 เม.ย. 60	3 มี.ค. 65	2.300	-	-	1,566.66
2560	3	สแตนดาร์ด ชาร์เตอร์ด	2,000.00	9 ปี 7 เดือน	3 เม.ย. 60	3 พ.ย. 69	3.000	-	-	2,000.00
2560	3	กรุงศรีอยุธยา	700.00	9 ปี 7 เดือน	3 เม.ย. 60	3 พ.ย. 69	3.000	-	-	700.00
2560	3	กรุงไทย	1,500.00	9 ปี 7 เดือน	3 เม.ย. 60	3 พ.ย. 69	3.000	-	-	1,500.00
2560	3	ซีไอเอ็มบี ไทย	1,100.00	9 ปี 7 เดือน	3 เม.ย. 60	3 พ.ย. 69	3.000	-	-	1,100.00
รวม			64,013.0438					-	6,890.00	57,123.04

5.16 รายได้รอการรับรู้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 60	143.76
บวก รับบริจาคทรัพย์สินระหว่างปี	0.04
	143.80
หัก รายได้รอการรับรู้จากสินทรัพย์รับบริจาคตัดบัญชี	0.21
หัก ค่าเสื่อมราคา	84.90
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 61	58.69

5.17 ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 4,508.44 ล้านบาท เป็นเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานค้างจ่าย ซึ่งองค์การได้จัดตั้งเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานเพื่อไว้จ่ายเป็นเงินบำเหน็จให้กับพนักงานที่พ้นสภาพการเป็นพนักงานตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฉบับที่ 47 ว่าด้วยเงินบำเหน็จและที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยองค์การจ่ายสมทบเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานร้อยละ 12 ของเงินเดือนพนักงานทุกสิ้นเดือน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ และ ณ วันสิ้นงวดจะจ่ายเงินสมทบเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานให้เท่ากับภาระผูกพันที่จะต้องจ่าย โดยจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จส่วนดอกผลที่เกิดจากเงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน รับรู้เป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

Unit : Million baht

BMTA bond		Selling banks	Credit line	maturity	Date of bond	Due date	Interest rate per year	Issued Paying during the year	Transferred as long-term payable within 1 year	Balance
Year	times									
2014	14	Siam Commercial	1,000.00	8 Yrs.	7 Jul 14	7 Jul 22	3.835	-	-	1,000.00
2015	2	Krung Thai	1,000.00	5 Yrs.	15 Dec 14	15 Dec 19	2.598	-	-	1,000.00
2015	3	CIMB Thai	2,000.00	6 Yrs.	23 Jan 15	23 Jan 21	2.600	-	-	2,000.00
2015	4	CIMB Thai	2,000.00	10 Yrs.	23 Jan 15	23 Jan 25	2.880	-	-	2,000.00
2016	1	Bangkok Bank	4,100.00	15 Yrs.	11 Apr 16	11 Apr 31	2.310	-	-	4,100.00
2016	1	Bangkok Bank	4,075.50	15 Yrs.	11 Apr 16	11 Apr 31	2.310	-	-	4,075.50
2016	1	Kasikornthai	3,420.00	15 Yrs.	11 Apr 16	11 Apr 31	2.310	-	-	3,420.00
2017	1	Standard Chartered	1,157.00	19 Yrs. 6 Mth	4 Jan 17	4 Jul 36	3.610	-	-	1,157.00
2017	1	CIMB Thai	900.00	19 Yrs. 6 Mth	4 Jan 17	3 Mar 22	3.610	-	-	900.00
2017	2	Krungsri	1,450.00	4 Yrs. 11 Mth	3 Apr 17	3 Mar 22	2.300	-	-	1,450.00
2017	2	Krung Thai	490.00	4 Yrs. 11 Mth	3 Apr 17	3 Mar 22	2.300	-	-	490.00
2017	2	CIMB Thai	1,566.66	4 Yrs. 11 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	2.300	-	-	1,566.66
2017	3	Standard Chartered	2,000.00	9 Yrs. 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	-	-	2,000.00
2017	3	Krungsri	700.00	9 Yrs. 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	-	-	700.00
2017	3	Krung Thai	1,500.00	9 Yrs. 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	-	-	1,500.00
2017	3	CIMB Thai	1,100.0	9 Yrs. 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	-	-	1,100.00
Total			64,013.0438					-	6,890.00	57,123.04

5.16 Deferred revenue as of 30 September 2018 has changes as follows:

Unit : Million baht

Brought forward as of 1 Oct. 2017	143.76
Plus donated assets	0.04
	143.80
Deduct deferred income from the deferred donated assets	0.21
Deduction for depreciation	84.90
The balance is replaced to 30 September 2018	58.69

5.17 Estimate of Long-Term Liabilities as of 30 September 2018 was 4,508.44 million Baht. This consists of outstanding employee pension funds which Bangkok Mass Transit Authority has established an employee pension fund aimed for payment of pension to employees whose employment is terminated according to the criteria set forth in Bangkok Mass Transit Authority Regulation no. 47 on Pension and amendments. On this matter, Bangkok Mass Transit Authority is obligated to pay contribution to the fund at the rate of 12% of the employee's salary. This contribution is recognised in Profit and Loss Statement and at the end of period BMTA will make payment of the fund contribution at the amount equivalent

5.18 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงาน องค์กรมีภาระสำหรับเงินชดเชยพนักงานที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งองค์การถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานสำหรับพนักงาน

ข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

- ผลประโยชน์พนักงาน คำนวณจากเงินชดเชยพนักงานเมื่อเกษียณอายุ 60 ปี เป็นรายบุคคล
- ใช้อัตราเงินเดือน เดือนสุดท้าย (ในปีครบเกษียณ) เท่ากับอัตราเงินเดือนขั้นสูงสุดของระดับตำแหน่งปัจจุบัน
- อัตราที่ใช้คิดลด ใช้อัตราผลตอบแทนในท้องถิ่นของพันธบัตรรัฐบาลในการคำนวณ

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด	1,463.63	1,470.27
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	128.21	123.87
ต้นทุนดอกเบี้ย	42.24	41.14
ผลประโยชน์พนักงานที่จ่ายระหว่างปี	(170.21)	(171.65)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด	1,463.87	1,463.63

5.19 หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
เงินประกันและเงินค้ำประกันตัวพนักงาน	33.73	32.21
เงินประกันสัญญาและเงินกองทุนอุบัติเหตุ	163.80	163.18
เงินรับฝากอื่น ๆ	339.95	340.17
เงินมัดจำ	454.82	29.20
เงินรับล่วงหน้ากรณีอุบัติเหตุ	1.17	1.17
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	993.47	565.93

5.20 ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค เป็นสินทรัพย์ที่ได้รับบริจาคตั้งแต่เริ่มจัดตั้งองค์การ มียอดยกมา ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2560 จำนวน 9.49 ล้านบาท ตัดค่าเสื่อมราคา จำนวน 0.21 ล้านบาท ระหว่างปีมีการตัดจำหน่ายส่วนเกินทุนจากการรับบริจาคออกจากบัญชี จำนวน 0.99 ล้านบาท คงเหลือส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 จำนวน 8.29 ล้านบาท (ตามหมายเหตุข้อ 5.8)

5.18 Obligation in Employee Benefits

Employees' post-employment benefits: Bangkok Mass Transit Authority is obligated to compensate for personnel after their employment as required by Labour Law. Bangkok Mass Transit Authority considers such compensation a post-employment benefit program for its employees.

Hypothesis of primary assessment per actuarial

- Employee benefits calculated from compensation of retirement at the age of 60 years old, individually
- Using the salary rate of the last payable salary (in the retirement year) equivalent to the maximum salary rate of current position
- The rate used to calculate for reduction is the market yields of government bonds in the calculation.

Changes in current value of obligation in employee benefits

Unit : Million baht

	2018	2017
Obligation to the employee benefits at the beginning of the period	1,463.63	1,470.27
Current cost of service	128.21	123.87
Interest cost	42.24	41.14
Employee benefits paid during the year	(170.21)	(171.65)
Obligation to the employee benefits at the end of the period	1,463.87	1,463.63

5.19 Other non-current liabilities include:

Unit : Million baht

	2018	2017
Insurance and employee guarantee amounts	33.73	32.21
	33.73	32.21
Contractual insurance and accident fund	163.80	163.18
Other deposits	339.95	340.17
Deposits	454.82	29.20
Advance receivables in case of accidents	1.17	1.17
Total non-current liabilities	993.47	565.93

5.20 Capital surplus from donation: is the property that has been received from donation since the establishment of Bangkok Mass Transit Authority. The brought forward amount as of 1 October 2017 was 9.49 million Baht, depreciated by 0.21 million Baht, Amortization of capital surplus from donation from the account during the year for 0.99 million baht The surplus donation balance on 30 September 2018 amounts 8.29 million baht (according to the note No.5.8)

5.21 รายได้ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 ประกอบด้วย

5.21.1 รายได้จากการเดินรถ

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสาร	3,615.22	3,008.53
รายได้ค่าโดยสารรัฐบาลรับภาระ	351.83	3,297.70
รายได้จากการจำหน่ายบัตรเดือน	14.20	14.94
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วคูปอง	139.80	124.53
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ	139.55	131.05
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถเมล์เล็ก	41.80	43.71
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถหมวด 4 (รถในซอย)	7.59	7.44
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถตู้	72.03	70.64
รายได้จากการให้เช่ารถเหมาคัน	130.35	282.97
รวมรายได้จากการเดินรถ	4,512.37	6,981.51

5.21.2 รายได้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560
รายได้ค่าปรับผิดสัญญาต่าง ๆ	27.96	33.30
รายได้ดอกเบี้ยรับ	35.98	20.35
รายได้ส่วนลดน้ำมัน	-	0.58
รายได้ส่วนลดรับ	3.86	3.62
รายได้จากการให้สิทธิโฆษณา	91.87	88.93
รายได้จากการขายวัสดุและครุภัณฑ์	1.87	3.32
รายได้จากการรับบริจาค	84.91	101.99
รายได้อื่น ๆ	27.42	70.70
รวมรายได้อื่น	273.87	322.79

5.21 Income for the year ended on 30 September 2018 consists of

5.21.1 Income from bus operation

Unit : Million baht

	2018	2017
Income from fare ticket sales	3,615.22	3,008.53
Income of fare burdened by the government	351.83	3,297.70
Income from monthly ticket sales	14.20	14.94
Income from coupon ticket sales	139.80	124.53
Share of fares from private joint buses	139.55	131.05
Share of fares from small buses	41.80	43.71
Share of fares from category 4 buses (alley buses)	7.59	7.44
Share of fares from bus vans	72.03	70.64
Income from charter hire	130.35	282.97
Total income from bus operation	4,512.37	6,981.51

5.21.2 Other incomes

Unit : Million baht

	2561	2560
Income from contractual breach penalties	27.96	33.30
Income from receivable interest	35.98	20.35
Income from receivable discounts oil	-	0.58
Income from receivable discounts	3.86	3.62
Income from advertisement authorisation	91.87	88.93
Income from material and hardware sales	1.87	3.32
Income from donation	84.91	101.99
Other incomes	27.42	70.70
Total other incomes	273.87	322.79

5.22 ค่าใช้จ่าย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 ประกอบด้วย

5.22.1 ต้นทุนในการเดินรถ

หน่วย : ล้านบาท

	2561		2560	
	ค่าใช้จ่ายในการ			
	เดินรถ	ซ่อม	รวม	รวม
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	3,597.71	25.98	3,623.69	3,524.62
สวัสดิการพนักงาน เงินกองทุนและเงินบำเหน็จ	686.57	4.81	691.38	636.44
ผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน	118.18	0.40	118.58	114.26
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊สและน้ำมันหล่อลื่น	2,258.86	-	2,258.86	2,040.59
ค่าซ่อมบำรุงรถเก่าองค์การ	-	2.92	2.92	6.56
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถยนต์โดยสารขององค์การ	-	1,206.98	1,206.98	1,215.21
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถปรับอากาศใช้แก๊ส	-	218.97	218.97	203.25
ค่ากิโลเมตรเกินรถยนต์โดยสาร	-	47.02	47.02	61.98
ค่าเช่ารถยนต์โดยสาร	148.73	-	148.73	153.31
ค่าเช่าระบบและอุปกรณ์ GPS	43.11	-	43.11	-
ค่าผ่านทางด่วน	103.42	-	103.42	95.05
ค่าเสื่อมราคา	92.95	-	92.95	95.70
ค่าประกันภัย	58.06	-	58.06	65.28
ค่าเสียหายอุบัติเหตุ	0.66	-	0.66	0.47
ค่าปรับจ่ายชำระหนี้เกินกำหนด	-	0.16	0.16	65.95
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	23.86	-	23.86	25.79
รวมต้นทุนในการเดินรถ	7,132.11	1,507.24	8,639.35	8,304.46

5.22 Expenses for the year ended on 30 September 2018 consist of:

5.22.1 Bus operation costs

Unit : Million baht

			2018	2017
	Expenses:			
	Bus operation	Repair	Total	Total
Salary and remuneration	3,597.71	25.98	3,623.69	3,524.62
Employee benefits, funds and pension	686.57	4.81	691.38	636.44
Employee post-employment benefits	118.18	0.40	118.58	114.26
Cost of fuel, gas, and lubricant	2,258.86	-	2,258.86	2,040.59
Repair of BMTA's old buses	-	2.92	2.92	6.56
Contractual repair of BMTS's buses	-	1,206.98	1,206.98	1,215.21
Contractual repair of air-conditioned natural gas using buses	-	218.97	218.97	203.25
Excess mileage of buses	-	47.02	47.02	61.98
Bus lease	148.73	-	148.73	153.31
GPS system and equipment rental fee	43.11	-	43.11	-
Toll	103.42	-	103.42	95.05
Depreciation	92.95	-	92.95	95.70
Insurance	58.06	-	58.06	65.28
Accident damage	0.66	-	0.66	0.47
Adjustment of repayment overdue	-	0.16	0.16	65.95
Other expenses	23.86	-	23.86	25.79
Total bus operation costs	7,132.11	1,507.24	8,639.35	8,304.46

5.22.2 ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

หน่วย : ล้านบาท

				2561	2560
	กองปฏิบัติ	สำนักงานเขต	สำนักงานใหญ่	รวม	รวม
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	315.44	319.16	261.43	896.03	946.14
สวัสดิการพนักงาน เงินกองทุนและเงินบำเหน็จ	76.39	71.30	74.80	222.49	241.90
ผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน	19.27	18.66	13.94	51.87	50.74
ค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการ	-	-	2.48	2.48	2.84
ค่าเช่าที่ดิน	80.79	6.10	8.89	95.78	92.65
ค่าเช่าและใช้บริการเครื่องคอมพิวเตอร์	0.83	2.34	3.48	6.65	5.25
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊สและน้ำมันหล่อลื่น	1.06	1.97	1.74	4.77	4.96
ค่าสาธารณูปโภค	18.97	2.89	5.08	26.94	28.87
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรมและดูงาน	-	0.82	8.93	9.75	13.98
หนี้สงสัยจะสูญ	-	(2.46)	150.46	148.00	50.21
หนี้สูญ	0.45	1.84	0.54	2.83	4.74
ค่าเสื่อมราคา	20.40	20.15	9.63	50.18	48.04
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	61.34	19.00	49.30	129.64	142.31
รวมค่าใช้จ่ายในการบริหาร	594.94	461.77	590.70	1,647.41	1,632.63

5.23 ผลการดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 สรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2561	2560	เพิ่ม (ลด)	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้				
รายได้จากการเดินรถ	4,512.37	6,981.51	(2,469.14)	(35.37)
รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ	2,259.37	809.77	1,449.60	179.01
รายได้อื่น	273.87	322.79	(48.92)	(15.16)
รวมรายได้	7,045.61	8,114.07	(1,068.46)	(13.17)
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนในการเดินรถ	8,639.35	8,304.46	334.89	4.03
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,647.41	1,632.63	14.78	0.91
ค่าใช้จ่ายอื่น	56.88	203.50	(146.62)	(72.05)
ต้นทุนทางการเงิน	2,876.53	2,890.27	(13.74)	(0.48)
รวมค่าใช้จ่าย	13,220.17	13,030.86	189.31	1.45
ขาดทุนสำหรับปี	(6,174.56)	(4,916.79)	(1,257.77)	25.58

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2561 องค์การมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น จำนวน 1,257.77 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 25.58 ซึ่งเกิดจากรายได้จาก การเดินรถลดลง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายในการบริหารและต้นทุนในการเดินรถเพิ่มขึ้นจากการขึ้นเงินเดือนและสวัสดิการของพนักงาน

5.22.2 Administrative costs

Unit : Million baht

				2017	2016
	Operation Section	District Office	Head quarter	Total	Total
Salary and remuneration	315.44	319.16	261.43	896.03	946.14
Employee benefits, funds and pension	76.39	71.30	74.80	222.49	241.90
Employee post-employment benefits	19.27	18.66	13.94	51.87	50.74
Board of Directors meeting allowance	-	-	2.48	2.48	2.84
Land lease	80.79	6.10	8.89	95.78	92.65
Computer lease and use	0.83	2.34	3.48	6.65	5.25
Cost of fuel, gas, and lubricant	1.06	1.97	1.74	4.77	4.96
Public utility	18.97	2.89	5.08	26.94	28.87
Training and field trips	-	0.82	8.93	9.75	13.98
Doubtful accounts	-	(2.46)	150.46	148.00	50.21
Bad debt	0.45	1.84	0.54	2.83	4.74
Depreciation	20.40	20.15	9.63	50.18	48.04
Other expenses	61.34	19.00	49.30	129.64	142.31
Total administrative costs	594.94	461.77	590.70	1,647.41	1,632.63

5.23 Performance of Bangkok Mass Transit Authority for the year ended 30 September 2018 can be summarised as follows.

Unit : Million baht

	2018	2017	Increase (decrease)	
			Amoun	Percentage
Income				
Income from bus operation	4,512.37	6,981.51	(2,469.14)	(35.37)
Income from public service grant-in-aid	2,259.37	809.77	1,449.60	179.01
Other incomes	273.87	322.79	(48.92)	(15.16)
Total Income	7,045.61	8,114.07	(1,068.46)	(13.17)
Expenses				
Bus operation cost	8,639.35	8,304.46	334.89	4.03
Administrative cost	1,647.41	1,632.63	14.78	0.91
Other expenses	56.88	203.50	(146.62)	(72.05)
Financial cost	2,876.53	2,890.27	(13.74)	(0.48)
Total Expenses	13,220.17	13,030.86	189.31	1.45
Loss for the year	(6,174.56)	(4,916.79)	(1,257.77)	25.58

For the year ended on 30 September 2018, Bangkok Mass Transit Authority's performance resulted in an increased loss at the amount of 1,257.77 million Baht or 25.58 % Resulted from the decreasing income from bus operation while the cost of administration and operational cost increased because of the salary increase and welfare.

6. ภาวะผูกพัน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2561 องค์การ มีภาวะผูกพันเป็นสัญญาเช่าที่ดิน ระหว่างองค์การกับรัฐวิสาหกิจและเอกชนอื่น ๆ เพื่อเป็นสถานที่ทำการสำนักงาน ลานจอดรถยนต์โดยสาร และท่าปล่อยรถ จำนวน 27 แห่ง รวมเป็นเงิน ค่าเช่าที่ดินต่อเดือน ประมาณ 8.32 ล้านบาท แบ่งเป็น

- ลานจอดรถและท่าปล่อยรถ	จำนวน 8 แห่ง
- สถานที่ทำการสำนักงาน	จำนวน 6 แห่ง
- สถานที่ทำการที่องค์การใช้ประโยชน์ฟรี	จำนวน 13 แห่ง

7. สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

7.1 คดีที่องค์การเป็นโจทก์ฟ้องคู่กรณีในศาลต่าง ๆ ที่มีเขตอำนาจรวม 186 คดี เป็นทุนทรัพย์รวม 903.13 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างพิจารณาศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ และศาลฎีกา ดังนี้

- ศาลชั้นต้น	จำนวน	177	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	887.10	ล้านบาท
- ศาลอุทธรณ์	จำนวน	4	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	8.28	ล้านบาท
- ศาลฎีกา	จำนวน	5	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	7.75	ล้านบาท
รวม		186	คดี		903.13	ล้านบาท

7.2 คดีที่องค์การเป็นจำเลย รวม 137 คดี ทุนทรัพย์รวม 1,055.55 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ ศาลฎีกา ดังนี้

- ศาลชั้นต้น	จำนวน	123	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	998.90	ล้านบาท
- ศาลอุทธรณ์	จำนวน	10	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	6.42	ล้านบาท
- ศาลฎีกา	จำนวน	4	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	50.23	ล้านบาท
รวม		137	คดี		1,055.55	ล้านบาท

8. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

8.1 องค์การได้ทำสัญญากู้เงินจากธนาคารออมสิน ภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ 2562 เพื่อจ่ายชำระเงินต้น จำนวน 2,511.97 ล้านบาท เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2561 กำหนดชำระคืนภายใน 9 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 2 ตุลาคม 2561 เบิกเงินกู้งวดแรก จำนวน 1,511.97 ล้านบาท ส่วนที่เหลือเบิกให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 29 ตุลาคม 2561

8.2 องค์การได้ทำสัญญาเงินกู้ ภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปีงบประมาณ 2562 วงเงินไม่เกิน 7,819.99 ล้านบาท จำนวน 2 วงเงิน แบ่งเป็น

8.2.1 สัญญากู้เงินจากธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เป็นวงเงินสินเชื่อเงินกู้แบบมีระยะเวลาตามบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาสินเชื่อ ครั้งที่ 6 เพื่อจ่ายชำระเงินต้นที่ครบกำหนดปี 2562 จำนวน 3,851.26 ล้านบาท เมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2561 กำหนดชำระคืนภายใน 1 ปี 6 เดือน นับตั้งแต่เบิกเงินกู้งวดแรกในวันที่ 25 ตุลาคม 2561 จำนวน 380.00 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจะทยอยเบิกเงินกู้ให้แล้วเสร็จภายใน 6 เดือน

8.2.2 สัญญากู้เงินจากธนาคารออมสิน เพื่อจ่ายชำระเงินต้นและเสริมสภาพคล่องทางการเงินไตรมาส 2 ประจำปี 2562 จำนวน 3,968.73 ล้านบาท เมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2561 กำหนดชำระคืนภายใน 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 4 มกราคม 2562 เบิกเงินกู้งวดแรกจำนวน 2,968.73 ล้านบาท ส่วนที่เหลือทยอยเบิกให้แล้วเสร็จภายในวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2562

6. Obligation

As of 30 September 2018, Bangkok Mass Transit Authority has obligations in terms of land lease contract between Bangkok Mass Transit Authority and state enterprises and private organisations for use as office, bus parking area, and bus terminal totalling 27 pieces of land. The accumulated rental per month is approximately 8.32million Baht. The leased lands can be categorised as follows.

- Parking areas and terminals	total 8 locations
- Offices	total 6 locations
- Offices where Bangkok Mass Transit Authority uses for free	total 13 locations

7. Asset and Potential Liabilities

7.1 There are total 137 cases in which Bangkok Mass Transit Authority is plaintiff making a prosecution against litigants in various courts with jurisdiction. The accumulated cost for proceedings is 903.13million Baht. The cases are under inquest in civil courts, appellate courts, and the Supreme Court As follows.

- Civil Court	total	177	cases total cost	887.10	million Baht
- Appellate Court	total	4	cases total cost	8.28	million Baht
- Supreme Court	total	5	cases total cost	7.75	million Baht
Total		186	cases total	903.13	million Baht

7.2 There are total 137 cases in which Bangkok Mass Transit Authority is defendant with the total proceeding cost of 1,055.55 million Baht. These cases are under inquest in civil courts, appellate courts, and the Supreme Court As follows.

- Civil Court	total	123	cases total cost	998.90	million Baht
- Appellate Court	total	10	cases total cost	6.42	million Baht
- Supreme Court	total	4	cases total cost	50.23	million Baht
Total		137	cases total	1055.55	million Baht

8. Matters after the report

8.1 The organization signed the loan contract with The Government Savings Bank under public debt management plan for fiscal year 2019 to pay the capital 2,511.97 million baht on 28 September 2018. The maturity is within 9 months from 2 October 2018. The first withdrawal was 1,511.97 million baht and the balance was withdrawn within 29 October 2018.

8.2 The organization signed the loan contract under public debt management plan for fiscal year 2019 within the amount of 7,819.99 million baht for two financial amount:

8.2.1 The 6th term loan contract with Krung Thai Bank Public Company Limited according to the contract revision agreement to repay the capital due in 2019 for 3,851.26 million baht on 22 October 2018. The maturity was within 1.6 years from the first withdrawal on 25 October 2018 for 380.00 million baht. The balance would be withdraw within 6 months.

8.2.2 Loan contract with The Government Savings Bank to repay the capital and for the liquidity in Q2 2019 for 3,968.73 million on 25 December 2018. The maturity was within 3 years from 4 January 2019. The first withdrawal was 2,968.73 million baht. The balance would be withdrawn within 18 February 2019.

สถานที่ตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Location of Bangkok Mass Transit Authority

เขต/สำนักงาน Zone/Office	สถานที่ตั้ง Location	โทรศัพท์ Telephone	เขต/สำนักงาน Zone/Office			
สำนักงานใหญ่ Head Office	131 ถ.วัดมเหยงคณ์ แขวงบางกอก 10310 131 Watthanatham Rd., Huai Khwang Bangkok 10310	0 2246 0339 0 2246 0741-4	กปด. Bus Oper.	คูเก็บรถ Garage	จำนวนรถ No. of bus	เส้นทางรถเดินรถ Bus routes
เขตการเดินรถที่ 1 Bus Operation Zone 1	113 ถ.พหลโยธิน บางเขน กทม. 10220 113 Phaholyothin Rd., Bangkhen, Bangkok 10220	0 2552 0885-6 0 2521 4554 0 2567 6619 0 2567 6619 0 2567 3078	1 2 2 3	บางเขน / Bangkhen รังสิต / Rangsit ธรรมศาสตร์ / Thammasat รังสิต / Rangsit	129 71 79 128	A1,A2,543,543ก,129,107,95 555,520,185, 95ก, 29 510,A3,A4,39 34 ,522,503,59
				รวม (คัน) / Total (buses)	407	20 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 2 Bus Operation Zone 2	8/ 192-198 ซ.สวนสยาม 9 ถ.สวนสยาม แขวงคันนายาว เขตคันนายาว กทม. 10230 8/ 192-198 Soi Suan Siam 9 Suan Siam Rd. Kannayao District, Bangkok 10230	0 2919 8711-2 0 2919 8709-10 0 2919 8637 0 2919 8713 แฟกซ์ 0 2919 8713 0 2517 2181-2 แฟกซ์ 0 2540 7271 0 2919 8952 0 2517 2264 แฟกซ์ 0 2919 8952 0 2540 3328 0 2540 3329 0 2540 3338 แฟกซ์ 0 2540 3329	1 2 3	มีนบุรี / Minburi สวนสยาม / Suan siam สวนสยาม / Suan siam	516 117 115	26,197,965,19,514,131,501,502 60,71,517,168 11,22,93,206,525,526
				รวม (คัน) / Total (buses)	388	18 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 3 Bus Operation Zone 3	100 ม.8 ถ.บางนา-ตราด ต.บางแก้ว อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ 10540 (เมกา บางนา) 100 Villag 8, Bangna-Trad Rd., Bangkaew Subdistrict Bang Phli District Samut Prakan Province 10540	0 2316 1686 แฟกซ์ 0 2316 1680 0 2385 9325 0 2389 3033 0 2313 1686	1 1 2 3 3	ช้างเอราวัณ 2 / Chang erawan 2 ปู่เจ้าสามฝั่งทราย / Pu chao Saming Phrai ฟาร์มจระเข้ / Crocodile Farm แพรรักษา/Prakkasa เมกา บางนา/Maga Bangna	83 22 130 83 68	2,23,ปอ.23,45,102 508,142,536,511 25,145 23 ก,145,207,S1
				รวม (คัน) / Total (buses)	386	15 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 4 Bus Operation Zone 4	148 ถ.สุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทม. 10110 148 Sunthon Kosa Rd., Khlong Toei, Khlong Toei District, Bangkok 10110	0 2249 3638 แฟกซ์ 0 2249 4263 0 2249 4025 แฟกซ์ 0 2249 4033 0 2294 4246 แฟกซ์ 0 2294 4248 0 2247 6497 แฟกซ์ 0 2247 6497	1 2 3	คลองเตย / Khlong Toei สาธุ ประดิษฐ์ / Sathupradit พระราม 9 / Rama 9	161 121 68	4,13,47,72,136,195,205 1,62,67,77,180 12,137,179
				รวม (คัน) / Total (buses)	350	15 เส้นทาง / routes

เขตการเดินรถที่ 5 Bus Operation Zone 5	66/19 ม.4 ถ.พระราม 2 ซ.94 แขวงสามเต่า เขตบางขุนเทียน 138 กทม. 10150 66/19 Villag 4, Rama 2 Rd., Soi 94 Samae Dam Bangkhunthean District, Bangkok 10150	0 2896 2343	1	พระประแดง / Phrapradaeng	129	20,21,37,82,138
			2	กัลปพฤกษ์ / Kalapapruek	75	15,75,88,111,720
		0 2451 4105	3	สามเต่า / Samae Dam	179	68,76,105,140,141
				รวม (คัน) / Total (buses)	383	14 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 6 Bus Operation Zone 6	84 ถ.บรมราชชนนี แขวงศาลาธรรมสพน์ เขตทวีวัฒนา กทม. 10170 84 Boromrachachonnani Road Sala Thammasop Thawiwatthana Bangkok 10170	0 2454 1193 แฟกซ์ 0 2454 7194 0 3438 8998 0 2413 0655 0 2413 1164	1 2 3	ไร่จิ้ง / Rai King เพชรบรม/ Phet Borom เพชรบรม/ Phet Borom	117 128 130	80ก,ปอ.80,84,ปอ.84,189,556 42,84ก,ปอ.79,101,509 7,7ก,ปอ.91,165,515,710,91ก
				รวม (คัน) / Total (buses)	375	18 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 7 Bus Operation Zone 7	85 /4 ม.4 ถ.บางกรวย-ไทรน้อย ต.บางบัวทอง อ.บางบัวทอง จ.นนทบุรี 11000 85/4 Villag 4,Bang Kruay-Sai Noi Rd., T. Bang Bua Thong, A. Bang Bua Thong, Nonthaburi 11000	0 2194 4736-37 0 2595 8154 0 2443 0737 0 2595 8154 0 2595 8154	1 1 2 3	เทศบาลบางบัวทอง / Bang Bua Thong Municipal Garage บัวทองเคหะ / Buathongkaha นครินทร์ / Nakhon In ทำอัฐ / Tha It	86 65 75 148	18,32,166,751 134,516 50,63,114 53,65,66,70,97,203,505
				รวม (คัน) / Total (buses)	376	16 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 8 Bus Operation Zone 8	8 / 185-191 สานสยาม 9 ถ.สวนสยาม คันนายาว กทม. 10230 8 / 185-191 Suan Siam 9, Suan Siam Rd., Kannayao District, Bangkok 10230	0 2919 8949 0 2936 2790 0 2537 0281-2 0 2540 4948	1 2 3	มอชิต / Mochit 2 ใต้ทางด่วนรามอินทรา /Southern Expressway Ram Inthra สวนสยาม / Suan Siam	111 114 115	3,16,24,49,36,204 54,73,117,156 36 ก/36 kro,73 ก/73 kro, 178,191
				รวม (คัน) / Total (buses)	340	14 เส้นทาง / routes
ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ Private Joint Bus Operation Department	131 ถ.วัฒนธรรม ห้วยขวาง กทม. 10320 131 Watthanatham Rd., Huai Khwang Bangkok 10320	ฝร. 0 2246 2800 Dept. 0 2246 2800 กทร.1 0 2248 8465 Dว.1 0 2248 8465 กทร.2 0 2248 8466 Dว.2 0 2248 8466 กทร.3 0 2248 8897 Dว.3 0 2248 8897 กทร.4 0 2248 8467 Dว.4 0 2248 8467		ดูแลความรับผิดชอบรถร่วมขนาดใหญ่ Responsible for joint big bus ดูแลความรับผิดชอบรถมินิบัส Responsible for minibus ดูแลความรับผิดชอบรถปรับอากาศ Responsible for air conditioned van ดูแลความรับผิดชอบรถร่วมซอย (หมวด 4) Responsible for shuttle in soi (category 4)		

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักงานใหญ่ 131 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตห้วยขวาง กทม. 10310

โทรศัพท์ 0 2246 0339, 0 2246 0741-4

Bangkok Mass Transit Authority

Office 131 Wathanatham Rd. Huai Khwang, Bangkok 10310

Tel 0 2246 0339, 0 2246 0741-4

www.bmta.co.th

Call Center 1348

