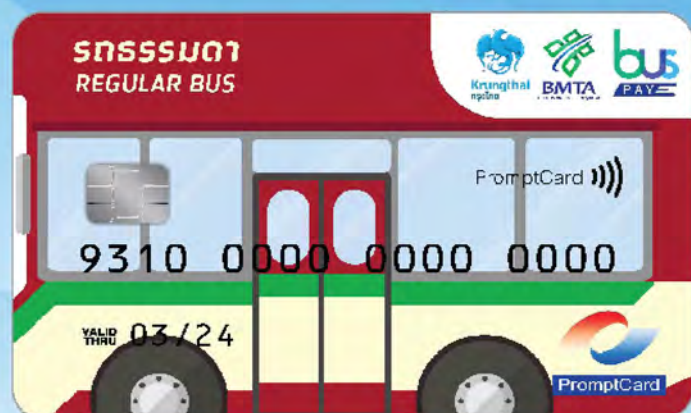


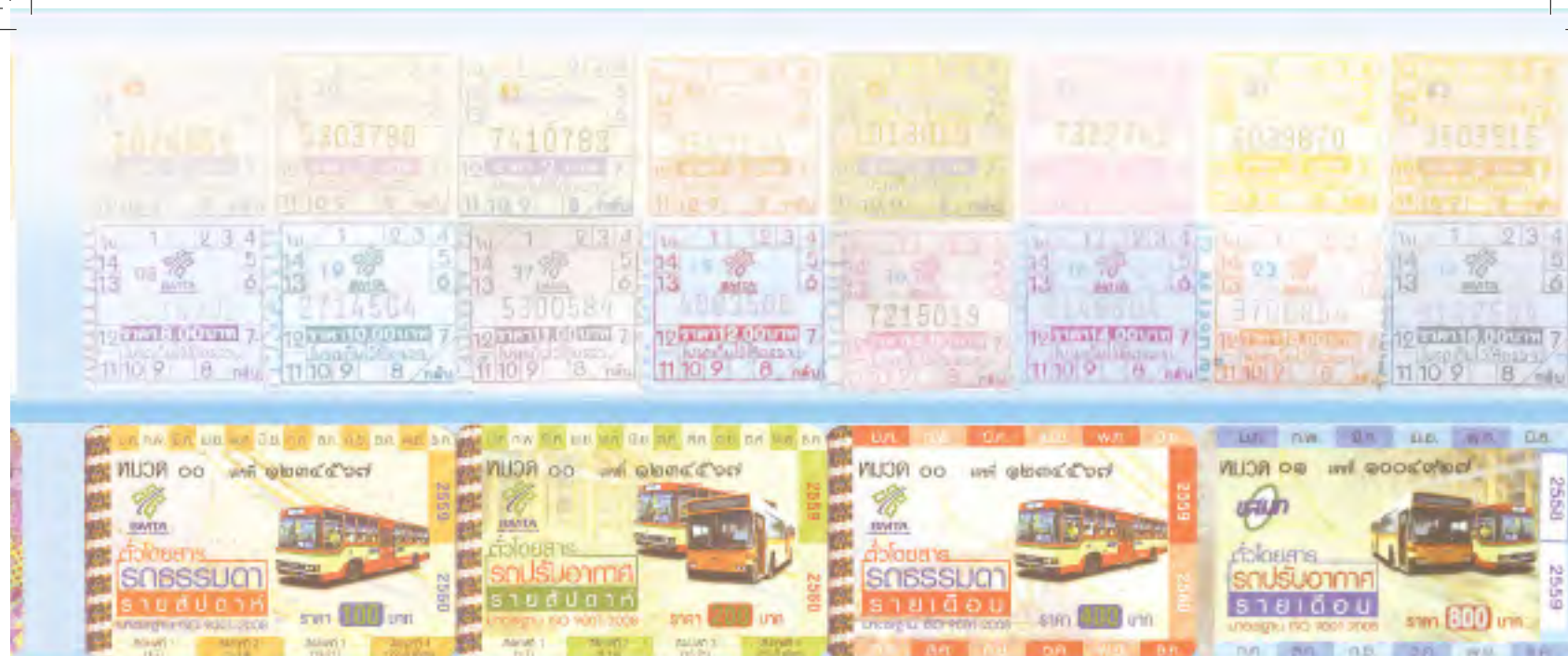


รายงานประจำปี 2562 ANNUAL REPORT 2019

หมวด ๐๐ เลขที่ ๑๒๓๔๕๖๗ ตัวโดยสาร รถธรรมดา รายสัปดาห์ มาตรฐาน ISO 9001:2008 ราคา 100 บาท บัตรอายุ 1 (1-7) ถึง 4 (22-28/29)	หมวด ๐๐ เลขที่ ๑๒๓๔๕๖๗ ตัวโดยสาร รถปรับอากาศ รายสัปดาห์ มาตรฐาน ISO 9001:2008 ราคา 200 บาท บัตรอายุ 1 (1-7) ถึง 4 (22-28/29)	หมวด ๐๐ เลขที่ ๑๒๓๔๕๖๗ ตัวโดยสาร รถธรรมดา รายเดือน มาตรฐาน ISO 9001:2008 ราคา 400 บาท บัตรอายุ ๑๑ (๑-๑๐) ถึง ๑๒ (๑๑-๑๒)	หมวด ๐๑ เลขที่ ๑๐๐๔๕๖๗ ตัวโดยสาร รถปรับอากาศ รายเดือน มาตรฐาน ISO 9001:2008 ราคา 800 บาท บัตรอายุ ๑๑ (๑-๑๐) ถึง ๑๒ (๑๑-๑๒)
---	--	---	--









สารบัญ

เรื่อง

หน้า

1. ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.).	3
2. วิสัยทัศน์	6
3. แผนนโยบายผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ	7
4. ประเภทกิจการ	9
5. สถานะทางการเงิน	10
6. อัตราส่วนทางการเงิน	11
7. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อกิจการ	13
8. ภาวะอุตสาหกรรมและแนวโน้มในอนาคต	15
9. แนวโน้มการให้บริการและแผนงานโครงการในอนาคต	19
10. โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	21
11. คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ	23
12. คณะผู้บริหารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	33
13. สรุปจำนวนพนักงานที่มีปัจจุบัน เปรียบเทียบกับข้อกำหนด ณ วันที่ 31 เดือนตุลาคม 2562	45
14. ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2562	49
15. บทวิเคราะห์ทางการเงิน	53
16. การบริหารความเสี่ยงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพประจำปีงบประมาณ 2562	55
17. การควบคุมภายใน	59
18. การตรวจสอบภายใน	61
19. การดำเนินงานที่แสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR)	65
20. ประกาศองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	73
21. คำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ 855 / 2562	75
22. หลักในการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	77
23. การประชุมและคำตอบแทนของคณะกรรมการ และคณะอนุกรรมการ คณะทำงานจำนวน 2 ครั้ง	79
24. โครงสร้างของคณะกรรมการและความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ	81
25. บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ	83
26. นโยบายกำหนดคำตอบแทนและรายละเอียดคำตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	85
27. คำตอบแทนผู้บริหาร	89
28. ระเบียบว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ.2553	91
29. รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ	95
30. รายงานคณะกรรมการสรรหา	97
31. งบการเงิน	98
32. รายงานของผู้สอบบัญชี	109
33. หมายเหตุประกอบงบการเงิน	113
34. สถานที่ตั้งองค์การ	165



CONTENTS

CONTENTS

PAGE

1. Information on State Enterprises Bangkok Mass Transit Authority (BMTA)	4
2. Visions	6
3. Statement of Directions (SOD)	8
4. Type of Operation and Business Characteristics	9
5. Financial Status	10
6. Financial ratio	12
7. The Factors That Makes a main Affect to Business	14
8. Industry Situation and Future Prospects	16
9. Tendency of service and plan project in the future	20
10. Organizational Structure of Bangkok Mass Transit Authority	22
11. BMTA s Board of Director 2019	24
12. BMTA s Management Team	34
13. Summarize the current number of employees. Compared with specifications September 30, 2019	46
14. Outcome of operations for fiscal year 2019	50
15. Financial Analysis	54
16. Risk Management of Bangkok Mass Transit Authority for the Fiscal Year 2019	56
17. Internal control	60
18. The internal auditing procedure of the Audit	63
19. Implementation of Actions on Corporate Social Responsibility (CSR)	66
20. Announcement of Bangkok Mass Transit Authority	74
21. Order of Bangkok Mass Transit Authority No. 855/2562	76
22. Corporate Governance Bangkok Mass Transit Authority	78
23. Board meetings and Remuneration And the Subcommittee/ working group Had 2 meetings	80
24. The Structure of the Board and its Responsibility	82
25. Role of the BMTA Board of Direct	84
26. Policy and Details on Remuneration of the BMTA Board of Directors	86
27. Remuneration of the Executives	90
28. Regulations of the Bangkok Mass Transit Authority On Conflict of Interest Year 2010 (B.E. 2553)	92
29. Audit Committee's Report	96
30. Report of the Selection	97
31. Statement of Financial	99
32. Auditor's Report	110
33. Remarks for the financial Statement	114
34. Location of Bangkok Mass Transit Authority	165

ข้อมูลด้านรัฐวิสาหกิจ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ(ขสมก.)

ประวัติความเป็นมา ขสมก.

กิจการรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานคร ในสมัยก่อนเรียกว่า รถเมล์ เข้าใจว่าคงเรียกชื่อตามเรือเมล์ รถเมล์ที่เกิดขึ้นครั้งแรกใช้กำลังม้าลากจูง ซึ่งพระยาภิรมย์ภักดีนรเศรษฐ (นายเลิศ เศรษฐบุตร) เป็นผู้ริเริ่มกิจการรถเมล์ เมื่อปี พ.ศ. 2450 วังจากสะพานยศเส (กษัตริย์ศึก) ถึงประตูน้ำสระปทุม แต่เนื่องจากใช้ม้าลากจึงไม่รวดเร็วทันใจ และไม่สามารถให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้เพียงพอ ต่อมาในปี พ.ศ. 2456 พระยาภิรมย์ภักดีนรเศรษฐ จึงได้ปรับปรุงกิจการใหม่ พร้อมกับเปลี่ยนแปลงวิธีการเดินรถ โดยนำรถยนต์ยี่ห้อฟอร์ดมาวิ่งแทนรถเดิมที่ใช้ม้าลาก พร้อมทั้งได้ขยายเส้นทางให้ไกลขึ้นถึงบางพลู (ประตูใหม่ตลาดยอด)

การประกอบอาชีพรถโดยสารประจำทางได้ขยายตัวขึ้นเมื่อรัฐบาลได้สมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ 150 ปี (พ.ศ. 2475) ได้สร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้าฯ เพื่อเชื่อมการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนครและธนบุรี ต่อมาในปี พ.ศ. 2476 กิจการรถเมล์เริ่มเป็นปึกแผ่น มีเศรษฐีชาวจีนเล็งเห็นว่าเป็นอาชีพที่มั่นคงและทำรายได้ดีอย่างหนึ่ง จึงได้ก่อตั้งบริษัท ถนนนครขนส่ง เดินรถจากตลาดบางลำพูถึงวงเวียนใหญ่ หลังจากนั้น มีผู้ลงทุน ตั้งบริษัทเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ นอกจากนี้ รัฐวิสาหกิจ และราชการก็ทำการเดินรถด้วย ได้แก่ เทศบาลนครกรุงเทพ เทศบาลนนทบุรี บริษัท ขนส่ง จำกัด องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) และบริษัทเอกชนอีก 24 บริษัท รวมจำนวนผู้ประกอบการในขณะนั้นมีถึง 28 ราย



หลังสงครามโลกครั้งที่ 2 ราชการได้ขายรถบรรทุกให้เอกชนเป็นจำนวนมาก ซึ่งเอกชนได้นำมาดัดแปลงเป็นรถโดยสารประจำทาง มีการเลือกเส้นทางเดินรถเอง โดยไม่ให้ซ้ำกับเส้นทางที่มีรถวิ่งอยู่อย่างเสรีก่อให้เกิดการแข่งขันขึ้น รัฐบาลจึงได้ออกพระราชบัญญัติการขนส่งในปี พ.ศ. 2497 มาควบคุม โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารประจำทาง ต้องขออนุญาตประกอบการขนส่ง ระยะต่อมากการให้บริการ รถเมล์มีการเดินรถทับเส้นทางกันบ้าง แ่งแย่งผู้โดยสารกันบ้าง การให้บริการของบริษัทที่ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน การเดินรถกันอย่างเสรี ทำให้เกิดปัญหาความคับคั่งของการจราจร เนื่องจากจำนวนรถในท้องถนนมีมากเกินไป ความจำเป็น ผลเสียจึงตกอยู่กับผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะผู้ประกอบการประสบปัญหาค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกได้เพิ่มสูงขึ้นอย่างฉับพลันตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 เป็นต้นมา แต่ผู้ประกอบการไม่สามารถปรับขึ้นอัตราค่าโดยสารให้สมดุลกับราคาน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้น จึงเป็นผลให้หลายบริษัทเริ่มประสบปัญหาขาดทุน บางบริษัทมีฐานะขาดทุนจนไม่สามารถรักษาระดับบริการที่ดีแก่ประชาชนต่อไปได้ จึงเป็นที่มาของการรวมรถโดยสารประจำทางต่างๆ ให้เหลือเพียงหน่วยงานเดียว

ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2518 สมัยรัฐบาล ม.ร.ว. คึกฤทธิ์ ปราโมช เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีมติของคณะรัฐมนตรีให้รวมรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครเป็นบริษัทเดียวเรียกว่า “บริษัท มหานครขนส่ง จำกัด” เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทบริษัท จำกัด รัฐบาลถือหุ้น 51 % และเอกชนถือหุ้น 49 % แต่การจัดตั้งบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด ในขณะนั้น มีปัญหาบางประการด้านกฎหมายการจัดตั้งในรูปแบบของการประกอบการขนส่ง ต่อมาในสมัยรัฐบาล ม.ร.ว. เส็นีย์ 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 Pratunam 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 horse-drawn 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 Thannanakhon Transport Company Limited to operate a bus line from Bang Lampu market to Wong Wian Yai. Eventually, more investors came in and numerous companies were founded. Apart from this, state enterprises and government agency also ran bus route such as Bangkok Municipality, Nonthaburi Municipality, the Transport Company Limited, Express Transportation 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 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.





วิสัยทัศน์, ภารกิจ, พันธกิจ, วัตถุประสงค์ ,เป้าหมายการดำเนินงาน

วิสัยทัศน์

“ผู้นำการให้บริการรถโดยสารประจำทาง”

Visions

“The Leader of the Bus Service”

ภารกิจ

“จัดบริการรถโดยสารประจำทางวิ่งรับส่งผู้โดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง 5 จังหวัด คือ นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในด้านประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล”

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

“บริการรถโดยสารประจำทางที่มีคุณภาพ แบบมืออาชีพ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและใส่ใจกับสิ่งแวดล้อม”

Mission

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

วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อให้ ขสมก. เป็นองค์กรที่ให้บริการขนส่งมวลชนอย่างมีประสิทธิภาพและคุณภาพด้วยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยเพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความสะดวกและปลอดภัย
- 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.

เป้าหมาย

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

Objectives of operation

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.

แนวนโยบายผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ

แนวนโยบายผู้ถือหุ้น/ภาครัฐ (Statement Of Directions : SODs) ที่มีต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

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) ที่มีต่อ ขสมก. มี 3 ระดับ ดังนี้

1. แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในภาพรวม

เป็นกลไกขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศบนพื้นฐานการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพตามหลักธรรมาภิบาล

2. แนวนโยบายสำหรับรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบขนส่งเชื่อมโยงโครงข่ายและการให้บริการให้มีมาตรฐาน สนับสนุนบริการขนส่งมวลชนและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

3. แนวนโยบายผู้ถือหุ้นภาครัฐที่มีต่อองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

พัฒนาคุณภาพการให้บริการและปรับปรุงเส้นทางให้สามารถรองรับการขยายตัวของระบบขนส่งในภาพรวม และแก้ไขปัญหาทางการเงินอย่างเป็นรูปธรรม

เพื่อให้แนวนโยบายผู้ถือหุ้นสามารถแปลงไปสู่การปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น จึงได้กำหนดหลักการและแนวทางการดำเนินงานตาม SODs ดังนี้

แผนระยะสั้น

1. ปรับปรุงการบริหารจัดการองค์กรเพื่อฟื้นฟูฐานะการเงินและการให้บริการประชาชนให้มีประสิทธิภาพ
2. ศึกษาต้นทุนต่อหน่วยที่แท้จริงเพื่อใช้ในการปรับปรุงราคาค่าโดยสารให้มีประสิทธิภาพ
3. จัดหารถโดยสารที่ใช้พลังงานทางเลือก

แผนระยะยาว

ปรับโครงสร้างองค์กรโดยแยกบทบาทกำกับดูแลออกจากการประกอบการ





Statement of Directions (SOD)

Statement of Directions for Shareholders in the Government Sector for the Bangkok Mass Transit Authority

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:

1. 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.

2. 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.

3. 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 and concretely solve financial issues.

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

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 สังกัดกระทรวงคมนาคมจัดตั้งขึ้นโดยพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พุทธศักราช 2519 (ประกาศใช้เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2519)

ลักษณะประกอบกิจการ

1. ประกอบการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานครและระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม
2. ประกอบการอื่นๆ ที่เกี่ยวกับหรือสอดคล้องต่อเนื่องกับการประกอบการขนส่งบุคคล

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, Nonthaburi, Pathum Thani, Samut Prakan Samut Sakhon and Nakhon Pathom
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 ถนนวัฒนาธรรม 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 : Baht

ปีงบประมาณ / Fiscal year										
รายการ / Item	2553 / 2010	2554 / 2011	2555 / 2012	2556 / 2013	2557 / 2014	2558 / 2015	2559 / 2016	2560 / 2017	2561 / 2018	2562 / 2019
สินทรัพย์รวม Total assets	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	11,677.09
หนี้สินรวม Total liabilities	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	124,348.88
ทุนและส่วนเกินทุน Capital & Capital surplus	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	11,655.47
กำไร (ขาดทุน) สะสม Accumulated (loss) profit	(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)	(124,327.26)
ส่วนของผู้ถือหุ้น Equity	(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)	(112,671.79)
รายได้จากการดำเนินงาน Operating income	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	4,572.76
รายได้รวม (รวมได้อื่น ๆ) Total revenue (including others)	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	7,028.35
ค่าใช้จ่ายรวม Total expense	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	14,630.87
ดอกเบี้ยจ่าย Interest expense	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	2,879.09
ขาดทุนสุทธิ Net loss	(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)	(7,602.52)
EBITDA	(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)	(4,548.24)
(ไม่รวมดอกเบี้ยจ่าย, ค่าเสื่อม) (excluding interest expense, depreciation)										
ค่าใช้จ่ายบุคคล Personel expense	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	5,609.06
สินทรัพย์หมุนเวียน Current assets	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	7,960.30
หนี้สินหมุนเวียน Current liability	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	26,046.30



อัตราส่วนทางการเงิน

ปีงบประมาณ					
รายการ / Item	2552 / 2009	2553 / 2010	2554 / 2011	2555 / 2012	2556 / 2013
ค่าใช้จ่ายรวม/รายได้รวม Total expense/ Total revenue	1.22	1.62	1.65	1.70	1.71
ค่าใช้จ่ายบุคคล/ค่าใช้จ่ายรวม (%) Personel expense/Total expense (%)	0.50	0.38	0.40	0.41	0.38
ค่าดอกเบี้ยจ่าย/รายได้รวม (%) Interest expense/Total revenue (%)	0.29	0.29	0.28	0.34	0.36
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	0.28
ความสามารถในการทำกำไร (%) Profitability ratio (%)					
อัตราส่วนกำไรสุทธิ Net profit margin					
(กำไรสุทธิหลังหักภาษี/ยอดขายสุทธิ) (net profit after tax2net sales)	(51.08)	(62.27)	(64.86)	(70.18)	(70.96)



Financial ratio

หน่วย : ล้านบาท / Unit : Baht

Fiscal year					
2557 / 2014	2558 / 2015	2559 / 2016	2560 / 2017	2561 / 2018	2562 / 2019
1.67	1.59	1.59	1.61	1.88	2.08
0.41	0.41	0.41	0.42	0.42	0.38
0.37	0.37	0.37	0.36	0.41	0.41
0.34	0.20	0.20	0.21	0.33	0.31
(66.64)	(59.42)	(57.80)	(60.60)	(87.64)	(108.17)

ปัจจัยที่มีผลกระทบหลักต่อกิจการ

ปัจจัยภายใน

1. โครงสร้างการบริหารจัดการของ ขสมก. มีขนาดใหญ่ ส่งผลให้ต้นทุนในการดำเนินงานที่สูง เมื่อเปรียบเทียบกับรถเอกชนร่วมบริการ โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายหลัก ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ค่าสวัสดิการพนักงาน ค่าบำรุงรักษารถโดยสาร เป็นต้น

2. สภาพรถโดยสารที่ชำรุดทรุดโทรม จากการใช้งานมากกว่า 20 ปี นอกจากจะมีผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการให้บริการแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อค่าซ่อมบำรุงที่สูงกว่ารถโดยสารทั่วไป รวมทั้งจำนวนรถโดยสารมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ทำให้เสียโอกาสในการหารายได้ โดยในปี 2562 ขสมก. เร่งดำเนินการจัดหารถโดยสารใหม่ ประกอบด้วย การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน 35 คัน พร้อมสถานีอัดประจุไฟฟ้าจำนวน 1 แห่ง การเช่ารถโดยสารไฮบริด (Hybrid) จำนวน 400 คัน การเช่ารถโดยสาร NGV จำนวน 300 คัน และการจัดซื้อรถโดยสารไฮบริด (Hybrid) จำนวน 1,453 คัน รวมทั้งการปรับปรุงสภาพรถโดยสาร NGV (เดิม) จำนวน 323 คัน รวมทั้งนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ เช่น การพัฒนาระบบบริหารจัดการทรัพยากร (ERP) พร้อมอุปกรณ์การใช้สัญญาณ WIFI บนรถโดยสาร การชำระค่าโดยสารผ่านระบบ QR-Code เป็นต้น

3. ขาดความต่อเนื่องของบุคลากร โดยในแต่ละปีมีบุคลากรทยอยเกษียณอายุ ขณะที่ขาดผู้เข้ามา รับช่วงต่อองค์ความรู้ในสายอาชีพเฉพาะด้าน เช่น กฎหมาย บัญชี นิติกร เศรษฐศาสตร์ สถิติวิเคราะห์เทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ปี 2538 ไม่ให้ ขสมก. เพิ่มอัตราค่าจ้างในส่วนพนักงานประจำสำนักงาน

4. การขาดทุนจากการดำเนินงานและหนี้สะสม เนื่องจาก ขสมก. เป็นกิจการสาธารณูปโภคของรัฐ ที่ให้บริการแก่ประชาชนที่มีรายได้น้อยถึงปานกลางเป็นหลักและไม่มีเงินทุนประเดิมตั้งแต่เริ่มก่อตั้งประกอบกับนโยบายของรัฐบาลกำหนดมาตรฐานการให้บริการสูง แต่ ขสมก. ไม่สามารถกำหนดราคาค่าโดยสารที่เหมาะสมกับต้นทุนได้ รวมถึง ขสมก. ต้องเดินรถเชิงสังคมในบางเส้นทางและเส้นทางที่เปิดใหม่ที่มีผู้โดยสารน้อย ซึ่งทำให้รายได้ต่ำกว่าต้นทุนที่ดำเนินการ ส่งผลให้ ขสมก. มีผลประกอบการที่ขาดทุน และหนี้สะสมเกินความสามารถของ ขสมก. ที่จะชำระคืนได้

5. ขาดสภาพคล่องทางการเงิน ซึ่งเป็นหนี้เงินกู้ที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจทำให้ ขสมก. มีภาระดอกเบี้ยจ่ายที่สูงมาก ตลอดจนประสบปัญหาขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ไม่มีความสามารถชำระหนี้ได้ในปัจจุบัน

6. สถานที่ทำการ (อู่) ถึงแม้ว่า ขสมก. จะมีอู่จอดรถจำนวนมาก โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มรถเอกชนร่วมบริการ แต่ด้วยอู่ส่วนใหญ่ไม่ได้เป็นกรรมสิทธิ์ของ ขสมก. เป็นการเช่าจากทั้งเอกชนและหน่วยงานภาครัฐทำให้ต้องมีการย้ายอู่เมื่อหมดสัญญาเช่าเป็นระยะ ขณะที่พื้นที่ใหม่ๆ ที่จะใช้ในการสร้างอู่ เริ่มหายากมากขึ้นและอยู่ไกลมากขึ้น ก่อให้เกิดความสูญเสียจากการวิ่งรถเปล่าส่งผลให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

ปัจจัยภายนอก

1. รถโดยสารประเภทอื่น ๆ มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น การวิ่งให้บริการรับส่งผู้โดยสารบนถนนใหญ่ทับเส้นทางกับรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. เช่น รถสี่ล้อเล็ก รถสองแถวในซอย รถตู้ป้ายดำ เป็นต้น ซึ่งสร้างปัญหาการจราจรติดขัด ความไม่ปลอดภัยของผู้โดยสาร จากการจอดรับผู้โดยสารตามป้ายหยุดรถประจำทางเป็นเวลานาน รวมทั้งจอดรับส่งผู้โดยสารนอกป้าย ซึ่งยังไม่มีมาตรการแก้ไขอย่างจริงจัง ส่งผลกระทบให้ผู้ใช้บริการรถโดยสารของ ขสมก. ลดลง

2. สภาพแวดล้อมในการเดินทางโดยรถโดยสารประจำทางไม่เอื้ออำนวยจากสภาพการจราจรที่ติดขัดหนาแน่น มีการสร้างระบบขนส่งมวลชนสาธารณะขนาดใหญ่ สภาพการแข่งขันของขนส่งประเภทอื่นมากขึ้น เช่น ระบบขนส่งทางราง ระบบขนส่งทางน้ำ เป็นต้น ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการใช้บริการ เพื่อประหยัดเวลาในการเดินทางและมีความสะดวกสบายมากขึ้น

3. เส้นทางเดินรถโดยสารไม่เป็นระบบตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงและขาดประสิทธิภาพ เนื่องจากเส้นทางเดินรถโดยสารในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีการกำหนดเป็นรายเส้นทางโดยไม่ได้พิจารณาถึงภาพรวมการขยายตัวของชุมชน และความเจริญของเมือง ที่ต้องมีการปรับผังเมือง การขยายถนน ไปสู่นอกเมือง ปริมณฑลแต่เส้นทางเดินรถเท่าเดิมและไม่ได้มีการปรับปรุงตามความเป็นจริง ประกอบกับการกำกับดูแลที่มุ่งเน้นความเป็นระเบียบเรียบร้อย และผลประโยชน์ของผู้ประกอบการเป็นหลัก จึงทำให้เส้นทางมีความซับซ้อนมากขึ้น ต้องใช้รถจำนวนมากในการให้บริการ และมีความซ้ำซ้อนกัน สร้างปัญหาจากการจราจรเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ





The Factors That Makes a main Affect to Business

Internal Factors

1. Management structure of BMTA is large so it resulted in the high cost of operation when comparing to the private contract buses, particularly the main expenses that included the expense for employees, employee welfare, bus maintenance, and etc.

2. 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 2019, BMTA supplied Procurement of 35 electric vehicles (EV) and 1 EV charging station, rented 400 hybrid buses, 300 NGV buses, and purchased 1,453 hybrid buses, including repaired and maintenance the existing 323 NGV buses. Advance technologies, such as Enterprise Resource Planning (ERP), WIFI on bus, and fare pay with QR-Code were implemented.

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. Moreover, BMTA had to operate some routes for the collective community and some new routes where there were low volumes of passengers so the earnings was lower than the cost of operation. As a result, BMTA lost money and had exceeding accumulated debt to repay.

5. BMTA lacked of financial liquidity from the loan debt for the business operation so there was the burden of high interest and continuing deficit which led to the lack of solvency.

6. 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

การให้บริการรถโดยสารในปี 2562

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 มีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสาร ขสมก. ต่อวัน จำนวน 438,414 คน แบ่งออกเป็น รถปรับอากาศ จำนวน 216,437 คน, รถธรรมดา จำนวน 206,504 คน, และผู้ใช้บริการบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ จำนวน 15,473 คน

1. จำนวนรถโดยสารประจำทางรวมทั้งสิ้น 12,932 คัน แยกเป็น

- รถโดยสาร ขสมก. จำนวน 3,005 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 23.24 แยกเป็น รถโดยสารธรรมดา จำนวน 1,520 คัน รถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 1,368 คัน และรถ PBC จำนวน 117 คัน

- รถเอกชนร่วมบริการ จำนวน 9,927 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 76.76 แบ่งเป็น รถโดยสารขนาดใหญ่ จำนวน 3,302 คัน คิดเป็นร้อยละ 25.53 รถมินิบัส จำนวน 881 คัน คิดเป็นร้อยละ 6.81, รถเล็กวิ่งในซอย จำนวน 2,039 คัน คิดเป็นร้อยละ 15.77 รถตู้โดยสารปรับอากาศ จำนวน 3,619 คัน คิดเป็นร้อยละ 27.98 และรถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 86 คัน คิดเป็นร้อยละ 0.67

รถโดยสารประจำทางแต่ละประเภทมีรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างกันไป ซึ่ง ขสมก. มีนโยบายในการกำกับ ควบคุมกิจการรถโดยสารประจำทางทุกประเภทให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประชาชนทั้งด้านอัตราค่าโดยสาร ความสะดวก ความปลอดภัย รวมทั้งกี่ยวมาขยายในการให้บริการของพนักงานประจำรถและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ตารางแสดงจำนวนรถและเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง (ณ วันที่ 30 กันยายน 2562)

ประเภทผู้ให้บริการ	จำนวนรถ	ร้อยละ	จำนวนเส้นทาง	ร้อยละ
รถ ขสมก.	3,005	23.24	117	25.66
รถร่วมบริการ (รถใหญ่)	3,302	25.53	94	20.61
รถมินิบัส	881	6.81	(41)	-
รถเล็กวิ่งในซอย	2,039	15.77	98	21.49
รถตู้โดยสารปรับอากาศ	3,619	27.98	139	30.48
รถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	86	0.67	8	1.75
รวม	12,932	100	456	100

หมายเหตุ : 1. ตัวเลขใน () จำนวนเส้นทางที่วิ่งร่วมกับเส้นทางของรถธรรมดาและรถปรับอากาศ โดยจะไม่นำมารวมกับจำนวนเส้นทางที่ได้รับอนุญาต

2. ข้อมูลจากหนังสือสรุปสถานการณ์ภาพองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เดือน กันยายน 2562



Industry Situation and Future Prospects

Bus Services for 2019

In the fiscal year 2019, 438,414 passengers used BMTA service; 216,437 passengers used air-conditioned bus, 206,504 passengers used ordinary bus, and 15,473 passengers used the service with the state welfare smart card.

1 . The number of buses totaled 12,932 as follows :

- BMTA buses : 3,005 buses, or 23.24 percent. Of this number, there are 1,520 regular buses, 1,368 air-conditioned buses and 117 PBC vehicles

- Private joint buses 9,927 buses, or 76.76 percent. Of this number, there are 3,302 big buses (25.53 percent), 881 minibuses (6.81 percent), 2,039 shuttles in sois (15.77percent), 3,619 air-conditioned minibuses (27.98 percent) and 86 Suvarnnabhumi Airport connection minibuses (0.67 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 2019 (As of 30 September 2019)

Type of service	Buses	Percentage	Routes	Percentage
BMTA buses	3,005	23.24	117	25.66
Private joint buses (big bus)	3,302	25.53	94	20.61
Minibuses	881	6.81	(41)	-
Shuttles in sois	2,039	15.77	98	21.49
Air-conditioned minibuses	3,619	27.98	139	30.48
Suvarnnabhumi Airport connection minibuses	86	0.67	8	1.75
Total	12,932	100	456	100

Note : 1. Numbers in () indicate routes shared with regular and air-conditioned vehicles in normal traffic, without counting authorized routes

2. Data from the Summary of Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) Status - September 2019

2. จำนวนเส้นทางรถโดยสารประจำทางรวมทุกประเภท จำนวน 456 เส้นทาง แบ่งเป็น

- เส้นทางรถโดยสาร ขสมก. จำนวน 117 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 เส้นทางรถโดยสารปรับอากาศมีสัดส่วนมากที่สุด คือร้อยละ 30.48 และรองลงมาได้แก่ เส้นทาง ขสมก. คิดเป็นร้อยละ 25.66

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

ตารางแสดงจำนวนรถโดยสารที่ใช้น้ำมันดีเซลและก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง

ประเภทผู้ให้บริการ	จำนวนรถ ณ 30 กันยายน 2562		
	จำนวนรถใช้น้ำมันดีเซล	จำนวนรถใช้ก๊าซธรรมชาติ	รวม
รถ ขสมก.	2,076	929	3,005
รถร่วมบริการ (รถใหญ่)	-	3,302	3,302
รถมินิบัส	-	881	881
รถเล็กวิ่งในซอย	1,551	488	2,039
รถตู้โดยสารปรับอากาศ	-	3,619	3,619
รถตู้เชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-	86	86
รวม	3,627	9,305	12,932

หมายเหตุ : ข้อมูลจากหนังสือสรุปสถานการณ์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เดือน กันยายน 2562



2. The total number of routes including all types of buses is 456 routes, as follows .

- 117 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 Suvarnnabhumi 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 (30.48 percent), followed by BMTA buses (25.66 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 vehicle use the natural gas (NGV) to bring replace the old buses using diesel oil amount 489 vehicle

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

Type of service	Buses as of 30 September 2019		
	Buses using diesel	Buses using natural gas	Total
BMTA buses	2,076	929	3,005
Private joint buses (big bus)	-	3,302	3,302
Minibuses	-	881	881
Shuttles in sois	1,551	488	2,039
Air-conditioned minibuses	-	3,619	3,619
Suvarnnabhumi Airport connection minibuses	-	86	86
Total	3,627	9,305	12,932

แนวโน้มการให้บริการ และแผนงาน/ โครงการในอนาคต

การเดินทางของประชาชนในเมืองส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะรถโดยสารสาธารณะ เพราะมีเส้นทางครอบคลุมทั่วกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งรูปแบบอื่น อาทิ รถไฟฟ้าใต้ดิน, รถไฟฟ้า BTS, รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ การเดินทางทางน้ำและทางอากาศ แต่ในปัจจุบันการให้บริการยังประสบปัญหาในเรื่องการให้บริการ เช่น ขั้วรถเร็วขาดสาย-ขวฯ รับผู้โดยสาร ขั้วรถไม่ชิดขอบทางด้านซ้าย ขั้วรถขวางการจราจร การจราจรหนาแน่น รถโดยสารส่วนใหญ่เป็นรถโดยสารเก่าที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า 20 ปี ใช้น้ำมันดีเซลเป็นเชื้อเพลิงทำให้เกิดมลภาวะเป็นพิษทางอากาศ

ดังนั้น เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาของระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างเป็นระบบ กระทรวงคมนาคม จึงมีนโยบายในการส่งเสริมสนับสนุนให้ ขสมก. นำรถโดยสารใช้พลังงานไฟฟ้า และก๊าซธรรมชาติ (NGV) เป็นเชื้อเพลิง พร้อมให้นำระบบเทคโนโลยีทั้งระบบ GPS และระบบตั๋วร่วม (e-Ticket) มาติดตั้งบนรถโดยสารสาธารณะ เพื่อจัดเก็บข้อมูลและเชื่อมโยงไปยังศูนย์ควบคุม ทำให้สามารถบริหารจัดการการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการพัฒนารูปแบบการให้บริการให้มีคุณภาพมากขึ้น จึงมีแผนงาน/โครงการ ดังนี้

1. โครงการจัดหารถโดยสารใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
2. โครงการติดตั้งระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Ticket) มาใช้กับรถโดยสารขององค์การ เพื่อเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงระบบบัตรโดยสารร่วม (Common Ticket) และโครงสร้างราคาค่าโดยสารร่วม (Common Fare Structure) กับระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่น ๆ ในอนาคต รวมทั้งยังเป็นการป้องกันการรั่วไหลของรายได้
3. โครงการการใช้สัญญาณ WiFi บนรถโดยสาร เพื่อเพิ่มโอกาสให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลและบริการดิจิทัล ที่มีประโยชน์ได้อย่างเท่าเทียม ซึ่งช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และสร้างภาพลักษณ์ให้กับ ขสมก. มีความทันสมัย รวมทั้งเพิ่มมูลค่าทรัพย์สินของขสมก. ให้เกิดประโยชน์สูงสุด



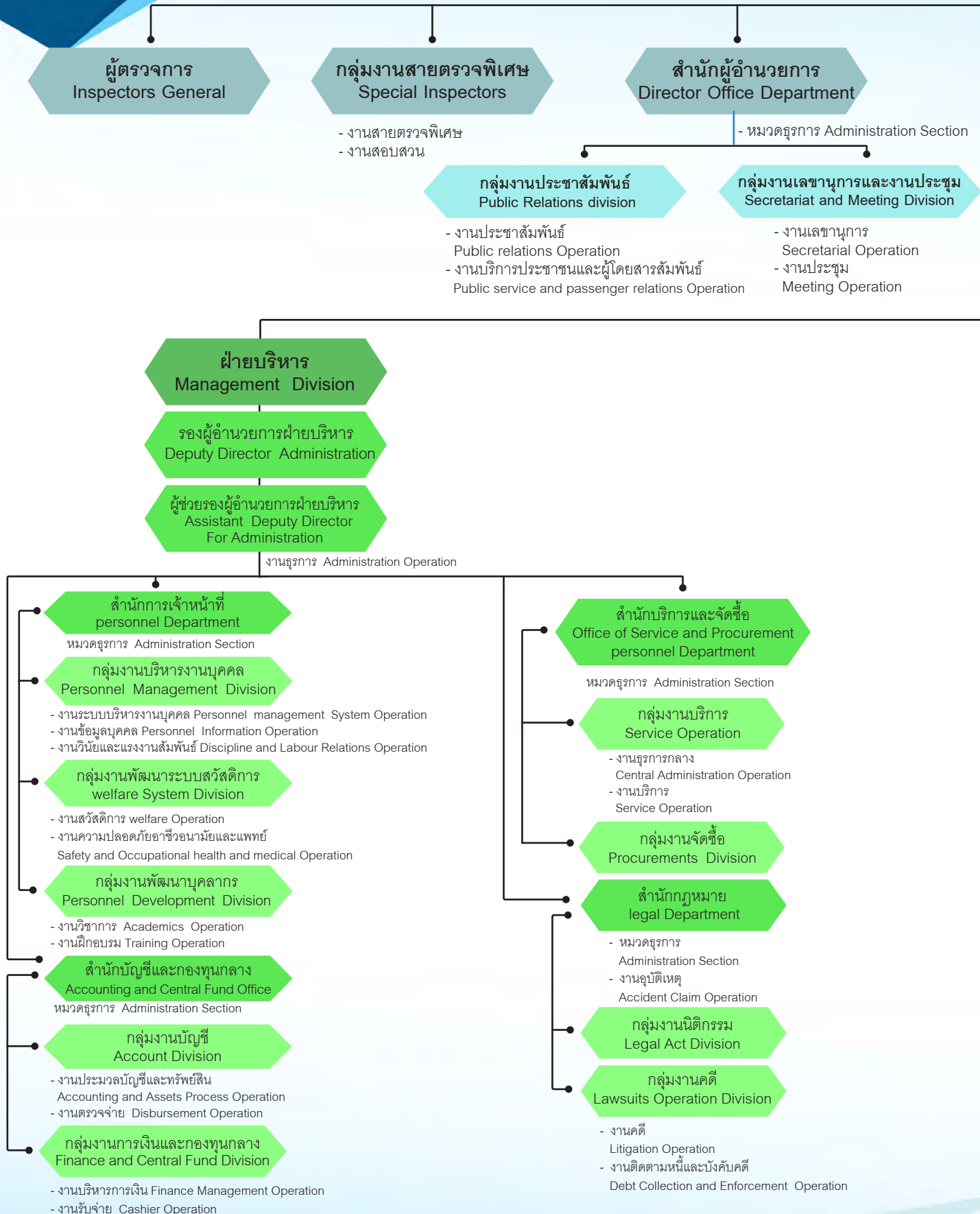
Tendency of service and plan/ project in the future

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. New Environmental-friendly Bus Procurement Project.
2. Installation project of e-Ticket system to the buses to be ready for connecting with the Common Ticket system and common fare structure of other types of transport system in the future to prevent the leak of revenue.
3. WiFi on Bus Project aims to facilitate the equal access of information and digital service that upgrades quality of life of people and creates the image of BMTA to become more modern. Moreover, it is the project to add value to BMTA properties for the highest benefits.

โครงสร้างองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ



Organizational Structure of Bangkok Mass Transit Authority

The Board of Directors of the Bangkok Mass Transit Authority



คณะกรรมการตรวจสอบในรัฐวิสาหกิจ
State Enterprise Audit Committee

สำนักตรวจสอบ
Audit Department

งานธุรการ
Administration Operation

กลุ่มงานตรวจสอบ 1
Local Audit Subdivision 1

กลุ่มงานตรวจสอบ 2
Local Audit Subdivision 2

กลุ่มงานตรวจสอบ 3
Local Audit Subdivision 3

ฝ่ายแผนและพัฒนา
Planning and Development Division

รองผู้อำนวยการฝ่ายแผนและพัฒนา
Deputy Director of Planning and Development Division

ผู้ช่วยรองผู้อำนวยการฝ่ายแผนและพัฒนา
Assistant Deputy Director of Planning and Development Division

งานธุรการ Administration Operation

สำนักแผนงาน
Planning Department

งานธุรการ Administration Operation

กลุ่มงานวางแผน
Planning Operation Division

- งานแผนโครงการ
Project Planning Operation
- งานงบประมาณ
Budget Operation

กลุ่มงานวิเคราะห์

- งานวิเคราะห์และประเมินผล
Analysis and Evaluation Operation
- งานวิเคราะห์เพื่อการพัฒนา
Analysis and Development Operation

กลุ่มงานบริหารความเสี่ยง
และควบคุมภายใน
Risk Management Division
and internal Control Division

- งานบริหารความเสี่ยง
Risk Management Operation
- งานควบคุมภายใน
Internal Control Operation

สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
Office of Information Technology

งานธุรการ Administration Operation

กลุ่มงานวางแผนและพัฒนา
ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
Planning and Information Technology
System Development Division

- งานแผนและเผยแพร่ความรู้เทคโนโลยีสารสนเทศ
Planning and Dissemination of Information Technology Operation
- งานพัฒนาระบบสารสนเทศ
Information Systems Development Operation

กลุ่มงานปฏิบัติการคอมพิวเตอร์และเครือข่าย
Computer and Network Operation Division

- งานปฏิบัติการคอมพิวเตอร์
Computer Operation
- งานบริการระบบคอมพิวเตอร์และเครือข่าย
Computer Systems and Network Services Operation

กลุ่มงานปฏิบัติการเดินรถ 1-3
Bus Operation 1-3 Division

งานธุรการปฏิบัติการเดินรถ
Bus Operation Administration

กลุ่มงานบัญชีและการเงิน
Account and Finance Division

- งานตรวจสอบ Audit Division
- งานบัญชีและงบประมาณ Account and Budget Division
- งานการเงิน Finance Division

ฝ่ายการเดินรถองค์การ
Bus Operation Division

รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ
Deputy Director of Bus Operation

ผู้ช่วยรองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1
Assistant Director of Bus Operation Office 1

ผู้ช่วยรองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 2
Assistant Director of Bus Operation Office 2

งานธุรการ Administration Operation

สำนักบริหารการเดินรถ
Bus Operation Management Office

งานธุรการ Administration Operation

กลุ่มงานบริหารงานทั่วไป
General Administration Division

- งานแผนโครงการและงบประมาณการเดินรถ
Project Planning and Bus Operation Budget Operation
- งานใบอนุญาตประกอบกิจการรถโดยสาร Bus License Operation

กลุ่มงานควบคุมและวิเคราะห์การเดินรถ
Control and Analysis Division Bus Operations

- งานกำกับควบคุมศูนย์การเดินรถ
Bus Operation Supervision and Control Center
- งานวิเคราะห์และประเมินผลการบริหารการเดินรถ
Analysis and Evaluation of Bus Operation Management
- งานวิทยุสื่อสาร Communication Radio Operation
- งานกำกับควบคุมการซ่อมบำรุง
Repair and Maintenance Supervision Operation

เขตการเดินรถ 1-8
Bus Operation Zones 1-8

- งานอุบัติเหตุ Accidents Claim Operation
- งานตรวจการ Inspection Operation
- งานบริหารศูนย์ควบคุมการเดินรถเขต
Bus Operation Control Center Management

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
General Administration Division

- งานบริการ Service Operation
- งานบริหารงานบุคคล Personnel Management Operation
- งานแผนงานเขต Zone Planning Operation

ประวัติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ประจำปีงบประมาณ 2562 (ได้รับการแต่งตั้งตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2561)



นายณัฐชาติ จารุจินดา

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (โยธา)
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- ปริญญาโท พณิชยการศาสตรมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- ที่ปรึกษา บมจ.ปตท.สผ.
- อดีตประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่มธุรกิจ
ปิโตรเลียมขั้นต้นและก๊าซธรรมชาติ บมจ.ปตท.
- อดีตประธานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการกลุ่มธุรกิจ
ปิโตรเลียมขั้นปลาย บมจ.ปตท.
- อดีตรองกรรมการผู้จัดการใหญ่กลยุทธ์องค์กร บมจ.ปตท.

Mr.Nattachat Charuchinda

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 2019 (Appointing from the resolution of the cabinet on 22 May 2018)

พลเอก วรার্থ บุญญะสิทธิ์

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์บัณฑิต โรงเรียนนายร้อยพระจุลจอมเกล้า รุ่นที่ 29
- ปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

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

General Varah Boonyasit

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

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

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

Miss Suttirat Rattannachot

Education Qualification

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

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

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

Mr. Somsak Hommuang

Education Qualification

- Director General Marine Department
- 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. ถำรงรัตน์ มุ่งเจริญ

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

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

Assoc. Prof. Thumrongrut Mungcharoen

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

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



นายยุกต์ จารุภูมิ

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต
สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ วิทยาลัยการค้า

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- อดีตรักษาการในตำแหน่ง ผู้อำนวยการองค์การ
ขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
- อดีตรองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร (ขสมก.)
- อดีตผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร (ขสมก.)
- อดีตผู้อำนวยการสำนักแผนงาน (ขสมก.)

Mr.Yuk Jaruphum

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)





นายสรศักดิ์ แสนสมบัติ

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- อดีตอธิบดีกรมเจ้าท่า
- กรรมการการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- กรรมการบริษัทโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

Mr. Sorasak Sanesombat

Education Qualification

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

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

- รองผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)
- ผู้อำนวยการหน่วยบริการโครงสร้างพื้นฐานความมั่นคงสารสนเทศ ศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์ และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ
- ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (องค์การมหาชน)

Mr. Chaichana Mitrpant

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

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

- ปริญญาตรี B.Ed (Physics) มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒบางแสน
- 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

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

ประวัติการศึกษา และคุณวุฒิ

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

ปัจจุบันดำรงตำแหน่ง / ประวัติการทำงาน

- ผู้อำนวยการกองกฎหมายการพาณิชย์
และอุตสาหกรรม (ผู้อำนวยการเฉพาะด้านนิติการสูง)
(รักษาการราชการแทนผู้อำนวยการสำนักงาน
เลขาธิการ) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

Mr. Wichit Jarassuksawas

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 2562 (1 ตุลาคม 2561 - 30 กันยายน 2562)



นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล
Mr.Surachai Iamwachirasakul

ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 4 ก.ค.62 - ปัจจุบัน)
Director of Bangkok Mass Transit Authority
(Has taken a position since 4 Jul 19 - Present)



นายประยูร ชัยแก้ว
Mr.Prayoon Choygeo

รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Deputy Director of Bus Operation Acting
Director of Bangkok Mass Transit Authority
(Has taken a position since 1 Aug 17 - 3 Jul 19)



นางพนิดา ทองสุข
Mrs.Panida Thongsuk

รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
Deputy Director Administration



BMTA s Management Team (1 OCTOBER 2018 - 30 SEPTEMBER 2019)



นายคมสัน โชติประดิษฐ์
Mr.Komson Chotpradit

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ
รักษาการในตำแหน่ง
รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ
Assistant Director of Private Joint Bus Operation
Acting Deputy Director of Private
Joint Bus Operation



นางพริ้มเพรา วงศ์สุทธิรัตน์
Mrs.Phimphaw Wongsuthirat

ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายแผนและพัฒนา
Assistant to the Director of Planning and Development



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



นางบุษบา มนะะไธ
Mrs.Busaba Manaso

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบ
Director of Audit Department



นางสาวสิริกร อุดมผล
Miss Sirikorn Udomphont

ผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ
Director of Director Office Department



นางสาวสุปรียา เทพมาก
Miss Supreeya Teapmark

ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าหน้าที่
Director of Personnel Department



นางญานี ไชยสรกิจ
Mrs. Yanee Chaisankit

ผู้ตรวจการระดับ 7
รักษาราชการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาบุคลากร
Inspector Level 7
Acting Director of Personnel
Development Department



นางอารดา อารีวโรดม
Mrs.Arada Areewarodom

ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง
Director of Account and Central
Fund Department



นางสาวรัชณี ลอทรัพย์ยาภัทร
Miss Ratchanee Laorsapayapat

ผู้อำนวยการสำนักบริการและจัดซื้อ
Director of Service and Purchasing Department
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 1 ต.ค. 61-11 มี.ค.62)
(Has taken a position since 1 Oct 18 - 11 Mar 19)



นางสาวเพียร บวรสิทธิไพบุลย์

ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าหน้าที่
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการสำนักงานบริการและจัดซื้อ
(ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ วันที่ 12 มี.ค.62 - 30 ก.ย.62)
Assistant Director of the Bureau of Personnel
Acting Director of Service and
Purchasing Department
(Has taken a position since 12 Mar 19-30 Sep 19)



นางสาวเกษริน สินวิสูตร
Miss Kesarin Sinvisoot

ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
Director of Information Technology Department



นายสงค์ จิมพลี
Mr.Sawong Chimplee

ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
Director of Legal Department



นายชิตชัย ภู่อารีย์
Mr.Chidchai Phuearee

ผู้อำนวยการสำนักบริหารการเดินรถ
Director of Bus Management Department



นายเกรียงศักดิ์ เยียวยาสัตว์
Mr.Kriangsak Yeowyasat

หัวหน้ากลุ่มงานรถเอกชนร่วมบริการ 1
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการรถเอกชน ร่วมบริการ 1
Head of Private Joint Bus Operation 1 Division
Acting Director of Private Joint Bus Operation 1
Department



นางสาวเบญจวรรณ เปี่ยมสุวรรณ
Miss Benchawan Piemsuwan

ผู้อำนวยการสำนักปฏิบัติการรถเอกชน ร่วมบริการ 2
Director of Private Joint Bus Operation 2
Department



นายณัฐพงษ์ อนันต์ไพฑูรย์
Mr.Nattapong Ananpaitoon

ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 1
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 1
Assistant Director of Bus Operation Zone 1
Acting Director of Bus Operation Zone 1



นายมงคล จำนงพิศ
Mr.Mongol Chamnongpit

ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 2
Director of Bus Operation Zone 2



นายวิโรจน์ แหวนทองคำ
Mr.Viroch Wanthongkam

ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 3
รักษาการในตำแหน่ง
ผู้อำนวยการเขตการเดินรถที่ 3
Assistant Director of Bus Operation Zone 3
Acting Director of Bus Operation Zone 3



นายสังเวียน พัยสุวรรณ
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
ณ วันที่ 31 เดือนตุลาคม 2562

ลำดับ	ตำแหน่ง	ระดับ	สำนักงานใหญ่			เขตการเดินรถ			รวมทั้งองค์การ		
			ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อกำหนด	มีจริงปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด
1	ผู้อำนวยการ (อัตราจ้าง)	11	1	1	0				1	1	0
2	รองผู้อำนวยการฝ่าย	10	3	2	-1				3	2	-1
3	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่าย	9	5	2	-3				5	2	-3
4	ผู้อำนวยการสำนัก/ผู้ตรวจการ ระดับ 8 /ผู้อำนวยการเขต	8	16	6	-10	8	4	-4	24	10	-14
5	ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนัก/ผู้ช่วยผู้ตรวจการ ระดับ 7 ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต	7	15	11	-4	8	8	0	23	19	-4
6	หัวหน้ากลุ่มงาน/ผู้ตรวจการ ระดับ 6	6-7	35	28	-7	40	40	0	75	68	-7
7	หัวหน้างาน	5	65	51	-14	97	76	-21	162	127	-35
8	เจ้าหน้าที่การเงินและบัญชี	3-4	18	18	-4	32	27	-5	50	41	-9
9	เจ้าหน้าที่ควบคุมภายใน	3-4	3	3	-2	8	0	-8	11	1	-10
10	เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน	3-4	12	12	-3			0	12	9	-3
11	เจ้าหน้าที่บริหารความเสี่ยง	3-4	3	3	0	8	1	-7	11	4	-7
12	เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป	3-4	39	39	-3	32	33	1	71	69	-2
13	เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์	3-4	4	4	-1			0	4	3	-1
14	เจ้าหน้าที่ฝึกอบรม	3-4	9	9	-2			0	9	7	-2
15	นิติกร	3-4	23	23	-16			0	23	7	-16
16	เจ้าหน้าที่พัสดุ	3-4	4	4	0			0	4	4	0
17	เจ้าหน้าที่ระบบงานคอมพิวเตอร์	3-4	22	22	-8			0	22	14	-8
18	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน	3-4	13	13	-5			0	13	8	-5
19	เจ้าหน้าที่สถิติ	3-4	1	1	-1			0	1	0	-1
20	นักวิทยาศาสตร์การแพทย์	3-4	2	2	-2			0	2	0	-2
21	บุคลากร /เจ้าหน้าที่อาชีวอนามัย	3-4	18	18	-1	16	16	0	34	33	-1
22	พยาบาลวิชาชีพ	3-4	4	4	-4			0	4	0	-4
23	พยาบาลเทคนิค	3	7	7	-7			0	7	0	-7
24	ช่าง	4	2	2	-2	1	0	-1	3	0	-3
25	ช่าง	3	10	10	-8			0	10	2	-8
26	ช่าง	1-2	50	50	-20	59	0	-59	109	30	-79
27	ช่างสื่อสาร	4	2	2	-1			0	2	1	-1
28	ช่างสื่อสาร	3	5	5	0			0	5	5	0
29	ช่างสื่อสาร	1-2	2	2	-1			0	2	1	-1
30	พนักงานการเงินและบัญชี	3	9	9	-1	32	29	-3	41	37	-4
31	พนักงานการเงินและบัญชี	1-2	17	17	-5	40	36	-4	57	48	-9
32	พนักงานการเงินและบัญชี (พนักงานการเงินค่าโดยสาร)	4			0	24	19	-5	24	19	-5
33	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	3			0	24	15	-9	24	15	-9
34	พนักงานการเงินค่าโดยสาร	1-2			0	189	136	-53	189	136	-53
35	พนักงานการเงินและบัญชี (พนักงานบัญชีค่าโดยสาร)	4			0	24	19	-5	24	19	-5
36	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	3			0	24	20	-4	24	20	-4
37	พนักงานบัญชีค่าโดยสาร	1-2			0	148	126	-148	148	126	-22
38	พนักงานสื่อสาร	4	2	2	0			0	2	2	0
39	พนักงานสื่อสาร	3	6	6	-5			0	6	1	-5
40	พนักงานสื่อสาร	1-2	13	13	-6	62	46	-16	75	53	-22



'Summarize the current number of employees.
Compared with specifications
September 30, 2019

Sequence	Position	Level	HO			Zone			Total		
			Specified man-power	Current man-power	Difference	Specified man-power	Current man-power	Difference	Specified man-power	Current man-power	Difference
1	Director (Hired Position)	11	1	1	0				1	1	0
2	Department Deputy Director	10	3	3	-1				3	2	-1
3	Department Assistant Deputy Director	9	5	5	-3				5	2	-3
4	Bureau Director/Ombudsman/Zone Director	8	16	16	-10	8	4	-4	24	10	-14
5	Bureau Assistant Director/Assistan Ombudsman/Assistan Zone Director	7	15	15	-4	8	8	0	23	19	-4
6	Chief of work Group/Equivalent	6-7	35	35	-7	40	40	0	75	68	-7
7	Chief of work /Equivalent	5	65	65	-14	97	76	-21	162	127	-35
8	Finance	3-4	18	18	-4	32	27	-5	50	41	-9
9	Internal Control Officer	3-4	3	3	-2	8	0	-8	11	1	-10
10	Internal Auditor	3-4	12	12	-3			0	12	9	-3
11	Risk Management Officer	3-4	3	3	0	8	1	-7	11	4	-7
12	General Administration Officer	3-4	39	39	-3	32	33	1	71	69	-2
13	Public Relations Officer	3-4	4	4	-1			0	4	3	-1
14	Training Officer	3-4	9	9	-2			0	9	7	-2
15	Lawyer	3-4	23	23	-16			0	23	7	-16
16	Supplies Officer	3-4	4	4	0			0	4	4	0
17	Computer System Office	3-4	22	22	-8			0	22	14	-8
18	Policy and Plan Analyst	3-4	13	13	-5			0	13	8	-5
19	Statistics Officer	3-4	1	1	-1			0	1	0	-1
20	Medical Science Officer	3-4	2	2	-2			0	2	0	-2
21	Occupational Health Personnel/Officer	3-4	18	18	-1	16	16	0	34	33	-1
22	Nurse	3-4	4	4	-4			0	4	0	-4
23	Technical Nurse	3	7	7	-7			0	7	0	-7
24	Mechanic	4	2	2	-2	1	0	-1	3	0	-3
25	Mechanic	3	10	10	-8			0	10	2	-8
26	Mechanic	1-2	50	50	-20	59	0	-59	109	30	-79
27	Communication Officer	4	2	2	-1			0	2	1	-1
28	Communication Officer	3	5	5	0			0	5	5	0
29	Communication Officer	1-2	2	2	-1			0	2	1	-1
30	Finance and Account Employee	3	9	9	-1	32	29	-3	41	37	-4
31	Finance and Account Employee	1-2	17	17	-5	40	36	-4	57	48	-9
32	Finance and Account Employee (Fare Finance)	4			0	24	19	-5	24	19	-5
33	Fare Finance Employee	3			0	24	15	-9	24	15	-9
34	Fare Finance Employee	1-2			0	189	136	-53	189	136	-53
35	Finance and Account Employee (Fare Account Employee)	4			0	24	19	-5	24	19	-5
36	Fare Account Employee	3			0	24	20	-4	24	20	-4
37	Fare Account Employee	1-2			0	148	126	-148	148	126	-22
38	Communication Employee	4	2	2	0			0	2	2	0
39	Communication Employee	3	6	6	-5			0	6	1	-5
40	Communication Employee	1-2	13	13	-6	62	46	-16	75	53	-22



41	พนักงานคอมพิวเตอร์	3	2	1	-1			0	2	1	-1
42	พนักงานคอมพิวเตอร์	1-2	3	0	-3			0	3	0	-3
43	พนักงานธุรการ	4	25	20	-5	32	26	-6	57	46	-11
44	พนักงานธุรการ	3	29	23	-6	73	63	-10	102	86	-16
45	พนักงานธุรการ	1-2	71	55	-16	185	163	-22	256	218	-38
46	พนักงานธุรการ (1348)	1-2	39	35	-4			0	39	35	-4
47	พนักงานควบคุมระบบสารสนเทศการเดินรถ	1-2	5	5	0	14	7	-7	19	12	-7
48	พนักงานธุรการ (จ่ายงาน)	1-2			0	126	90	-36	126	90	-36
49	พนักงานพัสดุ	3	1	0	-1			0	1	0	-1
50	พนักงานพัสดุ	1-2	3	0	-3	1	0	-1	4	0	-4
51	ครูฝึกขับรถ	3	10	4	-6			0	10	4	-6
52	สายตรวจพิเศษ	3	250	72	-178			0	250	72	-178
53	นายตรวจ	3			0	192	129	-63	192	129	-63
54	พนักงานขับรถช่วง	2	0	0	0			0	0	0	0
55	พนักงานขับรถประจำสำนักงาน	2	29	30	1	77	62	-15	106	92	-14
56	ผู้จัดการสาย	5			0	53	29	-24	53	29	-24
57	ผู้ช่วยผู้จัดการสาย	4			0	64	44	-20	64	44	44
58	นายท่า / นายท่าอยู่	3			0	432	298	-134	432	298	-134
59	พนักงานเติมน้ำมันหรือเชื้อเพลิง	1			0	175	110	-65	175	110	-65
60	พนักงานทำความสะอาด	1	2	2	0	11	7	-4	13	9	-4
61	นักรถ	1	0	1	1	0	2	2	0	3	3
62	ยาม	1			0	0	3	3	0	3	3
63	ประจำฝ่ายเดินรถองค์การ	5,6		3	3	0	0	0	0	3	0
	รวมพนักงานสำนักงาน (ไม่รวม ผอ.)		908	543	-365	2,311	1,684	-457	3,219	2,22	-992
64	พนักงานขับรถรายวัน	2			0		19	19	0	19	19
65	พนักงานขับรถรายเดือนเดิม	2			0		0	0	0	0	0
66	พนักงานขับรถรายเดือนใหม่	2			0	6,312	5,553	-759	6,312	5,553	-759
	รวม พขร.				0	6,312	5,572	-740	6,312	5,572	-740
67	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายวัน	1			0		20	20	0	20	20
68	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนเดิม	1			0		70	70	0	70	70
69	พนักงานเก็บค่าโดยสารรายเดือนใหม่	1			0	6,312	5,699	-613	6,312	5,699	-613
	รวม พกส.		0	0	0	6,312	5,789	-523	6,312	5,789	-523
	รวมพนักงานองค์การ		908	543	-365	14,935	13,045	-1,720	15,843	13,588	-2,255
70	นิติกร (อัตราจ้าง)			15					0	15	0
71	พนักงานขับรถโดยสาร (อัตราจ้าง)						28		0	28	0
	รวมพนักงานทั้งองค์การ+อัตราจ้าง+ผอ.		908	559	-365	14,935	13,073	-1,720	15,843	13,632	-2,085
แยก ชาย - หญิง แยกสังกัด											
	หน่วยงาน	สนญ.	ขตร.1	ขตร.2	ขตร.3	ขตร.4	ขตร.5	ขตร.6	ขตร.7	ขตร.8	รวม
	ชาย	309	919	984	872	774	1,571	879	950	806	8,064
	หญิง	234	925	721	755	588	319	641	678	663	5,524
	รวมพนักงานองค์การแยกชายหญิง	543	1,844	1,705	1,627	1,362	1,890	1,520	1,628	1,469	13,588
พนักงาน outsource											
ลำดับ	ตำแหน่ง	ระดับ	สำนักงานใหญ่			เขตการเดินรถ			รวมทั้งองค์การ		
			ข้อ กำหนด	มีจริง ปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อ กำหนด	มีจริง ปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด	ข้อ กำหนด	มีจริง ปัจจุบัน	ผลต่าง +เกิน, -ขาด
1	นักวิทยาศาสตร์การแพทย์	3-4	0	1					0	1	
2	พยาบาล	3-4	0	9					0	9	
			0	10					0	10	
สรุปรวมพนักงานองค์การ+อัตราจ้าง+outsource ทั้งหมด										13,642	

41	Computer Employee		3	2	1	-1			0	2	1	-1
42	Computer Employee		1-2	3	0	-3			0	3	0	-3
43	General	Employee	4	25	20	-5	32	26	-6	57	46	-11
44	General	Employee	3	29	23	-6	73	63	-10	102	86	-16
45	General	Employee	1-2	71	55	-16	185	163	-22	256	218	-38
46	General	Employee (1348)	1-2	39	35	-4			0	39	35	-4
47	Bus Operation IT System Control Employee		1-2	5	5	0	14	7	-7	19	12	-7
48	General Employee (Job Distribution)		1-2			0	126	90	-36	126	90	-36
49	Supplies Employee		3	1	0	-1			0	1	0	-1
50	Supplies Employee		1-2	3	0	-3	1	0	-1	4	0	-4
51	Driver Trainer		3	10	4	-6			0	10	4	-6
52	Special Inspector		3	250	72	-178			0	250	72	-178
53	Inspector		3			0	192	129	-63	192	129	-63
54	Driver (Mechanic Bus)		2	0	0	0			0	0	0	0
55	Office Driver		2	29	30	1	77	62	-15	106	92	-14
56	Route Manager		5			0	53	29	-24	53	29	-24
57	Assistant Route Manager		4			0	64	44	-20	64	44	44
58	Bus Controller/Head of station		3			0	432	298	-134	432	298	-134
59	Gasoline/Fuel Filling Employee		1			0	175	110	-65	175	110	-65
60	Cleaner		1	2	2	0	11	7	-4	13	9	-4
61	Janitor		1	0	1	1	0	2	2	0	3	3
62	Guard		1			0	0	3	3	0	3	3
63	Regular Bus Operation Division		5,6		3	3	0	0	0	0	3	0
	Total Office Staff (Not included Director)			908	543	-365	2,311	1,684	-457	3,219	2,22	-992
64	staff daily driver		2			0		19	19	0	19	19
65	Old monthly staff fare collector		2			0		0	0	0	0	0
66	New Staff driver monthly		2			0	6,312	5,553	-759	6,312	5,553	-759
	Include staff driver					0	6,312	5,572	-740	6,312	5,572	-740
67	Daily keep fare staff		1			0		20	20	0	20	20
68	Old monthly staff fare collector		1			0		70	70	0	70	70
69	New monthly staff fare collector		1			0	6,312	5,699	-613	6,312	5,699	-613
	Include keep fare staff			0	0	0	6,312	5,789	-523	6,312	5,789	-523
	Total BMTA Staff			908	543	-365	14,935	13,045	-1,720	15,843	13,588	-2,255
70	Lawyer (Hired Position)				15					0	15	0
71	Bus Driver (Hired Position)							28		0	28	0
	Total BMTA Staff+(Hired Position) +Director			908	559	-365	14,935	13,073	-1,720	15,843	13,632	-2,085
Separate Male - Female Separate												
	Department		Office	Zone.1	Zone.2	Zone.3	Zone.4	Zone.5	Zone.6	Zone.7	Zone.8	Total
	Male		309	919	984	872	774	1,571	879	950	806	8,064
	Female		234	925	721	755	588	319	641	678	663	5,524
	Total BMTA Staff Separate Male - Female		543	1,844	1,705	1,627	1,362	1,890	1,520	1,628	1,469	13,588
Staff outsource												
sequence	Position	Level	HO			Zone			Total			
			Specified man-power	Current man-power	Difference	Specified man-power	Current man-power	Difference	Specified man-power	Current man-power	Difference	
1	Lawyer	3-4	0	1					0	1		
2	Nurse	3-4	0	9					0	9		
	Total Staff outsource			0	10					0	10	
	Total BMTA Staff+ Hired Position +outsource											13,642

ผลการดำเนินงานขององค์กร ปีงบประมาณ 2562

รายงานวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ปีงบประมาณ 2562 องค์การจราจรโดยสารประจำทางให้บริการประชาชน ทั้งรถโดยสารธรรมดาและรถโดยสารปรับอากาศ รวมทั้งที่ให้ผู้โดยสารขึ้นรถโดยสาร ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 มีจำนวนทั้งสิ้น 12,932 คัน ประกอบด้วย

1. รถโดยสารขององค์กร 3,005 คัน (รวมรถโดยสาร PBC 117 คัน) แยกเป็น		
- รถธรรมดา	1,520	คัน
- รถปรับอากาศ	1,485	คัน
2. รถโดยสารของเอกชน ขนาดใหญ่ 3,302 คัน แยกเป็น		
- รถธรรมดา	1,909	คัน
- รถปรับอากาศ	1,393	คัน
3. รถโดยสารของเอกชน ขนาดเล็ก 6,625 คัน แยกเป็น		
- รถมินิบัส	881	คัน
- รถในซอย	2,039	คัน
- รถตู้โดยสาร	3,619	คัน
- รถตู้ NGV	86	คัน

ในส่วนของการนำรถโดยสารออกให้บริการ เฉลี่ย 2,835 คัน/วัน เป็นรถธรรมดา 1,484 คัน รถปรับอากาศ 1,350 คัน คิดเป็นร้อยละ 94 ของรถประจำทาง ในจำนวนเส้นทาง 117 เส้นทาง โดยมีเที่ยววิ่งบริการ รวม 8,469,590 เที่ยว ระยะทางที่วิ่งให้บริการ รวม 257,033,174 กม. ใช้เชื้อเพลิงทั้งสิ้น แยกเป็น น้ำมันดีเซล 60,984,172 ลิตร ก๊าซ 42,540,279 กก. โดยมียอดการจำหน่ายตั๋ว รวม 387.975 ล้านใบ หรือเฉลี่ย 1.063 ล้านใบ/วัน และมีรายได้ค่าโดยสารภาพรวม 4,127.565 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 11.308 ล้านบาท/วัน

เปรียบเทียบผลการดำเนินงานด้านเดินรถ

การดำเนินงานปีงบประมาณ 2562 องค์การนำรถออกวิ่ง เฉลี่ย/วัน 2,835 คัน คิดเป็นร้อยละ 94 ของรถประจำทางมีเที่ยววิ่ง รวมเฉลี่ย 23,204 เที่ยว/วัน กม.ทำการ เฉลี่ย 704,200 กม./วัน ใช้ น้ำมันดีเซล เฉลี่ย 167,080 ลิตร/วัน ใช้ก๊าซ เฉลี่ย 116,549 กก./วัน โดยจำหน่ายตั๋วได้ทั้งสิ้น 387.975 ล้านใบหรือเฉลี่ย 1.063 ล้านใบ/วัน และมีรายได้ค่าโดยสารภาพรวม 4,127.565 ล้านบาท หรือเฉลี่ย 11.308 ล้านบาท/วัน



Outcome of operations for fiscal year 2019

In fiscal year 2019, BMTA provided bus services for the public, for both ordinary and air-conditioned buses and private joint buses. As of 30 September 2019, the services included a total of 13,543 buses, as follows :

1. BMTA buses - 3,005 (including 117 PBC buses) , divided as		
- Regular buses	1,520	buses
- Air-conditioned buses	1,485	buses
2. Private joint buses (big buses) 3,302 divided as		
- Regular buses	1,909	buses
- Air-conditioned buses	1,393	buses
3. Private joint buses (small buses) 6,625 divided as		
- Minibuses	881	buses
- Shuttles in sois	2,039	buses
- Microbuses	3,619	buses
- Microbuses NGV	86	buses

On the part of BMTA 2,835 buses/day were out for service, as 1,484 regular buses and 1,350 airconditioned buses, totaling 94 percent of all buses. Of the 117 routes, there were 8,469,590 rides/year in a total distance of 257,033,174 km./year, using 60,984,172 liters of diesel oil/year and 42,540,279 kg. of gas/year. Ticket sales totaled 387,975 million tickets/year, or 1.063 million tickets/day, with total revenue of 4,127.565 million baht/ year, or 11.308 million baht/day.

Camparison of Bus Operations

In fiscal year 2019, BMTA serviced out 2,835 buses/day, totaling 94 percent of all buses. On average there were 23,204 rides/day in a total distance of 704,200 km./day, using 167,080 liters of diesel oil/day and 116,549 kg. of gas/day. Ticket sales totaled 387,975 million tickets, or 1.063 million tickers/day, with total revenue of 4,127.565 million baht, or 11.308 million baht/day.

จากรายละเอียดดังกล่าวข้างต้น หากนำผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2562 เปรียบเทียบกับเป้าหมาย เกิดจริง ปีงบประมาณ 2561 และเกิดจริงปีงบประมาณ 2560 ที่ผ่านมา สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2562 เปรียบเทียบกับเป้าหมาย

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2562 องค์การนำรถออกวิ่งเฉลี่ยต่อวัน 2,835 คัน คิดเป็นร้อยละ 94 ของรถประจำการ เมื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมาย รถออกวิ่งสูงกว่าเป้าหมาย 44 คัน คิดเป็นร้อยละ 1.61 เนื่องจากองค์การเร่งรัดการซ่อมรถให้สามารถออกวิ่งได้มากขึ้น ประกอบกับได้รับรถโดยสารปรับอากาศ NGV 489 คัน ครอบภายในเดือน มีนาคม 2562 ส่งผลให้ เทียววิ่งและ กม.ทำการ สูงกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 0.90 และ 1.04 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นทั้งรถธรรมดาและภาพรวมของรถปรับอากาศ ด้านการใช้เชื้อเพลิง การใช้ น้ำมันต่ำกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 8.74 ส่วนการใช้ก๊าซสูงกว่าเป้าหมาย คิดเป็นร้อยละ 0.59 เนื่องจากผันแปรตาม กม.ทำการ ของรถใช้น้ำมันและรถใช้ก๊าซ

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมต่อวัน เฉลี่ย 11.325 ล้านบาท ต่ำกว่าเป้าหมาย (ตามงบประมาณ) 2.133 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.85 เนื่องจากองค์การนำรถโดยสารเก็บเงินมาวิ่งบริการฟรีในงานพระราชพิธีต่างๆ เช่น งานพระราชพิธีบรมราชาภิเษก บริเวณท้องสนามหลวง งานอุ่นไอรัก คลายความหนาวสายน้ำแห่งรัตนโกสินทร์ (เริ่มตั้งแต่วันที่ 9 ธ.ค.61 ถึง 19 ม.ค. 62) เป็นต้น ประกอบกับปัจจุบันมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าหลายเส้นทาง ส่งผลให้ประชาชนบางส่วนเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางไปใช้ระบบการขนส่งสาธารณะประเภทอื่นแทน

2. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2562 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2561

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2562 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2561 รถออกวิ่งเฉลี่ยต่อวัน เพิ่มขึ้น 253 คัน คิดเป็นร้อยละ 9.81 เนื่องจากรถประจำการเพิ่มขึ้นจากการรับรถโดยสาร NGV 489 คันครบจำนวน ส่งผลให้เทียววิ่งและกม.ทำการ เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.33 และ 5.97 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นในส่วนรถปรับอากาศ จากการเพิ่มเทียววิ่งปกติ เทียววิ่งเสริมและเทียววิ่งรวมได้มากขึ้นจากปีที่ผ่านมา ด้านการใช้เชื้อเพลิง การใช้ น้ำมันลดลงร้อยละ 10.08 ขณะที่การใช้ก๊าซเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.66 เนื่องจากผันแปรตาม กม. ทำการ ของรถใช้น้ำมัน และรถใช้ก๊าซ

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ยต่อวัน เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 61 เท่ากับ 1.066 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.39 จากการเพิ่มขึ้นของรถประจำการ (รถโดยสารปรับอากาศ NGV 489 คัน ครบจำนวน) และการให้บริการที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งมีการปรับราคา ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นจากเดิม (เริ่มเดือน เม.ย.62)

3. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานด้านเดินรถ ปีงบประมาณ 2562 เปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2560

การให้บริการ ปีงบประมาณ 2562 เมื่อเปรียบเทียบกับปีงบประมาณ 2560 รถออกวิ่งเฉลี่ยต่อวัน เพิ่มขึ้น 235 คัน คิดเป็นร้อยละ 9.04 เนื่องจากรถประจำการเพิ่มขึ้นจากการรับรถโดยสาร NGV จำนวน 489 คัน ส่งผลให้เทียววิ่งและ กม.ทำการ เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.33 และ 7.64 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นในส่วนรถปรับอากาศ จากการเพิ่มเทียววิ่งปกติ เทียววิ่งเสริมและเทียววิ่งรวมได้มากขึ้นจากปีงบประมาณ 2560 ด้านการใช้เชื้อเพลิง การใช้ น้ำมันลดลงร้อยละ 10.37 ขณะที่การใช้ก๊าซเพิ่มขึ้นร้อยละ 56.78 เนื่องจากผันแปรตาม กม. ทำการ ของรถใช้น้ำมันและรถใช้ก๊าซ

การหารายได้ รายได้ค่าโดยสารภาพรวมเฉลี่ยต่อวัน เพิ่มขึ้น 2.786 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 32.62 จากการเพิ่มขึ้นของรถประจำการ (รับรถโดยสารปรับอากาศ NGV 489 คัน ครบจำนวน) และการให้บริการที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งมีการปรับราคา ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นจากเดิม (เริ่มเดือน เม.ย.62)



From the details above, when comparing the bus operations in fiscal year 2019 as compared to the target set, the actual operations in fiscal year 2018, and fiscal year 2017, the following can be analyzed

1. Route operation performance analysis of the fiscal year 2019 comparing to the goal

Service In the fiscal year 2019, 2,835 buses were operated per day, accounting for 94% of the total operating buses. When comparing to the goal, 44 operating buses were operated more than expected (1.61%) because BMTA accelerated the bus repair and maintenance for more operation. Furthermore, all 489 air-conditioned buses arrived in March 2019 so the routes and operational distance (kilometer) was higher than expected for both ordinary and air-conditioned buses (0.90 and 1.04% respectively). For the use of fuel and oil, it was lower than expected (874%) whereas the use of gas was higher than expected (0.59%) due to the operational distance of the buses using oil and gas.

Earnings The overall daily fare earnings was 11.325 million baht, which was lower than expected (referring to the budget) at 2.133 million baht (15.85%) because BMTA offered free service during the royal ceremonies, such as Coronation Ceremony at Sanam Luang, and "Oon Ai Rak Klai Kwam Nao' Festival with Rattanakosin Rivers theme" (during 9 December 2018 to 19 January 2019). Moreover, more sky train services were operated so some people chose to use the service from other public transports.

2. Route operation performance analysis of the fiscal year 2019 comparing to the performance of the fiscal year 2018

Service When comparing the fiscal year 2019 to 2018, the average operating buses per day increased 253 buses (9.81%) because all 489 NGV buses arrived so the volume of routes and operational distance (kilometer) of the air-conditioned buses increased (4.33 and 5.97% respectively). The volume of normal routes, extra routes and total routes increased from the previous year. In terms of fuel use, the use of oil decreased 10.08% while the use of gas increased 45.66% due to the change of operational distance (kilometer) of the vehicles using oil and gas.

Earnings The average daily fare earnings increased from that of the fiscal year 2018 at 1.066 million baht (10.39%) due to the increasing number of operating buses (all 489 NGV buses were operated), and the increase of service and fare (started from April 2019).

3. Route operation performance analysis of the fiscal year 2019 comparing to the performance of the fiscal year 2017

Service When comparing the fiscal year 2019 to 2017, the average operating buses per day increased 235 buses (9.04%) because of 489 operating NGV buses so the volume of routes and operational distance (kilometer) of the air-conditioned buses increased (4.33 and 7.64% respectively). The volume of normal routes, extra routes and total routes increased from the fiscal year 2017. In terms of fuel use, the use of oil decreased 10.37% while the use of gas increased 56.78% due to the change of operational distance (kilometer) of the vehicles using oil and gas.

Earnings The average daily fare earnings increased 2.786 million baht (32.62%) due to the increase of operating buses (all 489 NGV buses were operated), and the increase of service and fare (started from April 2019).

บทวิเคราะห์ทางการเงิน



1. การหารายได้จากรายได้หลัก คือรายได้ค่าโดยสารที่มีแนวโน้มลดลง เนื่องจากองค์การปลด รถโดยสารที่ไม่สามารถใช้งานได้ออกจากรถประจำการ ทำให้รถประจำการคงเหลือ 3,005 คัน ขณะที่ปริมาณรถจอดซ่อมมีจำนวนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น สาเหตุหลักจากการเพิ่มขึ้นของค่าภาระผลประโยชน์พนักงาน การปรับขึ้นเงินเดือนประจำปี รวมถึงต้นทุนทางการเงินได้แก่ดอกเบี้ยจ่ายตามสัญญากู้ยืมเงินระยะยาว

3. ผลการดำเนินงานขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ฐานะทางการเงินขาดสภาพคล่องมาโดยตลอด เนื่องจากมีภาระหนี้สินสูงกว่าส่วนของทุน โดยในปีงบประมาณ 2562 ขาดทุนสุทธิ 7,602.52 ล้านบาท ส่งผลให้ส่วนของทุนติดลบ 112,671.79 ล้านบาท EBITDA ขาดทุน 4,548.24 ล้านบาท

4. อัตราส่วนทางการเงิน

4.1 ค่าใช้จ่ายรวม / รายได้รวม อยู่ในอัตรา 2.08 : 1 เนื่องจากรายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่ายมาก จากการที่จัดเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุน และผู้ใช้บริการมีแนวโน้มลดลงจากการเจริญเติบโตของระบบขนส่งสาธารณะ ขณะที่ค่าใช้จ่ายคงที่

4.2 ค่าใช้จ่ายบุคคล / ค่าใช้จ่ายรวม คิดเป็นร้อยละ 38.34 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงมาก เนื่องจากสัดส่วน จำนวนพนักงานต่อจำนวนรถโดยสาร 4.53 คน ต่อรถ 1 คัน (จำนวนพนักงานเฉลี่ย 13,606 คน จำนวนรถ 3,005 คัน) เกินค่าเฉลี่ยของสากล 3.50 คนต่อรถ 1 คันคิดเป็นร้อยละ 29.43 ทำให้ประสิทธิภาพการบริหารทรัพยากรบุคคลต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจประเภทเดียวกันในประเทศอื่น ๆ

4.3 ค่าดอกเบี้ยจ่าย / รายได้รวม คิดเป็นร้อยละ 40.96 จากการที่องค์การขาดสภาพคล่องทางการเงินส่งผลให้ต้องกู้เงินเพื่อนำมาชำระค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเหมาซ่อม

4.4 สภาพคล่องทางการเงิน มีอัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียน อยู่ในอัตรา 0.31:1 ซึ่งจัดอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำมาก แสดงว่าองค์การมีขีดความสามารถในการชำระหนี้ระยะสั้นที่ต่ำมาก คือมีสินทรัพย์หมุนเวียนเพียง 0.31 บาท ที่สามารถนำไปชำระหนี้สินหมุนเวียนได้ทุก ๆ 1 บาท เท่านั้น ทำให้เกิดการค้างชำระหนี้ที่สูงมาก

4.5 ความสามารถในการทำกำไร มีอัตราส่วนกำไรสุทธิ (Net Profit Margin) คือกำไรสุทธิต่อขายสุทธิอยู่ในอัตราติดลบร้อยละ 108.17 แสดงว่าองค์การนอกจากจะไม่มีกำไรแล้วยังขาดทุนสูงด้วย

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 3,500 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 2019, the BMTA had 7,602.52 million baht net loss which caused the equity to become minus 112,671.79 million baht and EBITDA to become 4,548.24 million baht as loss.

4. Financial ratio

4.1 Total expense/total revenue ratio is 2.08 : 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 38.34 which is very high. This is due to the fact that the number of employees per bus ratio which is 4.53 employees per 1 bus (average employees 13,606, the number of buses 3,005) is higher than the international average ratio which is 3.50 employees per 1 bus, or 29.43, 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 40.96. 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 0.31:1 which is very low, This reflects the BMTA's low capability in paying short-term debt, having current assets only 0.31 baht to pay for every 1 baht of current liability.

4.5 Profitability ratio, having net profit margin of (108.17) which is net profit per net sale, showing that the BMTA has no profit with high deficit.





การบริหารความเสี่ยงขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประจำปีงบประมาณ 2562

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ให้ความสำคัญกับการบริหารความเสี่ยง โดยดำเนินการ อย่างต่อเนื่อง ตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการบริหารจัดการความเสี่ยง สำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2562 ซึ่งได้กำหนดนโยบายบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร และมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการบริหารความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพ และมีการจัดทำแผนการบริหารความเสี่ยงที่สอดคล้องกับเป้าหมาย วิสัยทัศน์ พันธกิจและแผนฟื้นฟูกิจการขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ซึ่งมีประเด็นความเสี่ยงจำนวน 15 ประเด็น ดังนี้

ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk Management)

- SRM 1 : ความเสี่ยงด้านการจัดหาทรัพยากรโดยสารไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
- SRM 2 : ความเสี่ยงด้านชื่อเสียงภาพลักษณ์ขององค์กรไม่เป็นที่ยอมรับจากสาธารณชน
- SRM 3 : ความเสี่ยงด้านความไม่สอดคล้องของพนักงานกับกรอบโครงสร้างองค์กร
- SRM 4 : ความเสี่ยงด้านการพัฒนาระบบบริหารทรัพยากร(ERP) ล้าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด
- SRM 5 : ความเสี่ยงด้านการขาดบุคลากรสายงานนิติศาสตร์ บัญชีและการเงินเทคโนโลยีสารสนเทศ

ความเสี่ยงด้านปฏิบัติงาน (Operation Risk Management)

- ORM 1 : ความเสี่ยงด้านการหารายได้จากการเดินรถไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
- ORM 2 : ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ กม.บริการรถโดยสารธรรมดา (PSO) ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
- ORM 3 : ความเสี่ยงด้านการลดและป้องกันภัยจากการขนส่งสาธารณะโดยรถโดยสารประจำทางไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
- ORM 4 : ความเสี่ยงด้าน Database server ไม่สามารถใช้งานได้ตามเป้าหมาย
- ORM 5 : ความเสี่ยงด้านผู้ใช้งานระบบขาดทักษะด้านดิจิทัล และระบบสารสนเทศในสายงานที่เกี่ยวข้อง

ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk Management)

- FRM 1 : ความเสี่ยงด้านการจัดทำบัญชี รายงานทางการเงินล่าช้าไม่ทันความต้องการและเกิดความผิดพลาด
- FRM 2 : ความเสี่ยงด้านองค์การขาดสภาพคล่องทางการเงิน
- FRM 3 : ความเสี่ยงด้านการจัดเก็บค่าตอบแทนรถเอกชนร่วมบริการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

ความเสี่ยงด้านกฎ ระเบียบ และกฎหมาย (Compliance Risk Management)

- CRM 1 : ความเสี่ยงด้านการดำเนินคดีภายในอายุความไม่ได้ตามเป้าหมายทำให้องค์การเสียหาย
- CRM 2 : ความเสี่ยงด้านองค์การต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่คู่กรณีแทนรถร่วมบริการ

ผลการดำเนินงาน ปีงบประมาณ 2562

การดำเนินงานการบริหารความเสี่ยงประจำปีงบประมาณ 2562 จำนวน 15 ประเด็น สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายจำนวน 3 ประเด็นความเสี่ยง คือ SRM 2 , ORM 1 และ FRM 3 ความเสี่ยงที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย จำนวน 12 ประเด็นความเสี่ยง คือ SRM 1, SRM 3 ,SRM 4, SRM 5, ORM 2, ORM 3, ORM 4, ORM 5, FRM 1, FRM 2, CRM 1 และ CRM 2 ดังนี้



Risk Management of Bangkok Mass Transit Authority for the Fiscal Year 2019

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) prioritizes and implements risk management constantly according to the criteria of Ministry of Finance regarding risk management standard and criteria for the state agency B.E. 2562. The risk management policy is set for the entire organization and the risk management sub-committee is appointed to supervise and monitor the efficient risk management, and plan for the consistent risk management to be consistent with the goal, vision, mission, and rehabilitation plan of BMTA. The 15 risk aspects include:

Strategic Risk Management

- SRM 1: Risk of non-achievement of new bus procurement provision.
- SRM 2: Risk of unacceptable reputation to the public.
- SRM 3: Risk of inconsistency of the employee with the organizational structure.
- SRM 4: Risk of delay Enterprise Resource Planning (ERP).
- SRM 5: Risk of insufficiency of personnel in jurisprudence, accounting and finance, and information technology.

Operation Risk Management

- ORM 1: Risk of non-achievement of earning income from the transport operation.
- ORM 2: Risk of non-achievement of Public Service Obligation (PSO) distance service (kilometer).
- ORM 3: Risk of non-achievement of the reduction and prevention for dangers of public transport caused by buses.
- ORM 4: Risk of non-application of database server.
- ORM 5: Risk of insufficient digital and information system skills of the user.

Financial Risk Management

- FRM 1: Risk of delay and mistake of accounting and finance report issue.
- FRM 2: Risk of lacking financial liquidity
- FRM 3: Risk of non-achievement of collecting the compensation from private contract buses.

Compliance Risk Management

- CRM 1: Risk of non-achievement of proceeding within limitations that damages the organization.
- CRM 2: Risk of restitution for the private contract bus to the party.

Performance of the fiscal year 2019

From 15 aspects of risk management of the fiscal year 2019, 3 aspects were achieved, which were SRM 2, ORM 1 and FRM 3 while 12 aspects which included SRM 1, SRM 3, SRM 4, SRM 5, ORM 2, ORM 3, ORM 4, ORM 5, FRM 1, FRM 2, CRM 1, and CRM 2 were not achieved.



ประเด็นความเสี่ยง	โอกาส	ผลกระทบ	ค่าเกณฑ์วัด	ผลการดำเนินงาน
SRM 1 : ความเสี่ยงด้านการจัดหาทรัพยากรใหม่ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	5	5	สูงมาก	- ในปีงบประมาณ 2562 ยังไม่มีการจัดซื้อจัดจ้างโดยสารใหม่
SRM 2 : ความเสี่ยงด้านชื่อเสียงภาพลักษณ์ขององค์กรไม่เป็นที่ยอมรับจากสาธารณชน	3	1	ต่ำ	- สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย
SRM 3 : ความเสี่ยงด้านความไม่สอดคล้องของพนักงานกับกรอบโครงสร้างองค์กร	5	5	สูงมาก	- การปรับโครงสร้างใหม่ยังอยู่ระหว่างพิจารณาของกระทรวงคมนาคม
SRM 4 : ความเสี่ยงด้านการพัฒนาระบบบริหารทรัพยากร (ERP) ล้าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด	5	5	สูงมาก	- องค์กรอยู่ระหว่างการปฏิรูป การบริหารงานเข้าสู่ยุคดิจิทัล และบุคลากรในสายงานที่มีอยู่อย่างจำกัด ขาดแคลนบุคลากรด้านเทคโนโลยี
SRM 5 : ความเสี่ยงด้านการขาดบุคลากรสายงานนิติศาสตร์ บัญชี การเงิน และเทคโนโลยีสารสนเทศ	5	5	สูงมาก	- มติคณะรัฐมนตรีปี 2538 ไม่อนุญาตให้รับพนักงานในตำแหน่งอื่นๆ ได้ ยกเว้น พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสาร
ORM 1 : ความเสี่ยงด้านการหารายได้จาก การเดินรถไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	2	2	ปานกลาง	- สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย
ORM 2 : ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการกิโลเมตรบริการรถโดยสารธรรมดา (PSO) ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	5	4	สูงมาก	- การเปลี่ยนกะบายของ พนักงานขับรถและพนักงานเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าเป้าหมายทำให้กิโลเมตรบริการไม่เป็นไปตามที่กำหนด
ORM 3 : ความเสี่ยงด้านการลดและป้องกันอุบัติเหตุจากการขนส่งสาธารณะโดยรถโดยสารประจำทางไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	5	4	สูงมาก	- มาตรการควบคุมความเสี่ยงยังดำเนินการไม่ครบ
ORM 4 : ความเสี่ยงด้าน Database Server ไม่สามารถใช้งานได้ตามเป้าหมาย	3	5	สูง	- การจัดทำ TOR อุปกรณ์ดิจิทัลความชื้นในอากาศสำหรับห้อง Data Center มีความล่าช้า
ORM 5 : ความเสี่ยงด้านผู้ใช้งานระบบขาดทักษะด้านดิจิทัล และระบบสารสนเทศในสายงานที่เกี่ยวข้อง	5	4	สูงมาก	- การจัดอบรมด้านทักษะดิจิทัลของผู้ปฏิบัติงาน ยังไม่ได้ดำเนินการ
FRM 1 : ความเสี่ยงด้านการจัดทำบัญชีรายงานทางการเงินล่าช้าไม่ทันความต้องการและเกิดความผิดพลาด	3	5	สูง	- การว่าจ้างที่ปรึกษาบุคคลภายนอกที่มีใบรับรองเป็น ผู้ตรวจสอบบัญชีรับอนุญาต (CPA) ยังไม่ได้ดำเนินการ
FRM 2 : ความเสี่ยงด้านองค์การขาดสภาพคล่องทางการเงิน	5	4	สูงมาก	- องค์การจัดเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริง
FRM 3 : ความเสี่ยงด้านการจัดเก็บค่าตอบแทนรถเอกชนร่วมบริการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	5	1	ต่ำ	- สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมาย
CRM 1 : ความเสี่ยงด้านการดำเนินคดีภายในอายุความไม่ได้ตามเป้าหมายทำให้องค์กรเสียหาย	5	5	สูงมาก	- จำนวนคดีขาดอายุความมีมากกว่าเป้าหมายที่กำหนด
CRM 2 : ความเสี่ยงด้านองค์การต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่คู่กรณีแทนรถร่วมบริการ	3	5	สูง	- รถร่วมบริการมีหลายเส้นทางควบคุมดูแลยาก และพนักงานขับรถไม่ได้ผ่านการอบรมอย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ หลังจากบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้แล้ว ขสมก. ได้ส่งมอบความเสี่ยงให้หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงไปบริหารจัดการ เพื่อควบคุมไม่ให้เกิดความเสี่ยงอีกต่อไป เนื่องจากการบริหารความเสี่ยงเป็นงานที่คาบเกี่ยวในกระบวนการทำงานของแต่ละหน่วยงาน จึงต้องนำมาบูรณาการร่วมกัน สำหรับความเสี่ยง ซึ่งมีความสำคัญและเป็นภารกิจหลักขององค์กร จะนำไปบริหารความเสี่ยงต่อไปในถัดไป โดยเพิ่มกิจกรรม/มาตรการ บริหารจัดการความเสี่ยงให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (หลังจากได้มีการนำเสนอรายงานผลการดำเนินงานประจำปีงบประมาณ 2562 ต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์กร ได้มีการปรับตัวเลขโอกาสกับผลกระทบของประเด็นความเสี่ยงด้าน SRM 2)



Risk issue	Possibility	Impacts	Criteria	Performance
SRM 1: Risk of non-achievement of new bus procurement provision	5	5	Very High	- No new bus was purchased during the fiscal year 2019.
SRM 2: Risk of unacceptable reputation to the public	3	1	Low	- Achieved the goal.
SRM 3: Risk of inconsistency of the employee with the organizational structure	5	5	Very High	- Structural adjustment was under the consideration of Ministry of Transport
SRM 4: Risk of delay Enterprise Resource Planning (ERP)	5	5	Very High	- Digital transformation was under the process. Number of personnel was limited.
SRM 5 : Risk of insufficiency of personnel in jurisprudence, accounting and finance, and information technology	5	5	Very High	- The cabinet resolution of 1995 did not allow the employee to hold other position except from the driver and fare collector.
ORM 1: Risk of non-achievement of earning income from the transport operation	2	2	Moderate	- Achieved the goal.
ORM 2: Risk of non-achievement of Public Service Obligation (PSO) distance service (kilometer)	5	4	Very High	- The afternoon shift transfer of the driver and fare collector was lower than expected so the service (kilometer) was not achieve the goal.
ORM 3: Risk of non-achievement of the reduction and prevention for dangers of public transport caused by buses.	5	4	Very High	- Incomplete risk management measure.
ORM 4: Risk of non-application of database server	3	5	High	- TOR for the hygrometer in the data center delayed.
ORM 5: Risk of insufficient digital and information system skills of the user	5	4	Very High	- The digital skills training for the operator had not yet been organized.
FRM 1: Risk of delay and mistake of accounting and finance report issue	3	5	High	- Employment of the external consultant who was the certified public accountant (CPA) had not yet been processed.
FRM 2: Risk of the lack of financial liquidity	5	4	Very High	- The fare was collected at the lower rate than the actual cost.
FRM 3: Risk of non-achievement of collecting the compensation from private contract buses.	5	1	Low	- Achieved the goal.
CRM 1: Risk of non-achievement of proceeding within prescription period that damages the organization	5	5	Very High	- Number of case precluded by prescription was higher than expected.
CRM 2: Risk of restitution for the private contract bus to the party.	3	5	High	- Private contract buses operated many route so it was difficult to control and the drivers had not been trained intensively.

After risk management is acceptable, BMTA hands over the risk to the responsible divisions to control and manage the risk. Since risk management relates to a procedure of each division, the integration is required for any significant risk, which is the key mission of the following year, by increasing the activities or measures for efficient risk management (After presenting the performance report of the fiscal year 2019 to the Organization Management Committee, the number of possibility and impacts of SRM 2 were adjusted).

การควบคุมภายใน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ได้จัดวางระบบการควบคุมภายในตามหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 ด้วยวิธีที่ ขสมก. กำหนด โดยให้เขตการเดินรถที่ 1-8 และสำนักต่างๆ จัดทำรายงานการประเมินตนเอง (Control Self Assessment : CSA) เป็นรายไตรมาส เพื่อเป็นข้อมูลในการดำเนินการสุ่มสอบทานและประเมินผลระบบการควบคุมภายใน เพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุวัตถุประสงค์ของการควบคุมภายใน ด้านการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพประสิทธิผล ด้านการรายงานทางการเงินและไม่ใช้การเงินมีความน่าเชื่อถือ ทันทเวลาและโปร่งใส รวมทั้งด้านการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน

จากการประเมินผลดังกล่าวพบว่าการควบคุมภายในของหน่วยงานมีความเพียงพอ มีการปฏิบัติตามระบบการควบคุมภายในอย่างต่อเนื่อง และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด อย่างไรก็ตามยังมีความเสี่ยงเรื่องการชำรุดเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากความประมาทของพนักงานขับรถหรือเหตุสุดวิสัยระหว่างปฏิบัติงานบนท้องถนน ซึ่ง ขสมก. ได้กำหนดการปรับปรุงการควบคุมภายในที่เหมาะสมไว้แล้ว โดยมีการติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง และนำเสนอคณะกรรมการติดตามและประเมินผลการควบคุมภายในรับทราบ เพื่อพิจารณาสั่งการพร้อมให้ข้อเสนอแนะในการวางแผนการปรับปรุงการควบคุมภายในเป็นรายไตรมาส

ผลการดำเนินงานด้านการควบคุมภายใน ประจำปีงบประมาณ 2562 มีดังนี้

1. สุ่มสอบทานกระบวนการบริหารจัดการระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)
2. สอบทานการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องที่ตรวจพบและตามข้อสังเกตหรือข้อเสนอแนะจากการสุ่มสอบทานระบบ (GPS)
3. สรุปรายงานการประเมินตนเองในภาพรวมทุกไตรมาส นำเสนอผู้กำกับดูแล
4. จัดทำหนังสือรับรองการประเมินผลการควบคุมภายใน (แบบ ปค. 1) รายงานผลการประเมินองค์ประกอบของการควบคุมภายใน (แบบ ปค. 4) และรายงานการประเมินผลการควบคุมภายใน (แบบ ปค. 5) เสนอปลัดกระทรวงคมนาคม



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, Road accidents caused from the careless of drivers or the force majeure during work 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 2019 shown as follows.

1. Audit the GPS management process randomly.
2. Audit the improvement of the detected faults or the observations or suggestions from the GPS random audit process.
3. Summarized the self-assessment report every quarter and report to the supervisor.
4. 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), and proposed to Permanent Secretary for Ministry of Transport.

การตรวจสอบภายใน

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของสำนักตรวจสอบยึดแนวปฏิบัติตามมาตรฐานสากล การปฏิบัติงานวิชาชีพตรวจสอบภายในและคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจปี 2555 ของกระทรวงการคลัง โดยมีบทบาทในการช่วยคณะกรรมการตรวจสอบในการติดตามดูแลเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน การกำกับดูแลกิจการ และการปฏิบัติงานต่างๆ ขององค์การอย่างเป็นระบบ ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะเป็นเครื่องมือที่ช่วยให้ฝ่ายบริหารมั่นใจ โดยการตรวจสอบและให้คำปรึกษาอย่างเป็นอิสระ เที่ยงธรรม เพื่อให้องค์การบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์และเป้าหมาย ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ในปี 2562 สำนักตรวจสอบปฏิบัติตามกรอบการปฏิบัติงานตรวจสอบภายในของรัฐวิสาหกิจ ดังนี้

คุณสมบัติของผู้ตรวจสอบภายใน

เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในตามมาตรฐานกำหนดตำแหน่งขององค์การ มีคุณวุฒิไม่ต่ำกว่าปริญญาตรี และสำนักตรวจสอบส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในได้รับความรู้ ทักษะ และพัฒนาความสามารถต่างๆ ตามภาระหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเชี่ยวชาญ มีความระมัดระวังในการประกอบวิชาชีพอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับมาตรฐานและจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพตรวจสอบภายใน โดยกำหนดให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในพัฒนาความรู้ ความสามารถด้วยตนเองอย่างต่อเนื่อง และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในจะต้องเข้ารับการอบรมไม่น้อยกว่า 40 ชั่วโมงต่อคนต่อปี





โครงสร้างของหน่วยตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบสามารถปฏิบัติงานได้อย่างเป็นอิสระ มีการรายงานการปฏิบัติงานตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบ และผู้อำนวยการ รวมทั้งได้จัดทำกฎบัตรสำนักตรวจสอบ ซึ่งกำหนดบทบาทความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน และเผยแพร่ให้พนักงานในองค์กรรับทราบ นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน มีการเปิดเผยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ก่อนการปฏิบัติงานตรวจสอบทุกครั้ง

ความสัมพันธ์กับฝ่ายบริหาร

สำนักตรวจสอบมีการหารือเกี่ยวกับการวางแผนการตรวจสอบร่วมกับผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหารหน่วยรับตรวจ และมีการดำเนินการปรับปรุงแก้ไขการควบคุมภายใน ตามข้อเสนอแนะในรายงานผลการตรวจสอบ โดยผู้บริหารหน่วยรับตรวจที่เกี่ยวข้อง

หน้าที่ความรับผิดชอบของสำนักตรวจสอบ

การปฏิบัติงานตรวจสอบภายในครอบคลุมครบถ้วน และความเชื่อถือได้ของข้อมูลทางการเงิน การปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ นโยบาย คำสั่งต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ระบบงานที่มีผลกระทบสำคัญต่อการดำเนินงาน และการรายงานความเหมาะสมของการเก็บรักษาทรัพย์สิน รวมทั้งประเมินว่าการใช้ทรัพยากรขององค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า สำนักตรวจสอบให้ความสำคัญต่อระบบการควบคุมภายในตามแนวทางของ COSO โดยในการปฏิบัติงานตรวจสอบทุกครั้ง จะมีการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุม การประเมินความเสี่ยง กิจกรรมการควบคุม สารสนเทศและการสื่อสาร การติดตามประเมินผลการปฏิบัติงาน

การปฏิบัติงานและการรายงาน

สำนักตรวจสอบจัดทำแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ แผนการตรวจสอบประจำปี และแผนการตรวจสอบในรายละเอียด

พิจารณาจากความเสี่ยงที่อาจทำให้วัตถุประสงค์ของหน่วยงาน และองค์การไม่บรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ มีการนำปัจจัยเสี่ยงของสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายในมาใช้ประกอบกับปัจจัยเสี่ยงที่สำนักตรวจสอบกำหนดขึ้น เพื่อจัดลำดับความสำคัญในการกำหนดแผนการตรวจสอบ ให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อองค์กร มีการติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะที่ได้จากการตรวจสอบ และจัดทำรายงานสรุปผลการปรับปรุงแก้ไขของหน่วยรับตรวจเป็นรายไตรมาส และรายปี นำเสนอผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และคณะกรรมการตรวจสอบ

การรักษาคุณภาพงานของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน

สำนักตรวจสอบได้จัดทำคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายใน เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน ใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ได้อย่างถูกต้อง และเป็นไปในแนวทางเดียวกัน มีการประเมินคุณภาพ โดยหน่วยรับตรวจภายหลังการปฏิบัติงานตรวจสอบ 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 Achieve the objectives and efficiently and effectively.

In 2019 the Audit Department followed the framework in conducting the internal audit of state enterprises as below:

Qualications 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 (CSR)

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

สำหรับแผนปฏิบัติการส่งเสริมการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในปีงบประมาณ 2562 ขสมก. กำหนดแผน/โครงการ CSR จำนวน 7 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 2019, the BMTA has formulated a total of seven 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

ขสมก. จัดทำโครงการบริจาคโดยสารปลดระวาง ให้กับสถานศึกษา หน่วยงานราชการ มูลนิธิ และวัดที่มีความประสงค์ขอรับบริจาคโดยสารปลดระวาง เพื่อนำไปใช้ในการสนับสนุนกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อสังคม



โครงการรณรงค์ลดใช้กระดาษในสำนักงานเพื่อรักษาสภาพแวดล้อม

ขสมก. 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.





โครงการส่งเสริมการใช้น้ำมันดีเซล B20

ขสมก. จัดโครงการส่งเสริมการใช้น้ำมันดีเซล B20 เพื่อสนองนโยบายรัฐบาลและกระทรวงคมนาคม สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน ด้วยการใช้น้ำมันปาล์มภายในประเทศ เพื่อช่วยเหลือ เกษตรกรชาวสวนปาล์ม และลดมลภาวะทางอากาศ



โครงการลดปริมาณก๊าซเรือนกระจก

ขสมก. ได้กำหนดแผนในการจัดหารถโดยสารใหม่ใช้เชื้อเพลิงที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเปลี่ยนจากการใช้น้ำมันดีเซลมาเป็น ก๊าซธรรมชาติ เพื่อลดการปลดปล่อยมลพิษจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิง และลดการเกิดภาวะก๊าซเรือนกระจก



Diesel B20 Promotion Project

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) initiated Diesel B20 Promotion Project to respond to the government and Ministry of Transport policy by promoting the use of renewable energy from palm oil to assist Thai palm growers and reduce air pollution.



Greenhouse Gas Reduction Project

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) set a plan for new buses procurement consuming the environmental-friendly energy by using natural gas to replace diesel oil in order to minimize the pollution emission from fuel combustion and reduce greenhouse effect.





โครงการเพิ่มความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้บริการรถโดยสาร

ขสมก. ได้จัด “โครงการเพิ่มความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของใช้บริการรถโดยสาร” โดยติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ GPS บนรถโดยสารประจำทาง จำนวน 2,210 คัน เพื่อให้ผู้ใช้บริการและประชาชนมีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินในการใช้รถประจำทาง



โครงการพัฒนาสภาพแวดล้อมต่อชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณจุดจอดรถโดยสาร

ขสมก. ได้จัดทำโครงการพัฒนาสภาพแวดล้อมต่อชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณจุดจอดรถโดยสารประจำทาง โดยเฉพาะเขตเมืองที่มีประชากรหนาแน่น โดยจัดกิจกรรมปลูกต้นไม้บริเวณชุมชนใกล้พื้นที่จุดจอดรถโดยสาร หรือจัดกิจกรรม Big Cleaning Day บริเวณถนนรวมถึงท่อน้ำทิ้งใกล้เคียงพื้นที่อยู่ โดยมีการประสานงานกับผู้นำชุมชนในการจัดกิจกรรมร่วมกัน



Life and Properties Safety Project for Public and Service Users

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) organized “Life and Properties Safety Project for Public and Service Users” by installing Global Positioning System (GPS) on 2,210 buses for the safety of users’ life and properties



Environmental Development Project for Communities around the Depot

Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) organized the environmental development project for the communities around the depots, especially at the crowded urban area by planting the trees or cooperating with the community leaders to organize a Big Cleaning Day to clean the streets and drains around the depots.





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

คณะกรรมการส่งเสริมให้้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีเจตนารมณ์ในการส่งเสริมให้้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการให้บริการประชาชน มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี มีคุณธรรม โปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต และตรวจสอบได้ คำนึงถึงผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การกำกับดูแลกิจการที่ดีถือเป็นกลไกสำคัญที่สนับสนุนให้บรรลุเจตนารมณ์ดังกล่าว จึงกำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี เพื่อให้คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้บริหาร และพนักงาน ยึดถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติ ดังนี้

1. ส่งเสริมให้เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยความโปร่งใส ซื่อสัตย์สุจริต ตรวจสอบได้
2. ส่งเสริมให้มีกระบวนการบริหารทรัพยากรบุคคลอย่างมีคุณธรรม และยุติธรรมกับพนักงานทุกระดับ
3. ส่งเสริมให้พนักงานองค์กรมีส่วนร่วมในการพัฒนาพร้อมมีจิตสำนึกการให้บริการ และรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
4. ตอบสนองและเชื่อมต่อการบริการขนส่งสาธารณะอื่นๆ อย่างมีคุณภาพตามมาตรฐานสากล สำหรับกลุ่มคนทุกประเภท อย่างมีอาชีวะ

สั่ง ณ วันที่ 21 ธันวาคม 2558

พลตำรวจเอก

เอก อังสนานนท์

(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

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 2016

Police General

(Aek Angsanantont)

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 855 / 2562

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG)

ตามคำสั่งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ 476/2561 ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2561 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) นั้น

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.2519 ประกอบกับมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ในการประชุมครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2562 เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การเป็นคณะกรรมการ และคณะกรรมการต่างๆ จึงให้ยกเลิกคำสั่งองค์การที่ 476/2561 ลงวันที่ 29 มิถุนายน 2561 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) และแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance : CG) ประกอบด้วยบุคคลดังต่อไปนี้

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1. นายสรพงศ์ ไพฑูริย์พงษ์ | เป็น ประธานอนุกรรมการ |
| 2. ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ | เป็น อนุกรรมการ |
| 3. รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร | เป็น อนุกรรมการ |
| 4. รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ | เป็น อนุกรรมการ |
| 5. รองผู้อำนวยการฝ่ายองค์การเดินรถเอกชนร่วมบริการ | เป็น อนุกรรมการ |
| 6. ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร | เป็น อนุกรรมการ |
| 7. ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1,2 | เป็น อนุกรรมการ |
| 8. ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ | เป็น อนุกรรมการ |
| 9. ผู้อำนวยการสำนักผู้อำนวยการ | เป็น อนุกรรมการ |
| 10. ผู้อำนวยการสำนักบัญชีและกองทุนกลาง | เป็น อนุกรรมการ |
| 11. ผู้อำนวยการสำนักบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน | เป็น อนุกรรมการ |
| 12. ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ | เป็น อนุกรรมการ |
| 13. ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย | เป็น อนุกรรมการ |
| 14. ผู้อำนวยการสำนักบริการและจัดซื้อ | เป็น อนุกรรมการ |
| 15. ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาบุคลากร | เป็น อนุกรรมการ |
| 16. ผู้แทนสหภาพแรงงานรัฐวิสาหกิจ | เป็น อนุกรรมการ |
| 17. ผู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่ | เป็น อนุกรรมการและเลขานุการ |
| 18. ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักการเจ้าหน้าที่ | เป็น ผู้ช่วยเลขานุการ |
| 19. หัวหน้ากลุ่มงานบริหารงานบุคคล | เป็น ผู้ช่วยเลขานุการ |

โดยให้คณะกรรมการส่งเสริมให้องค์การมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 19 ธันวาคม 2562

(นายวิทยา ยาม่วง)

ประธานกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

สำนักผู้อำนวยการ



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. 855/2562

On Appointment of Corporate Governance Promotion Subcommittee

Per orders of Bangkok Mass Transit Authority no. 855/2562 dated 29 June 2018 on Appointment 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. 1/2019 on 19 December 2019, it was agreed to appoint the Organizational Management Committee as the committees and sub-committees. Therefore, the Oder No. 476/2018 dated 29 June 2018 Appointment of Corporate Governance Subcommittee (Additional) and The Corporate Governance Promotion Subcommittee is appointed as follows.

1. Mr. Sorapong Paitoonphong	Chairman of the Sub-committee
2. Director of Bangkok Mass Transit Authority	as Subcommittee
3. Deputy Director (Administration)	as Subcommittee
4. Deputy Director (Bus Operation)	as Subcommittee
5. Deputy Director (Private Joint Bus Operation)	as Subcommittee
6. Assistant Director (Administration)	as Subcommittee
7. Assistant Director (Bus Operation 1 and 2)	as Subcommittee
8. Assistant Director (Private Joint Bus Operation)	as Subcommittee
9. Director of Director Office Department	as Subcommittee
10. Director of Account and Central Fund Department	as Subcommittee
11. Director of Risk Management and Internal Control Department	as Subcommittee
12. Director of Information Technology Department	as Subcommittee
13. Director of Legal Department	as Subcommittee
14. Director of Service and Purchasing Department	as Subcommittee
15. Director of Personnel Development Department	as Subcommittee
16. State Enterprise Union Representative	as Subcommittee
17. Director of Personnel Department	as Subcommittee and Secretary
18. Assistant Director of Personnel Department	as Assistant Secretary
19. Chief of Human Resources Management Team	as Assistant Secretary

The Subcommittee shall have power and duties as follows,

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

Henceforward.

Ordered on 19 December 2019

(Mr. Withaya Yamoung)

Chairman of the Board of Directors of Bangkok Mass Transit

หลักในการกำกับดูแลกิจการที่ดี องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คณะกรรมการส่งเสริมให้องค์กรมีการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Corporate Governance : CG) มีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนการนำหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีไปประยุกต์ใช้ในการบริหารงานของคณะกรรมการบริหารกิจการ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพผู้บริหาร และพนักงาน ให้มีความรู้ ความเข้าใจ และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน ได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อให้องค์กรมีการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ โปร่งใส เปิดเผย ตรวจสอบได้ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้มีส่วนได้เสีย โดยเฉพาะความซื่อสัตย์สุจริต ซึ่งมีกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นต้นแบบ ในการดำเนินงานเพื่อขยายผลไปยังผู้บริหารให้สามารถกำกับดูแลกิจการที่ดี และพนักงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมโครงการต่างๆ ด้วยความสำนึกรับผิดชอบต่อนหน้าที่ เพื่อสนองตอบต่อความต้องการของพนักงานมีส่วนร่วมในกิจกรรมโครงการต่างๆ ด้วยความสำนึกรับผิดชอบต่อนหน้าที่ เพื่อสนองตอบต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ ในฐานะที่เป็นกิจการสาธารณูปโภคของรัฐ โดยมีองค์ประกอบที่สำคัญ 7 ประการ

1. หลักนิติธรรม (Equity)

บริหารจัดการตามกฎหมาย ข้อบังคับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้วยความเป็นธรรม ยุติธรรม และเสมอภาค

2. หลักคุณธรรม (Integrity)

ส่งเสริมคุณธรรม จริยธรรม และธรรมาภิบาลประพฤติปฏิบัติตามจรรยาบรรณ/ค่านิยม เพื่อศักดิ์ศรีของการเป็นพนักงานที่ดีของรัฐ

3. หลักความซื่อสัตย์สุจริต (Honesty)

แสดงความซื่อสัตย์สุจริต ในการจัดทำแผนโครงการเพื่อให้จ่ายเงินงบประมาณจัดซื้อจัดจ้างด้วยความโปร่งใส สามารถตรวจสอบได้และไม่มีแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว/พวกพ้อง

4. หลักความโปร่งใส (Transparency)

แสดงความโปร่งใสในการดำเนินงานให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และพนักงานได้รับข้อมูลข่าวสารที่ถูกต้องเปิดเผยตามกรอบเวลาและตรวจสอบได้

5. หลักการมีส่วนร่วม (Participation)

ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของพนักงาน รับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เพื่อนำไปพัฒนา ปรับปรุงให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น

6. หลักความรับผิดชอบ (Accountability)

สร้างจิตสำนึกความเป็นเจ้าของและความรู้สำนึกรับผิดชอบต่อนหน้าที่สนองตอบต่อปัญหา และความต้องการของผู้ใช้บริการ ประชาชนและสังคมโดยรวม

7. หลักความคุ้มค่า (Efficiency)

บริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการใช้งบประมาณ ทรัพยากรการผลิตทุกประเภท และบุคลากร โดยสมประโยชน์ มีความคุ้มค่า รักษาผลประโยชน์ของส่วนรวม เป็นไปตามวัตถุประสงค์เป้าหมาย เกิดประสิทธิผลในทางปฏิบัติประชาชนผู้ให้บริการได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีความพึงพอใจในคุณภาพบริการ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค สนับสนุนการปฏิบัติงานขององค์กรในการกำหนดหลักเกณฑ์ และแนวทางการปฏิบัติที่ดีในกิจการด้านต่างๆ ขององค์กรให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Corporate Governance) มีความรับผิดชอบต่อสำนักในหน้าที่ มุ่งพัฒนาคุณภาพ มีคุณธรรมและจรรยาบรรณ ในการบริหารงานที่ดี เปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียได้รับข้อมูลข่าวสารอย่างทั่วถึงและเสมอภาค เสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กรที่ดี ระบบการทำงานที่โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ เพื่อให้ลูกค้า พนักงาน ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เชื่อมั่นแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดีขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ นำมาซึ่งความมั่นคงและยั่งยืน

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จึงได้จัดทำแนวทางการปฏิบัติด้านธรรมาภิบาลในระดับองค์กร โดยใช้ชื่อเรียกว่า “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี” และมีแนวทางการปฏิบัติรองรับนโยบายด้านนั้นๆ ให้มีความชัดเจน ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมกระตุ้นให้หน่วยงานต่างๆ 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.



การประชุมและค่าตอบแทนของคณะกรรมการ
และคณะอนุกรรมการ/คณะทำงาน จำนวน 2 ครั้ง

ลำดับ	งบประมาณปี 2562	จำนวนเงิน
1	เดือนพฤศจิกายน 2561	16,000 บาท
2	เดือนกุมภาพันธ์ 2562	8,000 บาท
รวมปีงบประมาณ 2562		24,000 บาท

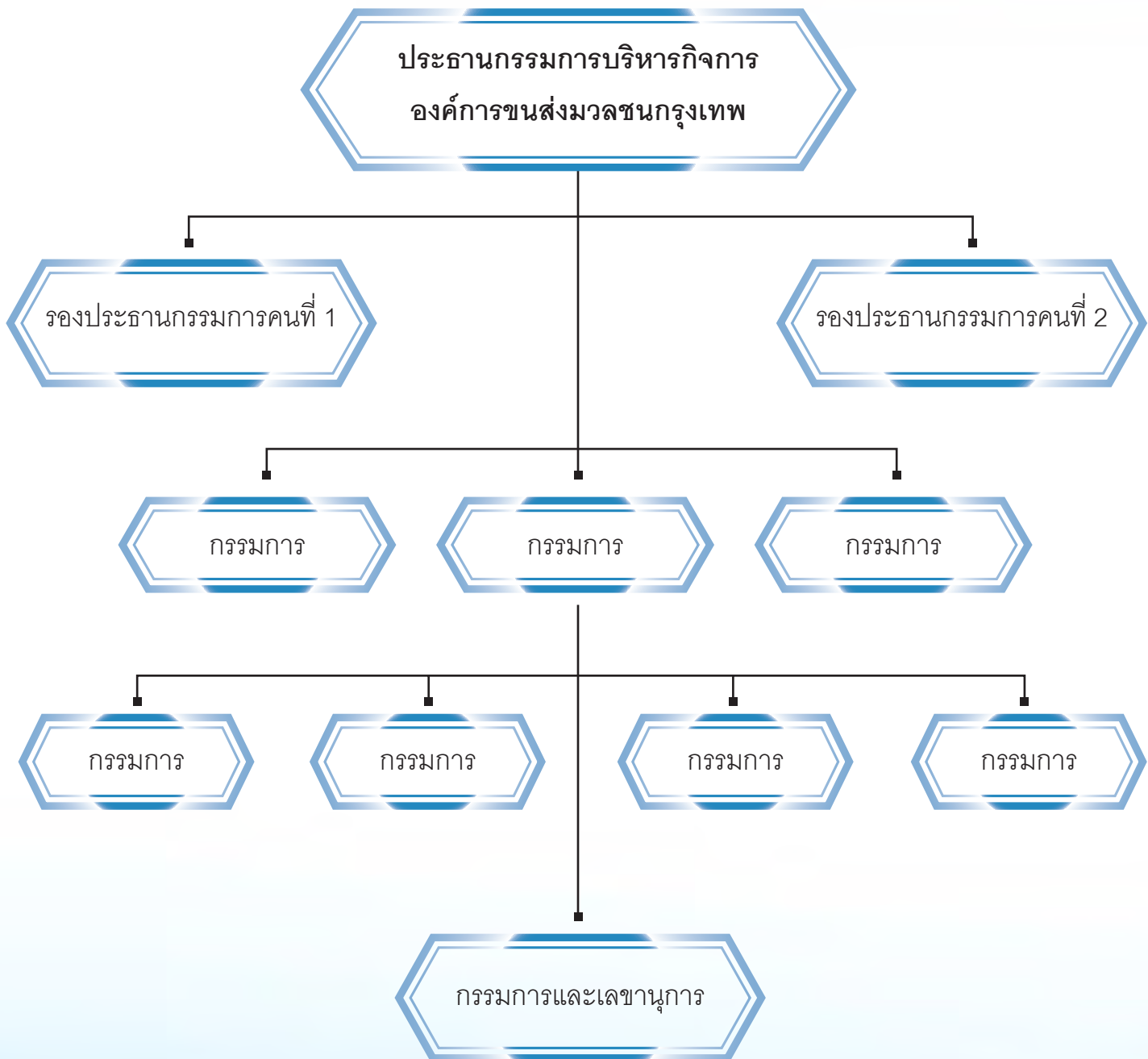


Board meetings and Remuneration
And the Subcommittee/ working group Had 2 meetings

No.	Fiscal year 2019	Amount of Money
1	November 2018	16,000 Baht
2	February 2019	8,000 Baht
Total Fiscal year 2019		24,000 Baht

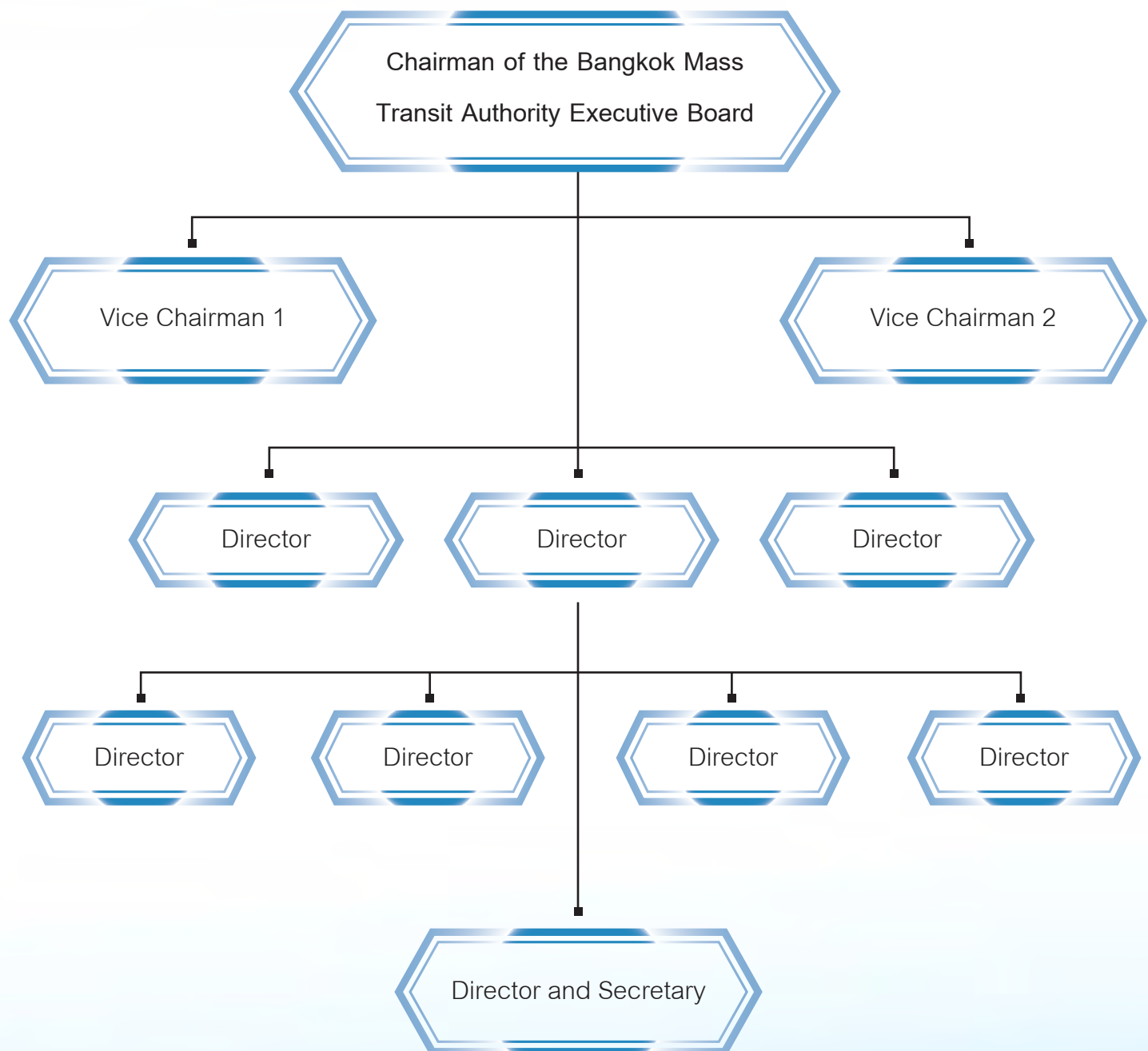
โครงสร้างของคณะกรรมการ
และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ผังโครงสร้างคณะกรรมการบริหารกิจการ ขสมก.



The Structure of the Board and its Responsibility

Structure Chart of BMTA Executive Board



บทบาทคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี โดยพิจารณาผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญหลายด้าน จากภาครัฐและภาคเอกชน ประกอบด้วย ประธานกรรมการและกรรมการอื่นอีกไม่น้อยกว่าห้าคน แต่ไม่เกินสิบเจ็ดคน และให้ผู้อำนวยการเป็นเลขาธิการคณะกรรมการโดยตำแหน่ง คณะกรรมการปฏิบัติหน้าที่ตามความรับผิดชอบต่อรัฐวิสาหกิจตามที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.2519 โดยคณะกรรมการมีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการให้เป็นที่ยอมรับ สร้างความเชื่อมั่นให้กับประชาชนและสังคมโดยรวม ยึดหลักการทำงานร่วมกันภายใต้กรอบของหลักธรรมาภิบาลและนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี (CG) ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในเชิงประจักษ์





Role of the BMTA Board of Direct

The Board of Directors of the Bangkok Mass Transit Authority was appointed by the cabinet by considering 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 good policy of corporate governance In order to enhancing increase efficiency and effectiveness of BMTA.





นโยบายกำหนดค่าตอบแทนและรายละเอียด ค่าตอบแทนของคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ขนส่งมวลชนกรุงเทพ

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

สำหรับในปีงบประมาณ 2562 นี้ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การได้มีการประชุม จำนวน 9 ครั้ง โดยมีค่าเบี้ยประชุมเป็นเงิน จำนวน 572,000 บาท และได้รับค่าตอบแทนรายเดือนเป็นเงิน จำนวน 720,911.74 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น จำนวน 1,292,911.74 บาท

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2561

1.	นายณัฐชาติ	จารุจินดา	ประธานกรรมการ
2.	พลเอก วราห์	บุญญะสิทธิ์	กรรมการ
3.	นางสาวสุทธีรัตน์	รัตนโชติ	กรรมการ
4.	นายสมศักดิ์	หม่มม่วง	กรรมการ
5.	รศ. อารงรัตน์	มุงเจริญ	กรรมการ
6.	นายยุกต์	จารุภูมิ	กรรมการ
7.	นายศรศักดิ์	แสนสมบัติ	กรรมการ
8.	นายชัยชนะ	มิตรพันธ์	กรรมการ
9.	รศ. วันชัย	รัตนวงษ์	กรรมการ
10.	นายวิจิต	จรัสสุขสวัสดิ์	กรรมการ



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 2019, the Board of Directors held a total of 9 meetings, receiving meeting allowance of 572,000 baht and monthly allowance of 720,911.74 baht, totaling 1,292,911.74 baht.

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

คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ มีการประชุม จำนวน 9 ครั้ง

ลำดับที่	ผู้เข้าประชุม	ตำแหน่ง	จำนวนครั้ง
1	นายณัฐชาติ จารุจินดา	ประธานกรรมการ	9
2	พลเอก วราห์ บุญญะสิทธิ์	รองประธานกรรมการคนที่ 1	5
3	น.ส.สุทธีรัตน์ รัตนโชติ	รองประธานกรรมการคนที่ 2	7
4	นายสมศักดิ์ ห่มมวง	กรรมการ	6
5	รศ. อารงรัตน์ มุ่งเจริญ	กรรมการ	7
6	นายยุกต์ จารุภูมิ	กรรมการ	9
7	นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ	กรรมการ	6
8	นายชัยชนะ มิตรพันธ์	กรรมการ	5
9	รศ. วันชัย รัตนวงษ์	กรรมการ	9
10	นายวิจิต จรัสสุขสวัสดิ์	กรรมการ	8
11	นายประยูร ชวยแก้ว	กรรมการและเลขานุการ	9

ลำดับที่ 1	ลาออกตั้งแต่วันที่ 1	มิถุนายน	2562
ลำดับที่ 2	ลาออกตั้งแต่วันที่ 7	พฤษภาคม	2562
ลำดับที่ 3	ลาออกตั้งแต่วันที่ 1	มิถุนายน	2562
ลำดับที่ 4	ลาออกตั้งแต่วันที่ 1	มิถุนายน	2562
ลำดับที่ 5	ลาออกตั้งแต่วันที่ 1	มิถุนายน	2562
ลำดับที่ 6	ลาออกตั้งแต่วันที่ 1	มิถุนายน	2562
ลำดับที่ 7	ลาออกตั้งแต่วันที่ 21	มีนาคม	2562
ลำดับที่ 8	ลาออกตั้งแต่วันที่ 24	พฤษภาคม	2562
ลำดับที่ 9	ลาออกตั้งแต่วันที่ 1	มิถุนายน	2562
ลำดับที่ 10	ลาออกตั้งแต่วันที่ 1	มิถุนายน	2562
ลำดับที่ 11	รักษาการในตำแหน่ง ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2560 และตามประกาศราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 14 เมษายน 2562 ได้แก้ไขพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ.2519 มาตรา 27 เป็น เมื่อผู้อำนวยการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยเหตุใดเหตุหนึ่งหรือเมื่อตำแหน่งผู้อำนวยการว่างลง ให้คณะกรรมการแต่งตั้งผู้รักษาการแทน ให้ผู้รักษาการแทนผู้อำนวยการมีอำนาจหน้าที่อย่างเดียวกับผู้อำนวยการ และต้องปฏิบัติกิจการให้อยู่ในแผนงานที่ผู้อำนวยการกำหนดไว้		



The Administrative Committee of BMTA had 9 meetings

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

No.1	Resigned on December	1	June	2019.
No.2	Resigned on December	7	May	2019.
No.3	Resigned on December	1	June	2019.
No.4	Resigned on December	1	June	2019.
No.5	Resigned on December	1	June	2019.
No.6	Resigned on December	1	June	2019.
No.7	Resigned on December	21	March	2019.
No.8	Resigned on December	24	May	2019.
No.9	Resigned on December	1	June	2019.
No.10	Resigned on December	1	June	2019.

No. 11 Acting Director of Bangkok Mass Transit Authority from 1 October 2017. Gazettes announced on 14 April 2019 to amend the Royal Decree Establishing Bangkok Mass Transit Authority B.E. 2519, Section 27 as when the Director is incapable of performing duty due to any causes or when there is a vacancy, the Committee shall appoint a surrogate who has the same authority with the Director to perform the duty followed the plan designated by the Director.

ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ให้รัฐวิสาหกิจรายงานค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน และค่าตอบแทนอื่นของผู้บริหารระดับสูง 3 ปี ย้อนหลัง “ผู้บริหารระดับสูง” หมายถึง ผู้บริหารสูงสุด และผู้บริหารลำดับถัดลงมาหนึ่งลำดับ

ค่าตอบแทนของผู้บริหาร ขสมก.

	รายชื่อผู้บริหาร	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทน / เดือน		
			ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
1	นายสุระชัย เอี่ยมวชิรสกุล	ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	120,000	129,648	129,648
2	นายประยูร ชั่วแก้ว	รักษาการผู้อำนวยการ	87,970	93,810	97,890
3	นางพนิดา ทองสุข	รองผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร	87,970	93,810	99,970
4	นายคมสัน โชติประดิษฐ์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ รักษาการในตำแหน่ง รองผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ	84,230	87,970	91,820
5	นายสมควร นาสนม	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 1	69,840	73,370	73,370
6	นายสาคร รุ่งสวัสดิ์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถองค์การ 2	62,900	66,350	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 2017	Year 2018	Year 2019
1	Mr.Surachai Iamwachirassakul	Director of Bangkok Mass transit Authority	120,000	129,648	129,648
2	Mr.Prayoon Choygeo	Acting Director	87,970	93,810	97,890
3	Mrs.Panida Thongsuk	Deputy Director (Administration)	87,970	93,810	99,970
4	Mr.Komson Chotpradit	Assistant Director Of Private Joint Bus Operation Acting Deputy Director of Private Joint Bus Operation	84,230	87,970	91,820
5	Mr.Somkaun Nasanom	Assistant Director (Bus Operation 1)	69,840	73,370	73,370
6	Mr.Sakon Rongsawat	Assistant Director (Bus Operation 2)	62,900	66,350	66,350



ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์พ.ศ.2553

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 26 (2) แห่งพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 และเพื่อให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่า ด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 ซึ่งออกตามมาตรา 3/1 แห่งพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 5) พ.ศ.2545 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจึงวางระเบียบว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ กำหนดหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติเพื่อเสริมสร้างให้มีการปฏิบัติให้เป็นไปตามระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีความชัดเจน เกิดความรวดเร็วเป็นธรรม ชัดเจน ทั่วถึง หลักเลียงกฎหมาย เพื่อแสวงหา ประโยชน์ส่วนตน เป็นการป้องกันการดำเนินการใด ๆ ในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงานและลูกจ้างไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ระเบียบนี้เรียกว่า “ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพว่าด้วยความขัดแย้งทางผลประโยชน์ พ.ศ.2553”

ข้อ 2 ในระเบียบนี้

“องค์การ” หมายความว่า องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ผู้ปฏิบัติงาน” หมายความว่า พนักงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ทั้งที่ดำรงตำแหน่งบริหารและมิได้ดำรงตำแหน่งบริหาร และให้หมายความรวมถึงลูกจ้างขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

“ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ หรือผลประโยชน์ทับซ้อนระหว่างผลประโยชน์ส่วนตนกับผลประโยชน์องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” หมายความว่า การใช้ตำแหน่งหน้าที่ของตนเองทั้งทางตรง และทางอ้อมในการแสวงหาผลประโยชน์ให้กับตนเอง คู่สมรส เครือญาติ พวกพ้องหรือบุคคลอื่นใด โดยอาศัยการกระทำใดๆ ที่มีกับองค์การหรือในนามองค์การ หรือมีผลถึงกิจกรรมขององค์การ ซึ่งทำให้เกิดผลประโยชน์ได้เสียในการกระทำนั้น และขัดแย้งหรือมีผลกระทบต่อผลประโยชน์องค์การ

“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 หรือโดยเสน่หาหรือเพื่อการสงเคราะห์ หรือให้เป็นสินน้ำใจและหมายความรวมถึงการให้สิทธิพิเศษ ซึ่งมีได้เป็นสิทธิที่จัดไว้สำหรับบุคคลทั่วไป ในการได้รับการลดราคาทรัพย์สิน หรือการให้สิทธิพิเศษในการได้รับการบริการหรือความบันเทิง หรือรับการฝึกอบรม ตลอดจนการออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางหรือท่องเที่ยว ค่าที่พัก ค่าอาหาร หรือสิ่งอื่นใด ในลักษณะเดียวกันไม่ว่าจะเป็นบัตร ตัว หรือหลักฐานอื่นใด การชำระเงินให้ล่วงหน้า หรือการคืนเงินให้ในภายหลัง

“ประโยชน์อื่นใด” หมายความว่า สิ่งที่มีมูลค่า เช่น การลดราคา การรับความบันเทิง การรับบริการ การรับการฝึกอบรม หรือสิ่งอื่นใดในลักษณะเดียวกัน

“ประเพณีนิยม” หมายความว่า เทศกาลหรือวันสำคัญ ซึ่งอาจมีการให้ของขวัญกันและให้หมายความรวมถึงโอกาสในการแสดงความยินดี การแสดงความขอบคุณ การต้อนรับ การแสดงความเสียใจ หรือการให้ความช่วยเหลือตามมารยาทที่ถือปฏิบัติกันตามปกติในสังคมด้วย

ข้อ 3 การกระทำหรือเหตุการณ์ในกรณีต่อไปนี้ ให้ถือเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(1) การใช้ข้อมูลขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพื่อแสวงหาผลประโยชน์ให้ตนเองหรือผู้อื่น

(2) การดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือเป็นผู้ถือหุ้นสำคัญในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือกิจการที่มีลักษณะเป็นการแข่งขันกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เว้นแต่การดำรง ตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ หรือตำแหน่งการบริหารอื่นที่องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษร

(3) การมีบุคคลในครอบครัวเป็นผู้ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการหรือเป็นผู้ถือหุ้นเสียงข้างมากในกิจการที่เป็นคู่สัญญากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ข้อ 4 การรับหรือการให้ของขวัญในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(1) การรับของขวัญจากบุคคลอื่นซึ่งมิใช่ญาติ หรือบุคคลในครอบครัวที่ไม่เป็นไปตามปกติประเพณีนิยม หรือที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาทกรณี มีความจำเป็นต้องรับ ของขวัญ ไว้ เพื่อรักษาไมตรี มิตรภาพ หรือความสัมพันธ์อันดี ผู้รับต้องแจ้งข้อเท็จจริงในแบบรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1) ต่อผู้บังคับบัญชาทันทีที่สามารถกระทำได้ เพื่อให้คำวินิจฉัยว่ามีความเหมาะสมและสมควรที่จะให้รับของขวัญไว้ เป็นสิทธิของตนหรือไม่ หากผู้บังคับบัญชาวินิจฉัยว่าไม่สมควรก็ให้ส่งมอบของขวัญนั้นเป็นสิทธิขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

(2) การยินยอมหรือรู้เห็นเป็นใจให้บุคคลในครอบครัวของตนรับของขวัญที่มีราคาหรือมูลค่า เกินกว่าสามพันบาท จากผู้ได้บังคับบัญชาหรือผู้ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ให้ ในกรณีที่บุคคลในครอบครัวของผู้ปฏิบัติงาน ได้รับของขวัญไว้ก่อนแล้ว แต่ผู้ปฏิบัติงานได้ทราบในภายหลัง ให้ดำเนินการตามข้อ 5 (1) หรือ ข้อ 7 แล้วแต่กรณี



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) การให้ของขวัญที่มีราคาหรือมูลค่าเกินกว่าสามพันบาทแก่ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลในครอบครัวของผู้บังคับบัญชา ทั้งนี้การรับหรือการให้ของขวัญตาม (1) ถึง (3) ถ้าเป็นไปตามประเพณีนิยมและมีราคาหรือมูลค่าไม่เกินกว่าสามพัน ให้สามารถกระทำได้

(4) พนักงานผู้ใดมีการกระทำที่เป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ให้พนักงานผู้นั้นเปิดเผยข้อเท็จจริงต่อผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น จนถึงผู้อำนวยการทันทีที่สามารถประจำได้ตามแบบรายงานความขัดแย้ง ทางผลประโยชน์ (เอกสารแนบ 1) และให้พนักงานผู้นั้นขอถอนตัวจากการเป็นกรรมการหรือการมีส่วนร่วมในกิจกรรมนั้นๆ

ข้อ 5 ผู้ปฏิบัติงานถือปฏิบัติในเรื่องเกี่ยวกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ดังนี้

(1) สอดส่องดูแลและจัดการแก้ปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ที่อาจเกิดขึ้นระหว่าง ผู้ปฏิบัติงานกับองค์กร รวมทั้งดูแลการใช้ทรัพย์สินขององค์กรให้เป็นไปโดยถูกต้อง และมุ่งประโยชน์ขององค์กรเป็นหลัก

(2) ปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์สูงสุดขององค์กรไม่แสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว

(3) ไม่อาศัยหรือยอมให้ผู้อื่นอาศัยตำแหน่งหน้าที่ของตนเอง ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมหาผลประโยชน์จากองค์กรเพื่อตนเองหรือผู้อื่น

(4) รักษาความลับของลูกจ้างและขององค์กร รวมถึงไม่นำความลับไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่น

(5) ไม่ยอมให้ประโยชน์ส่วนตัว หรือประโยชน์ของบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับตนเองขัดแย้งกับผลประโยชน์ขององค์กร

(6) ต้องเปิดเผยในเรื่องผลประโยชน์ซึ่งตนเองมีในองค์กรใด หรือธุรกรรมใดที่จะขัดแย้งกับผลประโยชน์ขององค์กร และไม่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในการตัดสินใจเกี่ยวกับกิจกรรมที่ตนเอง มีผลประโยชน์อยู่ด้วย

(7) ไม่กระทำการใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อมในการดำเนินงานหรือปฏิบัติงานตามนโยบายของรัฐบาลทุก ๆ โครงการโดยมุ่งผลประโยชน์ของตนเองหรือผู้ร่วมงานมากกว่าผลประโยชน์ของประชาชนผู้ใช้บริการโดยสธารและเข้าร่วมโครงการตามนโยบายของรัฐบาล

(8) ไม่กระทำการใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อมในขบวนการจัดซื้อ จัดหา จัดจ้าง ตามระเบียบว่าด้วยการพัสดุ ซึ่งเป็นความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(9) ต้องให้ข้อมูลถูกต้อง ชัดเจน ครบถ้วนแก่คู่ค้าหรือลูกค้าด้วยวิธีที่เปิดเผยและให้โอกาสลูกค้าหรือคู่ค้าเท่าเทียมกัน

(10) รับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะใด ๆ ที่ลูกค้าหรือคู่ค้าร้องเรียนหรือแนะนำเพื่อปรับปรุงแก้ไขที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงาน

ข้อ 6 ผู้บังคับบัญชาต้องไม่แต่งตั้ง หรือมอบหมายผู้ที่ อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์เป็นคณะกรรมการ 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



(นายอภาส เพชรมุณี)

ผู้อำนวยการองค์การการขนส่งมวลชนกรุงเทพ



(3) To give a gift worth more than three thousand baht to the superior or the superior's family member : It is possible to receive or give a gift as per item (1) to (3) if it is considered as a traditional gift and worth less than three thousand baht.

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

Item 5 Concerning the conflict of interest, an officer should conduct himself 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 or correct it.

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

Item 7 Every director and employee has to make a report for conflict of interest (Attachment 1) in December annually, or when having been appointed in new position or a conflict of interest case occurred during the year. The director's report must be presented to the Executive Board of the Bangkok Mass Transit Authority. The employee's report must be presented to the superior up to the director respectively, and the deputy director/ bureau director/zone director must keep the said report for 2 years at least.

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

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

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

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

Given on 30 April 2010

(Mr. Opas Petmune)

Director of the Bangkok Mass Transit Authority

รายงานของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิ และมีประสบการณ์ด้านการเงิน กฎหมาย และการบริหารองค์กร จำนวน 3 ท่าน คือ นางสาวสุทธิดีรัตน์ รัตนโชติ เป็นประธานกรรมการ พลเอก วราห์ บุญญะสิทธิ์ และนายยุกต์ จารุภูมิ เป็นกรรมการตรวจสอบ โดยมีผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบทำหน้าที่เป็นเลขานุการ คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติหน้าที่ตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ ภายใต้ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและหน่วยตรวจสอบภายในของรัฐบาล พ.ศ.2555 คู่มือการปฏิบัติงานของคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐบาล กระทรวงการคลัง และกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนโยบายเน้นการปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี และมีระบบการตรวจสอบภายในที่ดี ซึ่งในปีงบประมาณ 2562 คณะกรรมการตรวจสอบมีการประชุม 3 ครั้ง โดยมีการหารือร่วมกับฝ่ายบริหาร เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน และผู้สอบบัญชี ในเรื่องที่เกี่ยวข้อง สรุปสาระสำคัญในการปฏิบัติหน้าที่ ได้ดังนี้

1. การสอบทานรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานงบการเงินประจำปี 2561 และงบการเงินรายไตรมาส ปีงบประมาณ 2562 รวมทั้งพิจารณารายงานผลการดำเนินงาน ประเมินการเงินสดรับ-จ่าย และผลวิเคราะห์การดำเนินงานขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นรายเดือน โดยพิจารณากระบวนการจัดทำรายงานทางการเงิน และการเปิดเผยข้อมูล เพื่อให้มั่นใจว่ารายงานทางการเงินได้จัดทำอย่างครบถ้วนถูกต้อง น่าเชื่อถือ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชี

2. การสอบทานการบริหารความเสี่ยง ประสิทธิภาพของระบบการควบคุมภายใน และกระบวนการกำกับดูแลกิจการที่ดี

คณะกรรมการตรวจสอบโดยสำนักตรวจสอบ ได้สอบทานกระบวนการจัดทำรายงานการควบคุมภายในตามระเบียบคณะกรรมการตรวจเงินแผ่นดิน และหลักเกณฑ์กระทรวงการคลังว่าด้วยมาตรฐานและหลักเกณฑ์ปฏิบัติการควบคุมภายในสำหรับหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. 2561 พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงการควบคุมภายในที่ได้จากการประเมินตนเองของหน่วยงานย่อย รวมทั้งสอบทานและให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการปฏิบัติงานตามระบบงาน ระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการขององค์การ เช่น การแก้ไขปัญหารถขาดอัตรากำลังพนักงานขับรถ การบริหารสัญญาการซ่อมบำรุงรักษารถยนต์โดยสาร การบริหารสัญญาเช่าระบบ E-Ticket การบริหารสัญญาเช่าระบบ GPS การบริหารสัญญาและการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ การปฏิบัติงานด้านอุบัติเหตุและมาตรการป้องกัน ระบบการจัดซื้อจัดจ้าง ระบบงานควบคุมพัสดุตัว น้ำมัน การตรวจนับทรัพย์สินประจำปีของคณะกรรมการ การควบคุมรถใช้งานส่วนกลาง รายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การว่าจ้างที่ปรึกษา เป็นต้น

3. การกำกับดูแลงานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทาน และอนุมัติกฎบัตรสำนักตรวจสอบ เพื่อพิจารณาความเหมาะสมของหน้าที่และความรับผิดชอบขอบเขตการปฏิบัติงาน สิทธิ และความเป็นอิสระในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายใน อนุมัติแผนการตรวจสอบเชิงกลยุทธ์ (Strategic Audit Plan) แผนการตรวจสอบประจำปี (Audit Plan) ประกอบด้วย แผนการปฏิบัติงาน งบประมาณประจำปี และแผนพัฒนาบุคลากร สอบทานคู่มือการปฏิบัติงานการตรวจสอบภายใน สำหรับด้านการเสริมสร้างความมั่นใจในงานตรวจสอบภายใน จัดให้มีการประเมินคุณภาพงานตรวจสอบภายใน และจัดทำแผน เพื่อปรับปรุงการปฏิบัติงานตรวจสอบภายใน ติดตามความคืบหน้าตามแผนปฏิบัติงาน รวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบภายในได้รับการพัฒนาความรู้ในงานตรวจสอบภายในอย่างต่อเนื่อง

4. การหารือร่วมกับผู้สอบบัญชี

คณะกรรมการตรวจสอบประชุมหารือร่วมกับผู้สอบบัญชีในประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการตรวจสอบของผู้สอบบัญชี ข้อสังเกตจากการตรวจสอบงบการเงิน ปัญหาหรืออุปสรรคในการปฏิบัติงานตรวจสอบ รายการปรับปรุงบัญชีที่มีสาระสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ ประเด็นที่อาจเกิดการทุจริต หรือการกระทำผิดกฎหมาย และประเด็นอื่นๆ ที่ตรวจพบจากการตรวจสอบงบการเงิน แต่ไม่ได้ออกรายงานเป็นข้อสังเกต

5. การสอบทานรายงานผลการตรวจสอบความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายงานผลการตรวจสอบการจัดทำรายงานความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของพนักงานเขตการเดินรถที่ 1-8 และสำนักงานใหญ่ โดยไม่พบว่ามีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

6. การรักษาคุณภาพของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบมีการปฏิบัติตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยประเมินผลงานของคณะกรรมการตรวจสอบทั้งคณะ ตามแนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการตรวจสอบในรัฐบาล ที่กำหนดโดยกระทรวงการคลัง และรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ

7. ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นรัฐบาล พ.ศ.2555 ซึ่งมีสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเป็นผู้สอบบัญชี โดยได้รับค่าตอบแทนเป็นจำนวนเงิน 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 2019, the Committee held three 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 2018 and quarterly financial statements of fiscal year 2019 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. Audit of risk management, effectiveness of internal control system, and good governance

Audit Committee from the Audit Office reviewed the process of internal control report issue according to the regulations of State Audit Commission (SAC) and criteria of Ministry of Finance regarding the internal control standard and criteria for the state agency B.E. 2561, monitored the improvement result of internal control obtained from the self-assessment of sub-divisions, as well as verified and gave the suggestions on the operation followed the system, rules, regulations, and relevant laws to the organizational operations, such as dealing with the insufficient drivers problem, managing the vehicle maintenance contract, E-ticket and GPS rental contract, and private contract buses supervision, operating accidents preventive measures, procurement system, ticket and oil control system, processing the annual inventory check, controlling the use of the vehicles, reporting the conflict of interest and consultant employment, and etc.

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 and the Annual Audit Plan which included the work plan, annual budget and personnel development plan. The Handbook for Internal Audit was also reviewed to build confidence in internal auditing. Moreover, the Audit Committee arranged the internal report quality assessment and set a plan to the internal audit performance, follow up the progression, as well as promote and support the internal auditor to improve knowledge of internal audit constantly.

4. Discussion with the auditor

Audit Committee discussed with the auditor about the guidelines of the auditor, observations from financial audit, problems or obstacles to the audit process, audit adjustment with the essence discovered from the audit, tentative corruption or offense, and other aspects detected from the financial audit that were remarked but did not mentioned on the report.

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

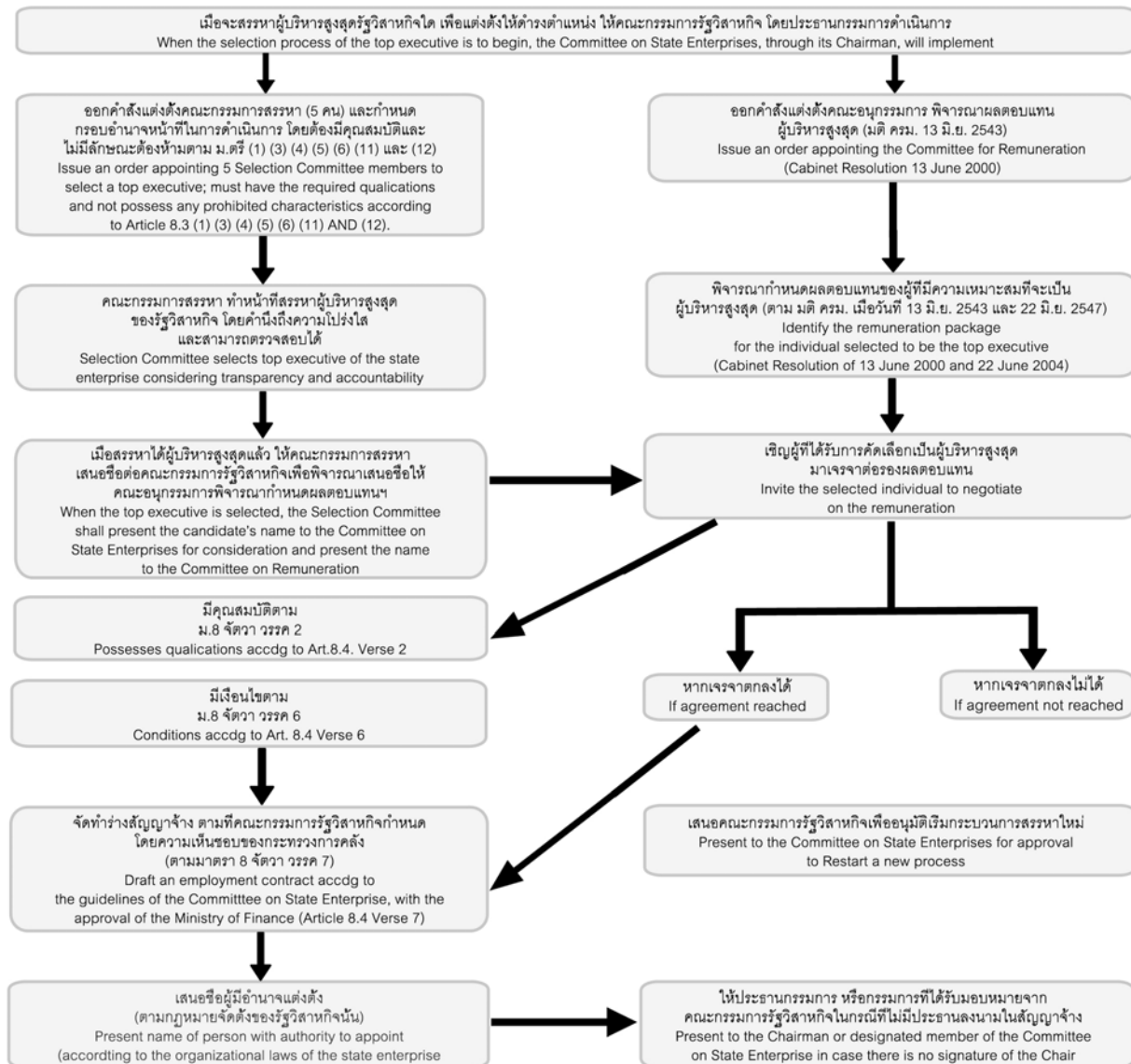
Bangkok Mass Transit Authority is a state enterprise with the Office of the Auditor-General acting as its certified accountant. The remuneration is 1,100,000 baht.



รายงานคณะกรรมการสรรหา

Report of the Selection

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



หมายเหตุ : 1. การจ้างและแต่งตั้งผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ผู้บริหารเดิมพ้นจากตำแหน่ง
2. กรณีจะจ้างผู้บริหารเดิมต่อหลังจากครบกำหนดเวลาตามสัญญาจ้าง เนื่องจากมีผลการปฏิบัติงานดี มีประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์อย่างยิ่งแก่รัฐวิสาหกิจ
ให้นำเสนอผู้มีอำนาจแต่งตั้ง เพื่อพิจารณาแต่งตั้ง เป็นผู้บริหารสูงสุดของรัฐวิสาหกิจ โดยไม่ต้องดำเนินการกระบวนการสรรหาใหม่ แต่จะจ้างเกิน 2 ครั้งติดต่อกันไม่ได้
Note : 1. The hiring and appointment of the top executive of the state enterprise must be carried out within 1 year, from the date that the preceding top executive has terminated the position.
2. In case that the top executive is to be rehired due to reasons of exceptional performance, effectiveness and the reappointment would greatly benefit the state enterprise, the state enterprise shall appoint an authorized person to appoint the top executive without the need to go through the selection process again. However, this reappointment shall not exceed two continuous terms.

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



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2562	2561
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5.1	5,545,885,600.54	3,978,479,723.87
ลูกหนี้การค้า	5.2	86,091,206.86	119,451,950.66
ลูกหนี้อื่น	5.3	2,125,842,698.76	1,546,293,235.87
ลูกหนี้พนักงานพันสภาพ	5.4	950,666.21	11,500,064.76
พัสดุดังเหลือ	5.5	16,956,528.89	22,713,497.21
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.6	184,577,471.96	173,981,801.09
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		7,960,304,173.22	5,852,420,273.46
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินลงทุนระยะยาว	5.7	37,300,455.20	-
เงินให้กู้ยืมระยะยาว	5.8	3,333,227.21	3,333,227.21
ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์	5.9	3,566,884,934.09	2,096,450,040.27
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	5.10	-	123,854,450.00
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5.11	109,273,322.00	83,947,822.96
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		3,716,791,938.50	2,307,585,540.44
รวมสินทรัพย์		11,677,096,111.72	8,160,005,813.90

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



Bangkok Mass Transit Authority
Statement of Financial Position
As of 30 September 2019

Unit : Baht

	Remarks	2019	2018
Assets			
Current assets			
cash and cash equivalent	5.1	5,545,885,600.54	3,978,479,723.87
Account receivable	5.2	86,091,206.86	119,451,950.66
Other receivable	5.3	2,125,842,698.76	1,546,293,235.87
Receivable from dismissed employee	5.4	950,666.21	11,500,064.76
Retained material	5.5	16,956,528.89	22,713,497.21
Other current assets	5.6	184,577,471.96	173,981,801.09
Total current assets		7,960,304,173.22	5,852,420,273.46
Non-current assets			
Long term investment	5.7	37,300,455.20	-
Long term loan	5.8	3,333,227.21	3,333,227.21
Property, plant and equipment - net	5.9	3,566,884,934.09	2,096,450,040.27
Assets during construction	5.10	-	123,854,450.00
Other non- current assets	5.11	109,273,322.00	83,947,822.96
Total non-current assets		3,716,791,938.50	2,307,585,540.44
Total assets		11,677,096,111.72	8,160,005,813.90

Remarks are the integral part of this financial statement



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
งบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2562	2561
หนี้สินและส่วนของทุน			
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	5.12	704,829,847.37	1,125,080,859.35
ส่วนของหนี้สินระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	5.13	17,937,156,828.72	11,940,781,722.28
เงินกู้ยืมระยะสั้น	5.14	5,641,585,000.00	2,946,803,000.00
ดอกเบี้ยค้างจ่าย		837,757,801.59	852,683,693.33
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	5.15	924,970,585.84	813,885,959.17
รวมหนี้สินหมุนเวียน		26,046,300,063.52	17,679,235,234.13
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
เงินกู้ยืมระยะยาว	5.16	89,808,223,000.00	88,533,797,000.00
รายได้รอการรับรู้	5.17	64,028,200.86	58,691,684.53
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	5.18	1,554,256,951.36	1,463,868,885.05
ประมาณการหนี้สินระยะยาว	5.19	5,865,121,171.89	4,508,441,495.00
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	5.20	1,010,956,491.84	993,466,204.24
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		98,302,585,815.95	95,558,265,268.82
รวมหนี้สิน		124,348,885,879.47	113,237,500,502.95
ส่วนของทุน			
ทุนรับจากงบประมาณ		11,449,312,427.81	11,440,950,427.81
ทุนจากการรับโอนกิจการ บมส.		189,723,158.13	189,723,158.13
ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค	5.21	8,153,078.41	8,287,464.99
ส่วนเกินทุนจากการเพิ่มทรัพย์สิน		8,278,582.57	8,278,582.57
ขาดทุนสะสม		(124,327,257,014.67)	(116,724,734,322.55)
รวมส่วนของทุน		(112,671,789,767.75)	(105,077,494,689.05)
รวมหนี้สินและส่วนของทุน		11,677,096,111.72	8,160,005,813.90

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



BangBangkok Mass Transit Authority
Statement of Financial Position
As of 30 September 2019

Unit : Baht

	Remarks	2019	2018
Liabilly and Capital			
Current liability			
Account payable and others	5.12	704,829,847.37	1,125,080,859.35
Long-term payable within 1 year	5.13	17,937,156,828.72	11,940,781,722.28
Shot-term loan	5.14	5,641,585,000.00	2,946,803,000.00
Accrued interest		837,757,801.59	852,683,693.33
Other current liabililty	5.15	924,970,585.84	813,885,959.17
Total current liabililty		26,046,300,063.52	17,679,235,234.13
Non-current liabililty			
Long term loan	5.16	89,808,223,000.00	88,533,797,000.00
Deferred income	5.17	64,028,200.86	58,691,684.53
Estimated long-term liability	5.18	1,554,256,951.36	1,463,868,885.05
Estimated long-term liability	5.19	5,865,121,171.89	4,508,441,495.00
Other non-current assets	5.20	1,010,956,491.84	993,466,204.24
Total non-current assets		98,302,585,815.95	95,558,265,268.82
Total liabililty		124,348,885,879.47	113,237,500,502.95
Capital			
Budgetary capital		11,449,312,427.81	11,440,950,427.81
Business capital surplue		189,723,158.13	189,723,158.13
Donated capital surplus	5.21	8,153,078.41	8,287,464.99
Assets surplus		8,278,582.57	8,278,582.57
Deficit		(124,327,257,014.67)	(116,724,734,322.55)
Total capital		(112,671,789,767.75)	(105,077,494,689.05)
Total liabililty and capital		11,677,096,111.72	8,160,005,813.90

Remarks are the intergral part of this financial statement



องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

หน่วย : บาท

	หมายเหตุ	2562	2561
รายได้			
รายได้จากการเดินรถ	5.22.1	4,572,762,151.10	4,512,371,704.12
รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ		2,251,643,576.48	2,259,376,226.89
รายได้อื่น	5.22.2	203,948,346.38	273,865,639.48
รวมรายได้		7,028,354,073.96	7,045,613,570.49
ค่าใช้จ่าย			
ต้นทุนในการเดินรถ	5.23.1	8,668,446,132.46	8,639,353,718.83
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	5.23.2	1,542,749,698.38	1,647,413,565.22
ค่าใช้จ่ายอื่น	5.23.3	1,540,585,390.98	56,878,308.92
ต้นทุนทางการเงิน		2,879,095,544.26	2,876,525,593.01
รวมค่าใช้จ่าย		14,630,876,766.08	13,220,171,185.98
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี		(7,602,522,692.12)	(6,174,557,615.49)
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		-	-
ขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(7,602,522,692.12)	(6,174,557,615.49)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



Bangkok Mass Transit Authority
Profit and Loss Statement
As of 30 September 2019

Unit : Baht

	Remarks	2019	2018
Revenue			
Revenue from bus operation	5.22.1	4,572,762,151.10	4,512,371,704.12
Revenue from public service subsidy		2,251,643,576.48	2,259,376,226.89
Others	5.22.2	203,948,346.38	273,865,639.48
Total Revenue		7,028,354,073.96	7,045,613,570.49
Expense			
Bus operation overhead	5.23.1	8,668,446,132.46	8,639,353,718.83
Administration overhead	5.23.2	1,542,749,698.38	1,647,413,565.22
Others	5.23.3	1,540,585,390.98	56,878,308.92
Financial cost		2,879,095,544.26	2,876,525,593.01
Total expense		14,630,876,766.08	13,220,171,185.98
Profit and loss for the Period		(7,602,522,692.12)	(6,174,557,615.49)
Other Profit and loss for the Period		-	-
Profit and loss Total for the Period		(7,602,522,692.12)	(6,174,557,615.49)

Remarks are the integral part of this financial statement



**องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนกองทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562**

หน่วย : บาท

	ทุน		ส่วนเกินทุนจากการ		ขาดทุนสะสม	รวมส่วน ของทุน
	งบประมาณ	รับโอนกิจการ บมส.	รับบริจาค	เพิ่มทรัพย์สิน		
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ต.ค. 2560	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	70,050,190.00	-	-	-	-	70,050,190.00
รับรู้รายได้จากส่วนเกินทุน จากการรับบริจาค	-	-	-	-	-	-
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์รับบริจาค	-	-	(1,200,665.29)	-	-	(1,200,665.29)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2561	-	-	-	-	(6,174,557,615.49)	(6,174,557,615.49)
ยอดคงเหลือปลายงวด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2561	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)
ยอดคงเหลือต้นงวด ณ วันที่ 1 ต.ค. 2561	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)
เงินรับจากงบประมาณ	8,362,000.00	-	-	-	-	8,362,000.00
รับรู้รายได้จากส่วนเกินทุน จากการรับบริจาค	-	-	-	-	-	-
ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์รับบริจาค	-	-	(134,386.58)	-	-	(134,386.58)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2562	-	-	-	-	(7,602,522,692.12)	(7,602,522,692.12)
ยอดคงเหลือปลายงวด ณ วันที่ 30 ก.ย. 2562	11,449,312,427.81	189,723,158.13	8,153,078.41	8,278,582.57	(124,327,257,014.67)	(112,671,789,767.75)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



Bangkok Mass Transit Authority
Statement of changes in Capital
As for year ended 30 September 2019

Unit : Baht

	Capital		Capital surplus from		Accumulated deficit	Total capital
	Budget	Business	Donation received	Assets surplus		
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)
Money received the budget	70,050,190.00	-	-	-	-	70,050,190.00
Recognized revenue from donation surplus	-	-	-	-	-	-
Depreciation of donated assets	-	-	(1,200,665.29)	-	-	(1,200,665.29)
Net loss year 2018	-	-	-	-	(6,174,557,615.49)	(6,174,557,615.49)
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)
Beginning balance as of 1 October 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)
Money received the budget	8,362,000.00	-	-	-	-	8,362,000.00
Recognized revenue from donation surplus	-	-	-	-	-	-
Depreciation of donated assets	-	-	(134,386.58)	-	-	(134,386.58)
Net loss year 2019	-	-	-	-	(7,602,522,692.12)	(7,602,522,692.12)
Ending balance as of 30 September 2019	11,449,312,427.81	189,723,158.13	8,153,078.41	8,278,582.57	(124,327,257,014.67)	(112,671,789,767.75)

Remarks are the integral part of this financial statement

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
งบกระแสเงินสด
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562



หน่วย : บาท

	2562	2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน		
ขาดทุนสำหรับงวด	(7,602,522,692.12)	(6,174,557,615.49)
รายการปรับปรุงกระทบยอดขาดทุนสำหรับปีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน		
ค่าเสื่อมราคา	175,187,980.50	143,130,720.91
สินทรัพย์โอนเป็นค่าใช้จ่าย		15,820.00
หนี้สงสัยจะสูญ	108,567,914.36	148,003,024.87
หนี้สูญ	262,084.35	2,834,681.34
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	290,155,816.31	170,445,171.97
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	9,885,122.78	56,888,950.32
ผลขาดทุนจากการถูกฟ้องคดี	1,530,192,494.89	-
ต้นทุนทางการเงิน	2,879,095,544.26	2,876,525,593.01
รายได้จากการรับรู้โอนเป็นรายได้	(2,654,404.12)	(85,107,334.30)
ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาคโอนเป็นรายได้	(731.53)	(1,017,372.86)
ดอกเบี้ยรับ	(41,088,901.36)	(35,978,517.15)
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน	(2,652,919,771.68)	(2,898,816,877.38)
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน		
การเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง		
ลูกหนี้การค้า	(15,957,035.49)	(136,315,107.01)
ลูกหนี้อื่น	(605,615,310.14)	2,670,651,492.38
ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ	(20,399,541.45)	(9,212,599.07)
พัสดุดังเหลือ	5,756,968.32	1,915,308.11
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(10,595,670.87)	(10,548,259.64)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(25,572,009.04)	(15,929,103.02)
การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)		
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่นๆ	(420,251,011.98)	418,205,974.79
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	81,372,896.67	32,151,647.08
ประมาณการหนี้สินระยะยาว	(173,512,818.00)	108,036,502.00
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	17,490,287.60	427,539,678.42
เงินสดรับ (จ่าย) จากการดำเนินงาน	(3,820,203,016.06)	587,678,656.66
จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	(170,056,020.00)	(171,648,730.00)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(3,990,259,036.06)	416,029,926.66

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



Bangkok Mass Transit Authority
Cash flow Statemen
As for year ended 30 September 2019

Unit : Baht

	2019	2018
Cash flow from operation		
Loss for the year	(7,602,522,692.12)	(6,174,557,615.49)
Adjustments net profit to cash receivable (payable) from operation		
Depreciation	175,187,980.50	143,130,720.91
Asset transfer to expense		15,820.00
Doubtful accounts	108,567,914.36	148,003,024.87
Bad debts	262,084.35	2,834,681.34
Employee benefits obligation	290,155,816.31	170,445,171.97
Loss from fixed asset sale	9,885,122.78	56,888,950.32
Loss from lawsuits	1,530,192,494.89	-
Financial cost	2,879,095,544.26	2,876,525,593.01
Deferred income as income	(2,654,404.12)	(85,107,334.30)
Capital surplus from donation transferred to income	(731.53)	(1,017,372.86)
Interest receivable	(41,088,901.36)	(35,978,517.15)
Operation loss before change in assets and operation debt	(2,652,919,771.68)	(2,898,816,877.38)
Change in assets and operation debe		
Operation assets (increase) decrease		
Account receivable	(15,957,035.49)	(136,315,107.01)
Other receivable	(605,615,310.14)	2,670,651,492.38
Receivable from dismissed employee	(20,399,541.45)	(9,212,599.07)
Retained materrial	5,756,968.32	1,915,308.11
Other current assets	(10,595,670.87)	(10,548,259.64)
Other non-current assets	(25,572,009.04)	(15,929,103.02)
Operation liability (increase) decrease		
Account payable and others	(420,251,011.98)	418,205,974.79
Other current liability	81,372,896.67	32,151,647.08
Estimated long-term liability	(173,512,818.00)	108,036,502.00
Other non-current liability	17,490,287.60	427,539,678.42
Cash received (paid) from operation	(3,820,203,016.06)	587,678,656.66
Employee benefits pay	(170,056,020.00)	(171,648,730.00)
Net cash used in operation activities	(3,990,259,036.06)	416,029,926.66

Remarks are the intergral part of this financial statement

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ งบกระแสเงินสด (ต่อ)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

Bangkok Mass Transit Authority Cash flow Statemen
As for year ended 30 September 2019



หน่วย : บาท / Unit : Baht

	2562/2019	2561/2018
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน/ Cash flow from operation		
เงินลงทุนระยะยาว/ Long term investment	(37,300,455.20)	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายสินทรัพย์/ Cash Sale of property receivable	585,376.00	17,382,554.36
เงินจ่ายซื้ออาคารและอุปกรณ์/ Cash Building and equipment payable	(11,121,147.70)	(43,166,178.91)
เงินสดจ่ายซื้อรถยนต์โดยสาร/ Cash for bus purchase	(1,504,652,000.00)	(386,800,000.00)
เงินสดซื้อทรัพย์สินระหว่างก่อสร้าง/ Cash paid for assets purchase during construction	(8,362,000.00)	(70,050,190.00)
ดอกเบี้ยรับ/ Interest receivable	38,591,469.19	30,446,038.29
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน/ Net cash provided used in investing activities	(1,522,258,757.71)	(452,187,776.26)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน/ Cash flow from financing activities		
เงินสดรับจากงบประมาณ/ Cash received from budget	8,362,000.00	70,050,190.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมธนาคารระยะสั้น/ Cash Short-term loan receivable	8,153,556,000.00	2,946,803,000.00
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมธนาคารระยะยาว/ Cash Long-term loan receivable	20,156,450,000.00	29,841,757,000.00
เงินสดจ่ายชำระหนี้เงินกู้ยืมธนาคารระยะสั้น/ Cash Long-term bond issuance receivable	(5,458,774,000.00)	(2,962,300,000.00)
เงินสดจ่ายชำระหนี้เงินกู้ยืมระยะยาวก่อนครบกำหนดชำระ/ Cash Short-term loan payable	(944,867,171.28)	(1,181,877,167.70)
เงินสดจ่ายชำระหนี้ของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี/ Cash Long-term loan payment prior to the due date	(11,940,781,722.28)	(23,335,250,000.00)
เงินสดจ่ายชำระดอกเบี้ยเงินกู้ยืม/ Cash Long term payable within 1 year	(2,894,021,436.00)	(2,946,804,501.11)
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน/ Cash loan interest payable	7,079,923,670.44	2,432,378,521.19
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดสุทธิเพิ่มขึ้น (ลดลง)/ Net cash provided by by financing activities	1,567,405,876.67	2,396,220,671.59
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี/ Cash and cash equivalent at the beginning of the year	3,978,479,723.87	1,582,259,052.28
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี/ Cash and cash equivalent at the end of the year	5,545,885,600.54	3,978,479,723.87

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้/ Remarks are the intergral part of this financial statement



รายงานของผู้สอบบัญชี

เสนอ คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

ความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ตรวจสอบงบการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (องค์การ) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ งบแสดง การเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น และงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมถึงสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงิน ดังต่อไปนี้

1. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 10 เรื่อง การดำเนินงานต่อเนื่องและการบริหารสภาพคล่อง ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 องค์การมีผลขาดทุนสะสมเกินส่วนของผู้ถือหุ้น จำนวน 112,671.79 ล้านบาท และหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 18,086.00 ล้านบาท และข้อ 5.24 เรื่อง ผลการดำเนินงานขององค์การสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 องค์การมีผลขาดทุนจากการดำเนินงาน จำนวน 7,602.52 ล้านบาท โดยองค์การมีผลการดำเนินงานขาดทุนต่อเนื่องมาโดยตลอด อย่างไรก็ตาม องค์การยังสามารถดำเนินงานอย่างต่อเนื่องภายใต้ความช่วยเหลือด้านการเงินจากรัฐบาล

2. หมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 7 เรื่อง สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 องค์การมีสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้นจากการเป็นโจทก์ฟ้องคู่กรณี จำนวน 330 คดี ทุนทรัพย์ประมาณ 1,043.31 ล้านบาท และมีหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นจากการถูกฟ้องร้อง จำนวน 104 คดี ทุนทรัพย์ประมาณ 2,288.92 ล้านบาท ซึ่งปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

ทั้งนี้ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน มิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขในเรื่องนี้

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ข้อมูลอื่นประกอบด้วย ข้อมูลซึ่งรวมอยู่ในรายงานประจำปี แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่อยู่ในรายงานประจำปีนั้น ซึ่งผู้บริหารจะจัดเตรียมรายงานประจำปีให้สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินไม่ได้ให้ความเชื่อมั่นต่อข้อมูลอื่น

ความรับผิดชอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือการอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้อ่านรายงานประจำปี หากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน สรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องสื่อสารเรื่องดังกล่าวกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอของงบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็น เพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถขององค์การในการดำเนินงานต่อเนื่อง เปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องตามความเหมาะสม และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่อง เว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกองค์การหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินขององค์การ



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 2019, the profit and loss statement, the statement of changes in capital and cash flow 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 2019. 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 Commission (SAC) noted to observe the following note to the financial statement.

1. Note to the financial statement no.10 regarding the continuing operation and liquidity management as of 30 September 2019. BMTA had the exceeding deficit to the capital at 112,671.79 million baht and the current liabilities were higher than the current assets at 18,086.00 million baht. Further, the note to the financial statement no. 5.24 regarding the performance of BMTA of the year ending 30 September 2019 noted that BMTA lost money from the operation at 7,602.52 million baht. However, BMTA was able to continue the operation continuously, though it had been encountering the deficit situation, with the government aid.

2. Note to the financial statement no.7 regarding the tentative assets and liabilities as of 30 September 2019, BMTA might have the assets from being a complainant to sue a litigant of 330 cases which the cost of capital was 1,043.31 million baht, and the tentative liabilities caused from the prosecution of 104 cases which the cost of capital was 2,288.92 million baht, and the cases are currently under the court consideration.

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

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 if 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.

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 monitor process in making a financial report of the business.

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อการดำเนินการได้อย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินตามหลักเกณฑ์มาตรฐานเกี่ยวกับการตรวจเงินแผ่นดินและมาตรฐานการสอบบัญชี สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเกี่ยวกับผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ การปฏิบัติงานของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินรวมถึง

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสม เพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงผล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจในระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในขององค์กร

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องซึ่งจัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับการดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับ สรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถขององค์กรในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ ถ้าสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินต้องกล่าวไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินโดยให้ข้อสังเกตถึงการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงินที่เกี่ยวข้อง หรือถ้าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ความเห็นของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินจะเปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตเป็นเหตุให้องค์กรต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่อง

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ในรูปแบบที่ทำให้มีการนำเสนอข้อมูลโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้สื่อสารกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบ รวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินได้พบในระหว่างการตรวจสอบของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน

น.ส.

นางสาวบรรณ ศิริสิงห์สังชัย

ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบการเงินและบริหารพัสดุที่ 11

น.ส.

นางสุไลวรรณ เพียรเพิ่มภัทร

นักวิชาการตรวจเงินแผ่นดินเชี่ยวชาญ



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 Officer Financial Monitoring and Parcel Management 11

Miss Sulaiwan Phianpermphat

Senior professional state audit technical officer.

หมายเหตุประกอบงบการเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562

1. ข้อมูลทั่วไป

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (องค์การ) จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติการจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพพ.ศ. 2519 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระบบการขนส่งโดยสารรถประจำทางในกรุงเทพมหานครให้ดำเนินไปโดยมีประสิทธิภาพ และมีระเบียบโดยประกอบบริการขนส่งบุคคลในกรุงเทพมหานครและระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดนครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ สมุทรสาคร และประกอบกิจการอื่นที่เกี่ยวเนื่องหรือต่อเนื่องกับการประกอบบริการขนส่งบุคคล ทั้งนี้ได้รับโอนสินทรัพย์และหนี้สิน ตลอดจนพนักงานจากบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด (บมส.) มาดำเนินการตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2519

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

การจัดทำงบการเงินขององค์การได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป ภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายความว่าถึงมาตรฐานการบัญชีที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 รวมถึงการตีความและแนวปฏิบัติทางการบัญชีที่ประกาศโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์ (สภาวิชาชีพบัญชี) และตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เรื่อง กำหนดรายการย่อยที่ต้องมีในงบการเงิน พ.ศ. 2554 ลงวันที่ 28 กันยายน 2554 และมาตรฐานการบัญชีที่สภาวิชาชีพบัญชีได้รับอนุมัติเพิ่มเติม

หนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุดที่ กค 0805.1/ว95 ลงวันที่ 20 ตุลาคม 2554 เรื่อง การปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ กระทรวงการคลังได้กำหนดนโยบายให้รัฐวิสาหกิจปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินของไทย สำหรับกิจการที่มีส่วนได้เสียสาธารณะให้ถือปฏิบัติตั้งแต่รอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในวันที่ 1 ตุลาคม 2554

งบการเงินนี้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงินเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

งบการเงินนี้จัดทำและแสดงหน่วยเงินตราเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานขององค์การ และแสดงข้อมูลทางการเงินในหมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นหน่วยล้านบาทเว้นแต่ได้ระบุไว้เป็นอย่างอื่น

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ออกโดยสภาวิชาชีพบัญชี

มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ซึ่งองค์การยังไม่ได้นำมาถือปฏิบัติก่อนวันมีผลบังคับใช้ มีรายละเอียด ดังนี้

- 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	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
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



Remarks for the financial Statement for the fiscal year ending in 30 September 2019

1. General information

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. Criteria for Financial Statement

This financial statement is issued according to the accounting principles under Accounting Act, B.E. 2543 which includes the accounting standards issued under Accounting Profession Act, B.E. 2547, as well as the interpretation and accounting practice announced by Federation of Accounting Professions Under the Royal Patronage of His Majesty the King, the notification of the Federation of Accounting Professions regarding the compendium in financial statement B.E. 2554, dated 28 September, and the accounting standards that Federation of Accounting Professions is approved additionally.

Notification of Ministry of Finance (urgent notification) No. Kor Kho 0805.1/Wor 95 dated 20 October 2011 regarding the compliance with the new financial reporting standards that Ministry of Finance has set the policy for the state enterprise to comply with the accounting and financial reporting standard for the business without public interest from the accounting period starting on 1 October 2011. This financial statement is issued based on historical cost principle to value the component of the financial statements unless otherwise disclosed in the accounting policies.

This financial statement is issued and displays the currency in Thai Baht, which is the currency used for organizational operations. The financial information shown in the note to financial statements is in Million Baht unit unless otherwise stated.

3. Thai Financial Reporting Standards by Federation of Accounting Professions

The details of financial reporting standards that have been announced on the Government Gazette but BMTA has not implemented before the effective date was as follows.

- 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 account estimated and errors
Account standard issue no. 10 (revised 2018)	Subject : Post-reporting period incidents
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. 19 (revised 2018)	Subject : Employee benefits
Account standard issue no.20 (revised 2018)	Subject : Accounting for financial support from the government and disclosure of its support information
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 on Retirement Benefits Project
Account standard issue no.27 (revised 2018)	Subject : Financial statement on specific business
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 time of severe economic inflation

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	การร่วมการงาน
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-กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้อง
		อย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สัญญาเช่าดำเนินงาน-สิ่งสูงใจที่ให้แก่ผู้เช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสถานภาพทางภาษีของ
		กิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การประเมินเนื้อหาสัญญาเช่าที่สร้างขึ้นตามรูปแบบกฎหมาย
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรื้อถอน
		การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การประเมินว่าข้อตกลงประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรื้อถอนการบูรณะและ
		การปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29
		(ปรับปรุง 2561) เรื่อง การรายงานทางการเงินในสภาพ
		เศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14 (ปรับปรุง 2561)	เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ข้อกำหนดเงิน
		ทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับ
		มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2561)
		เรื่องผลประโยชน์ของพนักงาน



Account standard issue no.33 (revised 2018)	Subject : Profit 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 : Estimated liabilities, likely liabilities, 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.1	Subject : First application of the financial reporting standard
Financial report standard issue no.2 (revised 2018)	Subject : Total financial statement
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 sites
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 a person's stake in other business(es)
Financial report standard issue no.13 (revised 2018)	Subject : Justice value measurement
Financial report standard issue no.15	Subject : Income from the customer contacts
Account standard issue interpretation no.10 (revised 2018)	Subject : Government's assistance in case of no specific relation to the current activities
Account standard issue interpretation no.15 (revised 2018)	Subject : Operation lease leasing incentive
Account standard issue interpretation no.25 (revised 2018)	Subject : Income tax-changes in tax status of the business or shareholders
Account standard issue interpretation no.27 (revised 2018)	Subject : Evaluation of the content of lease contract made according to legal guideline
Account standard issue interpretation no.29 (revised 2018)	Subject : Disclosure of information on service concession agreement
Account standard issue interpretation no.32 (revised 2018)	Subject : Intangible assets-website cost
Financial report standard interpretation no.1 (revised 2018)	Subject : Changes in liabilities from demolition, renovation and other similar liabilities
Financial report standard interpretation no.4 (revised 2018)	Subject : Evaluation whether the agreement is composed of lease contract or not
Financial report standard interpretation no.5 (revised 2018)	Subject : Rights in gain and loss 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 in
Financial report standard interpretation no.10 (revised 2018)	Subject : Interim financial statement and depreciation
Financial report standard interpretation no.12 (revised 2018)	Subject : Service concession agreement
Financial report standard interpretation no.14 (revised 2018)	Subject : Asset limitation according to benefits project, minimum capital requirement and Interaction of these items for accounting standard issue no.19, (revised 2018) Subject : Employee Benefits



การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21 (ปรับปรุง 2561) เรื่อง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22 เรื่อง

การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้แก่เจ้าของ
ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองขุดดิน
เงินที่นำส่งรัฐ
รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทนรับหรือ
จ่ายล่วงหน้า

- มีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 1	เรื่อง	การนำเสนองบการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 2	เรื่อง	สินค้าคงเหลือ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 7	เรื่อง	งบกระแสเงินสด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 8	เรื่อง	นโยบายการบัญชี การเปลี่ยนแปลงประมาณการทางบัญชีและข้อผิดพลาด
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	เรื่อง	เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 12	เรื่อง	ภาษีเงินได้
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 16	เรื่อง	ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19	เรื่อง	ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 20	เรื่อง	การบัญชีสำหรับเงินอุดหนุนจากรัฐบาลและการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความ ช่วยเหลือจากรัฐบาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 21	เรื่อง	ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 23	เรื่อง	ต้นทุนการกู้ยืม
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 24	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 26	เรื่อง	การบัญชีและการรายงานโครงการผลประโยชน์เมื่อออกจากงาน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 27	เรื่อง	งบการเงินเฉพาะกิจการ
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 28	เรื่อง	เงินลงทุนในบริษัทร่วม และการร่วมค้า
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	เรื่อง	การรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 33	เรื่อง	กำไรต่อหุ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 34	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาล
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36	เรื่อง	การด้อยค่าของสินทรัพย์
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 37	เรื่อง	ประมาณการหนี้สิน หนี้สินที่อาจเกิดขึ้นและสินทรัพย์ที่อาจเกิดขึ้น
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 38	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 40	เรื่อง	อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 41	เรื่อง	เกษตรกรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง	การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินมาใช้เป็นครั้งแรก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 2	เรื่อง	การจ่ายโดยใช้หนี้เป็นเกณฑ์
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 3	เรื่อง	การรวมธุรกิจ
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 4	เรื่อง	สัญญาประกันภัย
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีทุนเวียนที่ถือไว้เพื่อขายและการดำเนินงานที่ยกเลิก
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 6	เรื่อง	การสำรวจและประเมินค่าแหล่งทรัพยากรแร่
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 8	เรื่อง	ส่วนงานดำเนินงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9	เรื่อง	เครื่องมือทางการเงิน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง	งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 11	เรื่อง	การร่วมกิจการ



Financial report standard interpretation no.17 (revised 2018)	Subject : Non-Cash asset payment
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 accounting period or after 1 January 2020

Account standard issue no. 1	Subject : Financial statement presentation
Account standard issue no. 2	Subject : Remaining goods
Account standard issue no. 7	Subject : Cash flow statement
Account standard issue no. 8	Subject : Accounting policy, changes in accounting estimate and errors
Account standard issue no. 10	Subject : Post-reporting period incidents
Account standard issue no. 12	Subject : Income tax
Account standard issue no. 16	Subject : Land, buildings and facilities
Account standard issue no. 19	Subject : Employee benefits
Account standard issue no. 20	Subject : Accounting for the government's financial support and disclosure of information on its support
Account standard issue no.21	Subject : Impact of foreign currency exchange rate fluctuation
Account standard issue no.23	Subject : Loan costs
Account standard issue no.24	Subject : Disclosure of information on related person or business
Account standard issue no.26	Subject : Accounting and reporting of the project on employee benefits upon retirement
Account standard issue no.27	Subject : Specific business financial statement
Account standard issue no.28	Subject : Investment in affiliated company and joint venture
Account standard issue no.29	Subject : Financial reporting in severe economic inflation
Account standard issue no.32	Subject : Financial Instrument List
Account standard issue no.33	Subject : Project per share
Account standard issue no.34	Subject : Interim financial statement
Account standard issue no.36	Subject : Asset depreciation
Account standard issue no.37	Subject : Liability estimation, likely liabilities and assets
Account standard issue no.38	Subject : Intangible assets
Account standard issue no.40	Subject : Immovables for investment
Account standard issue no.41	Subject : Agriculture
Financial report standard issue no.1	Subject : First application of the financial reporting standard
Financial report standard issue no.2	Subject : Payment based on shareholding
Financial report standard issue no.3	Subject : Business merger
Financial report standard issue no.4	Subject : Insurance contract
Financial report standard issue no.5	Subject : Non-current assets held for sale and discontinued operation
Financial report standard issue no.6	Subject : Survey and evaluation of mineral resource value
Financial report standard issue no.7	Subject : Financial Instrument Disclosure
Financial report standard issue no.8	Subject : Operation
Financial report standard issue no.9	Subject : Financial Instrument
Financial report standard issue no.10	Subject : Total financial statement
Financial report standard issue no.11	Subject : Work collaboration



มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับส่วนได้เสียในกิจการอื่น
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	เรื่อง	การวัดมูลค่ายุติธรรม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15	เรื่อง	รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	เรื่อง	สัญญาเช่า
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 10	เรื่อง	ความช่วยเหลือจากรัฐบาล-กรณีที่ไม่มีความเกี่ยวข้องอย่างเฉพาะเจาะจงกับกิจกรรมดำเนินงาน
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 25	เรื่อง	ภาษีเงินได้-การเปลี่ยนแปลงสภาพทางภาษีของกิจการหรือของผู้ถือหุ้น
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 29	เรื่อง	การเปิดเผยข้อมูลของข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 32	เรื่อง	สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-ต้นทุนเว็บไซต์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 1	เรื่อง	การเปลี่ยนแปลงในหนี้สินที่เกิดขึ้นจากการรีดถอน การบูรณะ และหนี้สินที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 5	เรื่อง	สิทธิในส่วนได้เสียจากกองทุนการรีดถอน การบูรณะและการปรับปรุงสภาพแวดล้อม
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7	เรื่อง	การปรับปรุงย้อนหลังภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 29 เรื่องการรายงานทางการเงินในสภาพเศรษฐกิจที่เงินเฟ้อรุนแรง
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง	การรายงานทางการเงินระหว่างกาลและการด้อยค่า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 12	เรื่อง	ข้อตกลงสัมปทานบริการ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 14	เรื่อง	ข้อจำกัดสินทรัพย์ตามโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดเงินทุนขั้นต่ำและปฏิสัมพันธ์ของรายการเหล่านี้ สำหรับมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 19 เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16	เรื่อง	การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 17	เรื่อง	การจ่ายสินทรัพย์ที่ไม่ใช่เงินสดให้เจ้าของ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 19	เรื่อง	การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 20	เรื่อง	ต้นทุนการเปิดหน้าดินในช่วงการผลิตสำหรับเหมืองผิวดิน
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 21	เรื่อง	เงินที่นำส่งรัฐ
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 22	เรื่อง	รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศและสิ่งตอบแทนรับหรือจ่ายล่วงหน้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 23	เรื่อง	ความไม่แน่นอนเกี่ยวกับวิธีการทางภาษีเงินได้

ผู้บริหารขององค์การได้ประเมินผลกระทบและเห็นว่ามาตรฐานการบัญชี มาตรฐานการรายงานทางการเงินการตีความมาตรฐานการบัญชี และการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวข้างต้นเมื่อนำมาถือปฏิบัติส่วนใหญ่จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่อการเงินในปีที่เริ่มใช้ ยกเว้นมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า อยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบ

4. สรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ

- 4.1. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย เงินสด เงินฝากธนาคารที่มีกำหนดจ่ายคืนเมื่อทวงถาม และเงินฝากประจำไม่เกิน 3 เดือน
- 4.2. การตั้งค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ ถือปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการบัญชีและการเงินของรัฐบาลกิจ พ.ศ. 2548 เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2548 โดยกำหนดให้รัฐบาลกิจตั้งค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญเท่าจำนวนลูกหนี้ สำหรับหนี้ที่ไม่แน่นอนว่าจะเรียกชำระได้หรือค้างชำระเกินกว่า 1 ปี ขึ้นไป โดยให้คณะกรรมการรัฐบาลกิจมีอำนาจในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการตั้งค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ ซึ่งตามมติคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ครั้งที่ 13/2549 ลงวันที่ 11 ตุลาคม 2549 อนุมัติหลักเกณฑ์การตั้งค่าเผื่อนหนี้สงสัยจะสูญ ดังนี้

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



Financial report standard issue no.12	Subject : Disclosure of information on stakes in other business
Financial report standard issue no.13	Subject : Justice value measurement
Financial report standard issue no.15	Subject : Income from the customer contacts
Financial report standard issue no.16	Subject : Lease contract
Accounting standard interpretation issue no.10	Subject : Government's support - in case of no specific relation to the current business
Accounting standard interpretation issue no.25	Subject . Income tax-change in tax status of the business or shareholders
Accounting standard interpretation issue no.29	Subject : Disclosure of information on service concession agreement
Accounting standard interpretation issue no.32	Subject : Intangible assets-web site costs
Financial report standard interpretation no.1	Subject : Change in liabilities from demolition, renovation and similar liabilities
Financial report standard interpretation no.5	Subject : Right in stakes from demolition fund, renovation and environmental improvement
Financial report standard interpretation no.7	Subject : Back-dated revision under accounting standard issue no.29 , Subject: Financial reporting on severe economic inflation
Financial report standard interpretation no.10	Subject . Interim financial statement and depreciation
Financial report standard interpretation no.12	Subject : Service concession agreement
Financial report standard interpretation no.14	Subject : Asset limitation according to benefit project, minimum capital requirement and interaction between these items for accounting standard issue no.19, Subject : Employee Benefits
Financial report standard interpretation no.16	Subject : Risk Prevention for Net Capital in Foreign Agencies
Financial report standard interpretation no.17	Subject : Non-cash asset payment
Financial report standard interpretation no.19	Subject : Settlement with Equity Instrument
Financial report standard interpretation no.20	Subject : Cost of opencast operation for opencast mining
Financial report standard interpretation no.21	Subject : Money sent to the state
Financial report standard interpretation no.22	Subject : Foreign Exchange and or advance payment
Financial report standard interpretation no.23	Subject : uncertainty about income tax.

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 Starting year, except the financial reporting standard No.16 regarding Lease Agreement which is under the process of impacts evaluation.

4. Essential accounting policy summary

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

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

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



ทั้งนี้ ให้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2549 เป็นต้นไป

4.3. ลูกหนี้อุบัติเหตุ-ระหว่างดำเนินการ และเจ้าหนี้อุบัติเหตุ-ระหว่างดำเนินการ บันทึกบัญชีโดยใช้ราคาประเมินตามที่ส่วนงานอุบัติเหตุขององค์การกำหนด

4.4. พัสตุงเหลือ รับรู้ในราคาทุนตามวิธีเข้าก่อน-ออกก่อน (FIFO)

4.5. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ รับรู้ในราคาทุน ณ วันที่ได้มาหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ ค่าเสื่อมราคابันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุน คำนวณโดยวิธีเส้นตรงตามเกณฑ์อายุการใช้ประโยชน์โดยประมาณของส่วนประกอบของสินทรัพย์แต่ละรายการ ประมาณการอายุการใช้ประโยชน์ของสินทรัพย์แสดงได้ ดังนี้

ประเภท	อายุการใช้งาน	มูลค่าคงเหลือ
สิ่งปลูกสร้าง	10-30 ปี	-
รถโดยสาร	10 ปี	ร้อยละ 10
รถยนต์ใช้งาน	4-8 ปี	ร้อยละ 10
เครื่องมือและเครื่องใช้สำนักงาน	10 ปี	-
เครื่องมือช่าง	8 ปี	-

สินทรัพย์จากการรับบริจาค ก่อนปี 2553 บันทึกบัญชีคู่กับส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค

4.6. รายได้รอการรับรู้ ตั้งแต่ปี 2553

การรับรู้รายได้จากการรับบริจาคสินทรัพย์เพื่อเก็บไว้ใช้ในการดำเนินงานมากกว่าหนึ่งรอบระยะเวลาบัญชีให้รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้ไว้ก่อน แล้วจึงทยอยรับรู้เป็นรายได้ตลอดอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์รับบริจาคมานั้น

4.7. การรับรู้รายได้

4.7.1. รายได้จากการเดินรถ รับรู้เมื่อจำหน่ายตั๋วรถโดยสาร บัตรเดือน และตั๋วคูปอง

4.7.2. รายได้ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ รับรู้ตามอัตราส่วนแบ่งค่าโดยสารและ/หรือค่าตอบแทนตามสัญญาร่วมประกอบ
การเดินรถ

4.7.3. รายได้ดอกเบี้ย รับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลา โดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริงของสินทรัพย์

4.7.4. รายได้ค่าปรับผิดสัญญา รับรู้เมื่อคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา

4.7.5. รายได้จากการให้เช่าสิทธิโฆษณา รับรู้ตามอัตราค่าเช่าของสัญญาเช่าเนื้อที่โฆษณา

4.7.6. รายได้จากการให้บริการข่าวสารทางวิทยุบนรถเมล์ รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.8. การรับรู้ค่าใช้จ่าย รับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.9. ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์หลังออกจากงานตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ องค์การใช้ประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยและคิดลดผลประโยชน์โดยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ คำนวณคิดลดโดยใช้อัตราดอกเบี้ยพันธบัตรรัฐบาล โดยรับรู้เป็นหนี้สิน ผลแตกต่างที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยในแต่ละงวดบัญชีจะรับรู้เข้ากำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

4.10. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

องค์การและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้ง “กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ” ซึ่งจดทะเบียนแล้ว (กองทุน) ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2540 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการให้สวัสดิการแก่พนักงาน ส่งเสริมการออมทรัพย์ของพนักงาน และเป็นหลักประกันที่มั่นคงแก่พนักงานและครอบครัว เมื่อพนักงานพ้นสภาพการเป็นพนักงาน หรือถึงแก่กรรม โดยองค์การจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือนสำหรับสมาชิกที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี จ่ายสมทบร้อยละ 9 และอายุงานเกิน 20 ปีขึ้นไป จ่ายสมทบร้อยละ 10 ของค่าจ้างต่อเดือน ตามลำดับ สำหรับพนักงานจ่ายเข้ากองทุนทุกครั้งที่มีการจ่ายค่าจ้างในอัตราไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 และไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าจ้าง โดยองค์การรับรู้เงินจ่ายสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ



So that And to proceed with the criteria set from September 30, 2006 onwards.

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

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

4.5. Property, plant and equipment realized at cost on the receiving or finishing date. depreciation is recorded as expenses in profit or loss, calculated with straight-line method based on the useful life of the asset components. Estimation of useful life of asset is shown 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. Provident Fund

The organization and employees has formed "BMTA Provident Fund" which was registered on 19 May 1997, according to Provident Fund Act, B.E. 2530. The objectives are to offer the welfare to the employees, promote the saving and provide the security to the employees and their family after termination or death. BMTA pays monthly contribution, 9% of monthly wage, for the employee whose the service year is not over 20 years and 10% for those whose whose the service year is over 20 years. The employee pays at least 3% but not over 15% of the wage every time of payment. BMTA recognizes the contribution as the expenses in the statement of comprehensive income.



5. ข้อมูลเพิ่มเติม

5.1. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
เงินสด	19.27	34.16
รายการเทียบเท่าเงินสด		
เงินฝาก-ประเภทกระแสรายวัน	31.86	0.15
เงินฝาก-ประเภทออมทรัพย์	5,106.06	3,559.04
เงินฝาก-ประเภทประจำ	388.69	385.13
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5,545.88	3,978.48

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 เงินสด จำนวน 19.27 ล้านบาท ประกอบด้วย รายได้ค่าโดยสารของเขตการเดินรถต่าง ๆ ที่นำฝากธนาคารไม่ทันในวันที่ได้รับเงิน จำนวน 18.26 ล้านบาท และเงินคงเหลือของสำนักงานใหญ่อีก จำนวน 1.01 ล้านบาท ซึ่งองค์กรได้นำฝากธนาคารในวันทำการถัดมา เงินฝากออมทรัพย์ จำนวน 5,106.06 ล้านบาท เป็นเงินที่ฝากไว้เพื่อใช้ในการดำเนินงานของสำนักงานใหญ่และสำนักงานเขต

5.2. ลูกหนี้การค้า ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562			2561
	จำนวน	ค่าเผื่อนี้ สงสัยจะสูญ	สุทธิ	สุทธิ
ลูกหนี้รถเมล์เล็ก	42.20	37.76	4.44	13.38
ลูกหนี้รถโดยสารธรรมดาและปรับอากาศ	388.86	319.96	68.90	83.34
ลูกหนี้รถตู้ปรับอากาศ	129.61	116.91	12.70	22.62
ลูกหนี้รถหมวด 4 (รถในซอย)	0.59	0.54	0.05	0.11
ลูกหนี้ผ่อนชำระ	391.75	391.75	-	-
รวมลูกหนี้การค้า	953.01	866.92	86.09	119.45

ลูกหนี้ผ่อนชำระ จำนวน 391.75 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ประกอบการเดินรถเอกชนร่วมบริการ ได้ทำหนังสือรับสภาพหนี้ที่ค้างชำระค่าสัมปทานในการเดินรถ

ลูกหนี้การค้า แยกตามอายุหนี้ได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	64.67	84.43
ครบกำหนดชำระ		
เกินกว่า 6 เดือน - 9 เดือน	27.79	46.29
เกินกว่า 9 เดือน - 1 ปี	30.13	47.52
เกินกว่า 1 ปี	830.42	758.82
	953.01	937.06



5. Additional Information

5.1. Cash and cash equivalent consists of

Unit : Million Baht

	2019	2018
cash	19.27	34.16
cash equivalent		
deposit-current	31.86	0.15
deposit-savings	5,106.06	3,559.04
deposit-3-month fixed	388.69	385.13
total cash and cash equivalent	5,545.88	3,978.48

As of 30 September 2019, the amount of cash was 19.27 million baht; consist of 18.26 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 1.01 million baht was the Headquarters' remaining cash. BMTA deposited these amounts in bank on the following day.

Savings of 5,106.06 million baht was deposited for the use of administration of both Headquarters and district offices.

5.2. Account receivable consists of

Unit : Million Baht

	2019			2018
	Amount	Allowance for doubtful	Net	Net
Mini bus receivable	42.20	37.76	4.44	13.38
Bus and air conditioned bus receivable	388.86	319.96	68.90	83.34
Air-conditioned van receivable	129.61	116.91	12.70	22.62
Category 4 receivable (shuttle in Sois)	0.59	0.54	0.05	0.11
Installment receivable	391.75	391.75	-	-
Total account receivable	953.01	866.92	86.09	119.45

Installment receivables in the amount of 391.75 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

	2019	2018
Not yet due	64.67	84.43
Due		
More than 6-9 Months	27.79	46.29
More than 9 Months- 1 year	30.13	47.52
More than 1 year	830.42	758.82
	953.01	937.06



5.3. ลูกหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562			2561
	จำนวน	ค่าเผื่อหนี้ สงสัยจะสูญ	สุทธิ	สุทธิ
ลูกหนี้พนักงานปัจจุบัน	21.12	-	21.12	38.81
ลูกหนี้ผู้ค้าประกันพนักงาน	1.82	1.67	0.15	0.10
ลูกหนี้บุคคลภายนอก	9.32	6.65	2.67	1.07
ลูกหนี้กองทุนอุบัติเหตุรวมบริการรถเมล์เล็ก	221.91	188.66	33.25	58.48
ลูกหนี้ประกันภัย	38.90	38.90	-	-
ลูกหนี้อุบัติเหตุระหว่างดำเนินการ	59.44	-	59.44	60.24
เงินทดรองจ่ายกรณีอุบัติเหตุ	18.75	-	18.75	18.81
ลูกหนี้เงินยืมทดรอง	1.16	-	1.16	1.71
ลูกหนี้ค่าโดยสารขาดส่ง	0.06	0.05	0.01	-
ลูกหนี้เงินขาดบัญชี	1.75	1.75	-	-
ลูกหนี้ค่าโดยสารตัวหาย	0.01	0.01	-	0.03
ลูกหนี้อื่น ๆ	671.56	670.89	0.67	0.03
	1,045.80	908.58	137.22	179.28
รายได้ค้ำรับ	1,952.80	-	1,952.80	1,317.53
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	35.82	-	35.82	49.48
รวมลูกหนี้อื่น	3,034.42	908.58	2,125.84	1,546.29

ลูกหนี้อื่น ๆ จำนวน 671.56 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่ผิดสัญญาเช่าพื้นที่โฆษณาารถโดยสาร และค้างชำระเป็นเวลานาน
รายได้ค้ำรับ จำนวน 1,952.80 ล้านบาท ประกอบด้วย ดอกเบี้ยค้ำรับ จำนวน 12.30 ล้านบาท และรายได้ค้ำรับอื่น ๆ จำนวน 1,940.50 ล้านบาท ซึ่งรายได้ค้ำรับอื่น ๆ มีรายละเอียด ดังนี้

- รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) จำนวน 1,816.02 ล้านบาท
- รายได้บัตรสวัสดิการค้ำรับ จำนวน 89.03 ล้านบาท องค์การบันทึกบัญชีรายได้บัตรสวัสดิการตามมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนด้านการเดินทาง รัฐบาลให้ความช่วยเหลือประชาชนโดยการจัดประจักษ์สวัสดิการผ่านบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ ใช้กับระบบ e-Ticket เริ่มตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2560 ถึงวันที่ 7 มีนาคม 2562
- รายได้ค่าโดยสารเครื่อง EDC จำนวน 0.57 ล้านบาท องค์การเรียกเก็บค่าโดยสารแบบไร้เงินสดผ่านบัตรเดบิต บัตรเครดิต บัตรเครดิตร่วม (Co-brand) และบัตรสวัสดิการแห่งรัฐ เป็นต้น โดยระบบจะหักบัญชีของผู้ชำระอัตโนมัติ และธนาคารจะโอนเงินเข้าบัญชีขององค์การในวันถัดไป เริ่มตั้งแต่วันที่ 8 มีนาคม 2562
- ค้างรับอื่น ๆ จำนวน 34.88 ล้านบาท ประกอบด้วย สำนักงานใหญ่ จำนวน 31.02 ล้านบาท (รายได้จากการให้เช่าเนื้อที่โฆษณาบนรถโดยสาร จำนวน 29.23 ล้านบาท และรายได้จากการให้เช่าพื้นที่ใช้สอยอื่น จำนวน 1.79 ล้านบาท) และเขตการเดินรถ จำนวน 3.86 ล้านบาท



5.3. Other receivable, consists of

Unit: Million Baht

	2019			2018
	Amount	Allowance for doubtful	Net	Net
Current employee receivable	21.12	-	21.12	38.81
Employee guarantor receivable	1.82	1.67	0.15	0.10
External persons receivable	9.32	6.65	2.67	1.07
Joint bus accident fund Mini bus	221.91	188.66	33.25	58.48
Insurance receivable	38.90	38.90	-	-
Account receivable accidents during operation	59.44	-	59.44	60.24
Advance payment for accident	18.75	-	18.75	18.81
Advance receivable	1.16	-	1.16	1.71
Non payment of fare receivable	0.06	0.05	0.01	-
Overdrawn receivable	1.75	1.75	-	-
Lost ticket receivable	0.01	0.01	-	0.03
Other receivable	671.56	670.89	0.67	0.03
	1,045.80	908.58	137.22	179.28
Accrued income	1,952.80	-	1,952.80	1,317.53
Accrued expense	35.82	-	35.82	49.48
Total other receivable	3,034.42	908.58	2,125.84	1,546.29

Other debtors at the amount of 671.56 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 1,952.80 million baht consists of 12.30 million baht accrued interest, and 1,940.50 million baht of other accrued incomes with detail as follows.

- Public Service Obligation (PSO) grant-in-aid of 1,816.02 million baht
- Accrued interest from welfare card for 89.03 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 during 7 March 2019
- Income from EDC fare, 0.57 million baht. BMTA collects the fare via debit card, co-brand and state welfare card. The system shall deduct the fare from the payer's account automatically and the bank will transfer to BMTA's account on the following day. Started on 8 March 2019.
- Other accrued income of 34.88 million baht consists of 31.02 million baht from Headquarters, 29.23 million baht from leasing advertisement area on buses, 0.02 million baht and the income of the space renting amounts 1.79 million baht. The rest belongs to the bus routes amounting 3.86 million baht .

5.4. ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562			2561
	จำนวน	ค่าเผื่อนี้ สงสัยจะสูญ	สุทธิ	สุทธิ
ลูกหนี้อุบัติเหตุ-พนักงานพ้นสภาพ	298.45	297.50	0.95	11.50
ลูกหนี้ผู้ค้าประกัน-พนักงานพ้นสภาพ	2.73	2.73	-	-
รวมลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ	301.18	300.23	0.95	11.50

ลูกหนี้พนักงานพ้นสภาพ-สุทธิ จำนวน 0.95 ล้านบาท เป็นลูกหนี้ที่เกิดจากพนักงานขับรถโดยสารองค์การประสบอุบัติเหตุต้องชดเชยค่าเสียหายให้คู่กรณี โดยองค์การได้ชำระหนี้แทนไปก่อน

5.5. พัสดคงเหลือ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
อะไหล่และอุปกรณ์ต่าง ๆ	0.51	1.10
น้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น	6.45	13.06
ตัวและวัสดุสำนักงาน	10.00	8.55
รวมพัสดคงเหลือ	16.96	22.71

5.6. สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
เงินประกันตัวพนักงาน	37.57	36.92
เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน	140.64	133.56
หลักประกันของ ระบบ e-Bidding	6.37	3.50
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	184.58	173.98

เงินประกันตัวพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 37.57 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทเงินฝากประจำ 12 เดือน สาขาหัวขวง เลขที่บัญชี 033-2-03448-8

เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 140.64 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารอาคารสงเคราะห์ ประเภทเงินฝากประจำ 12 เดือน สาขาสันักพระราม 9 เลขที่บัญชี 001-21-041044-7

หลักประกันของระบบ e-Bidding ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 6.37 ล้านบาท นำฝากเข้าบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทเงินฝากออมทรัพย์ สาขาสถาถาดหัวขวง เลขที่บัญชี 033-0-36059-0 เพื่อสำหรับรับหลักประกันของจากการประมูลจัดซื้อจัดจ้างผ่านกรมบัญชีกลางโดยระบบ e-Bidding

5.7. เงินลงทุนระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 37.30 ล้านบาท เป็นเงินฝากบัญชีเงินฝากธนาคารกรุงไทย ประเภทฝากประจำ 22 เดือน สาขาสถาถาดหัวขวง เลขที่บัญชี 033-2-10574-1

5.8. เงินให้กู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 3.33 ล้านบาท เป็นการจ่ายชำระหนี้แทนบริษัท มหานครขนส่ง จำกัด (บมส.) ที่องค์การจ่ายแทน บมส. ที่อยู่ระหว่างชำระบัญชี



5.4. Terminated employee debtors consist of

Unit: Million Baht

	2019			2018
	Amount	Allowance for doubtful	Net	Net
Accident debtor - terminated employees	298.45	297.50	0.95	11.50
Surety debtor - terminated employees	2.73	2.73	-	-
Total terminated employees debtors	301.18	300.23	0.95	11.50

The amount of terminated employee debtors at 0.95 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

	2019	2018
Parts and equipment	0.51	1.10
Fuel and lubricant	6.45	13.06
Tickets and office supplies	10.00	8.55
Total remaining inventory	16.96	22.71

5.6. Other current liability consist of

Unit: Million Baht

	2019	2018
Employee guarantor	37.57	36.92
Employee pension fund	140.64	133.56
Bid bond for e-Bidding.	6.37	3.50
Total other current liability	184.58	173.98

Employee guarantor as of 30 September 2019 was 37.57 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 2019 amounting to 140.64 million baht deposited in a 12 month at account of the Government Housing Bank, Pharamklao office Branch Account No. 001-21-041044-7

Bid bond of e-Bidding as of 30 September 2019, 6.37 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 investment as of 30 September 2019 was 37.30 million baht. It is the 22-month fixed deposit with Krung Thai Bank, Huay Kwang Market District. Account number is 033-2-10574-1.

5.8 Long term loan receivable as of 30 September 2019 amounting to 3.33 million baht was the debt payment on behalf of Mahanakhon Transport Company Limited, which was under the liquidation.



5.9. ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	
	ยอดยกมา 1 ต.ค. 61	เพิ่ม	ลด	คงเหลือ 30 ก.ย. 62	ยอดยกมา 1 ต.ค. 61	เพิ่ม	ลด	คงเหลือ 30 ก.ย. 62	30 ก.ย. 62	30 ก.ย. 61
ที่ดิน	812.51	-	-	812.51	-	-	-	-	812.51	812.51
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	611.05	132.46	0.10	743.41	288.56	26.50	0.10	314.96	428.45	322.49
เครื่องจักร เครื่องมือ	28.37	9.91	3.00	35.28	19.36	2.13	2.73	18.76	16.52	9.01
เครื่องใช้สำนักงาน	193.07	1.21	8.02	186.26	128.24	14.23	7.73	134.74	51.52	64.83
รถโดยสาร	5,265.30	1,512.65	224.24	6,553.71	4,402.02	132.47	201.83	4,332.66	2,221.05	863.28
รถยนต์ส่วนบุคคล	9.73	-	5.87	3.86	8.76	-	5.29	3.47	0.39	0.97
ทรัพย์สินรอจำหน่าย	247.09	241.24	118.66	369.67	223.73	217.69	108.19	333.23	36.44	23.36
รวม	7,167.12	1,897.47	359.89	8,704.70	5,070.67	393.02	325.87	5,137.82	3,566.88	2,096.45

ที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ ราคาทุนมียอดเพิ่มขึ้น จำนวน 1,897.47 ล้านบาท เป็นการซื้อสินทรัพย์อื่น จำนวน 11.12 ล้านบาท ซื้อรถโดยสารปรับอากาศ จำนวน 1,504.65 ล้านบาท รับบริจาครถโดยสารจากบุคคลภายนอก จำนวน 8.00 ล้านบาท สินทรัพย์ที่ได้รับจากเงินงบประมาณเพื่อใช้จ่ายในโครงการก่อสร้างอุโมงค์รถโดยสาร จำนวน 132.22 ล้านบาท ปรับปรุงค่าออกแบบก่อสร้างอุโมงค์และอาคารอุโมงค์รถไฟฟ้า จำนวน 0.24 ล้านบาท รับโอนระหว่างบัญชี จำนวน 241.24 ล้านบาท ราคาทุนมียอดลดลง จำนวน 359.89 ล้านบาท เป็นการขายและตัดจำหน่ายสินทรัพย์ จำนวน 118.65 ล้านบาท และโอนออกระหว่างบัญชี จำนวน 241.24 ล้านบาท

ค่าเสื่อมราคาสะสมมียอดเพิ่มขึ้น จำนวน 393.02 ล้านบาท เป็นต้นทุนในการเดินรถ จำนวน 132.48 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 42.71 ล้านบาท ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาคระหว่างปี จำนวน 0.14 ล้านบาท รับโอนระหว่างบัญชี จำนวน 217.69 ล้านบาท ค่าเสื่อมราคาสะสมมียอดลดลง จำนวน 325.87 ล้านบาท เป็นการขายและตัดจำหน่ายสินทรัพย์ จำนวน 108.18 ล้านบาท และโอนออกระหว่างบัญชี จำนวน 217.69 ล้านบาท

ที่ดิน อาคาร และอุปกรณ์-สุทธิ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 3,566.88 ล้านบาท ในจำนวนดังกล่าวมีสินทรัพย์รับบริจาค ดังนี้

- รับรู้เป็นส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	
	ยอดยกมา 1 ต.ค. 61	เพิ่ม	ลด	คงเหลือ 30 ก.ย. 62	ยอดยกมา 1 ต.ค. 61	เพิ่ม	ลด	คงเหลือ 30 ก.ย. 62	30 ก.ย. 62	30 ก.ย. 61
ที่ดิน	6.98	-	-	6.98	-	-	-	-	6.98	6.98
อาคาร-สิ่งปลูกสร้าง	20.22	-	-	20.22	18.93	0.14	-	19.07	1.15	1.29
เครื่องจักร เครื่องมือ	2.85	-	0.95	1.90	2.85	-	0.95	1.90	-	-
เครื่องใช้สำนักงาน	4.87	-	0.41	4.46	4.86	-	0.40	4.46	-	0.01
รถโดยสาร	0.22	-	-	0.22	0.21	-	0.01	0.20	0.02	0.01
รวม	35.14	-	1.36	33.78	26.85	0.14	1.36	25.63	8.15	8.29



5.9. Property, building and equipment

Unit: Million Baht

	Cost				Accumulated depreciation				Net value	
	Bring forward 1 Oct 18	increase	decrease	Balance 30 sept 19	Bring forward 1 Oct 18	increase	decrease	Balance 30 sept 19	30 sept 19	30 sept 18
property	812.51	-	-	812.51	-	-	-	-	812.51	812.51
Building	611.05	132.46	0.10	743.41	288.56	26.50	0.10	314.96	428.45	322.49
Machinery	28.37	9.91	3.00	35.28	19.36	2.13	2.73	18.76	16.52	9.01
Spare parts	193.07	1.21	8.02	186.26	128.24	14.23	7.73	134.74	51.52	64.83
Office equipment	5,265.30	1,512.65	224.24	6,553.71	4,402.02	132.47	201.83	4,332.66	2,221.05	863.28
Bus	9.73	-	5.87	3.86	8.76	-	5.29	3.47	0.39	0.97
Car	247.09	241.24	118.66	369.67	223.73	217.69	108.19	333.23	36.44	23.36
Non- performing	7,167.12	1,897.47	359.89	8,704.70	5,070.67	393.02	325.87	5,137.82	3,566.88	2,096.45

The capital of land, buildings, and equipment increased 1,897.47 million baht; buying other assets for 11.12 million baht, AC bus for 1,504.62 million baht, Accepted the buses from the outsiders, total value is 8.00 million baht assets from budget to spend in depot construction project for 132.22 million baht, Adjusted the cost of ports and Kanlapaphruek Port construction design, 0.24 million baht and transferring between the accounts for 241.24 million baht. Cost price decreased for 359.89 million baht from asset selling and amortization for 118.65 million baht and transferring between the accounts for 241.24 million baht.

Accumulated depreciation increased by 393.02 million baht: Bus operation and administrative expenses was 132.48 and 42 million baht respectively. Capital surplus from the donation during the year was 0.14 million baht. and 217.69 million baht was capital surplus from donation ; Accumulated depreciation decreased 325.87 million baht 108.18 million baht was property sale and disposal and 217.69 million baht was inter-account transfer payable. Land, building, and equipment - Net value as of 30 September 2019 was 3,566.88 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 18	increase	decrease	Balance 30 sept19	Bring forward 1 Oct 18	in-crease	decrease	Balance 30 sept 19	30 sept 19	30 sept 18
property	6.98	-	-	6.98	-	-	-	-	6.98	6.98
Building	20.22	-	-	20.22	18.93	0.14	-	19.07	1.15	1.29
Machinery	2.85	-	0.95	1.90	2.85	-	0.95	1.90	-	-
Office equipment	4.87	-	0.41	4.46	4.86	-	0.40	4.46	-	0.01
Bus	0.22	-	-	0.22	0.21	-	0.01	0.20	0.02	0.01
Total	35.14	-	1.36	33.78	26.85	0.14	1.36	25.63	8.15	8.29



- รับรู้เป็นรายได้รอการรับรู้

หน่วย : ล้านบาท

	ราคาทุน				ค่าเสื่อมราคาสะสม				มูลค่าสุทธิ	
	ยอดยกมา 1 ต.ค. 61	เพิ่ม	ลด	คงเหลือ 30 ก.ย. 62	ยอดยกมา 1 ต.ค. 61	เพิ่ม	ลด	คงเหลือ 30 ก.ย. 62	30 ก.ย. 62	30 ก.ย. 61
เครื่องใช้สำนักงาน	1.75	-	0.16	1.59	1.32	0.17	0.12	1.37	0.22	0.43
รถโดยสาร	565.25	8.00	-	573.25	506.99	2.45	-	509.44	63.81	58.26
รวม	567.00	8.00	0.16	574.84	508.31	2.62	0.12	510.81	64.03	58.69

5.10. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง เป็นเงินที่ได้รับจากเงินงบประมาณเพื่อใช้จ่ายในโครงการก่อสร้างอุโมงค์รถโดยสารราง 2562 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 61	123.85
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างระหว่างปี	8.36
โอนเป็นทรัพย์สินระหว่างปี	(132.21)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 62	-

5.11. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
เดินสะพัดบัญชีระหว่างกัน	29.75	25.39
เงินโอนระหว่างเขตกับสำนักงานใหญ่	71.38	58.15
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น ๆ	8.14	0.41
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	109.27	83.95

5.12. เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ค่าเช่ารถโดยสาร	10.12	10.76
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและหล่อลื่น	102.98	161.36
ค่าเหมาซ่อม	381.98	381.57
เจ้าหนี้อื่น ๆ	209.75	571.39
รวมเจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	704.83	1,125.08



- As deferred income

Unit: Million Baht

	Cost				Accumulated depreciation				Net value	
	Bring forward 1 Oct 18	increase	decrease	Balance 30 sept19	Bring forward 1 Oct 18	increase	decrease	Balance 30 sept 19	30 sept 19	30 sept 18
Office equipment	1.75	-	0.16	1.59	1.32	0.17	0.12	1.37	0.22	0.43
Car	565.25	8.00	-	573.25	506.99	2.45	-	509.44	63.81	58.26
Total	567.00	8.00	0.16	574.84	508.31	2.62	0.12	510.81	64.03	58.69

5.10. Assets during construction were the budget allocated for the construction of bus garages. As of 30 September 2019 there have been changes as follows:

Unit: Million Baht

Amount brought forward as of 1 October 2018	123.85
Construction assets during the year	8.36
Transfer to property during the year	(132.21)
Balance carried forward as 30 September 2019	-

5.11. Other non-current assets consist of the following:

Unit: Million Baht

	2019	2018
Current between accounts	29.75	25.39
Head office and operation zone transfer	71.38	58.15
Other non-current assets	8.14	0.41
Total non-current assets	109.27	83.95

5.12. Trade account payables and other consist of

Unit : Million Baht

	2019	2018
Cost of Car rental	10.12	10.76
Expense Fuel and Lubrication	102.98	161.36
Expense Repair	381.98	381.57
Other creditors	209.75	571.39
Including trade and other payables	704.83	1,125.08

5.13. ส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 61	11,940.78
รับโอนจากเงินกู้ยืมระยะยาวและพันธบัตรระหว่างปี	17,937.16
จ่ายชำระเงินกู้ยืมและไถ่ถอนพันธบัตรที่ครบกำหนด	(11,833.26)
จ่ายชำระเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนด	(107.52)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 62	17,937.16

5.14. เงินกู้ยืมระยะสั้น ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 5,641.59 ล้านบาท เป็นเงินกู้ที่มีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินต้นและดอกเบี้ย ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

ลำดับ	ธนาคารผู้ให้กู้	สัญญา ลงวันที่	วงเงิน	ระยะ เวลา	กำหนด ชำระคืน	อัตรา ดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี	กู้เพิ่ม ระหว่างปี	ชำระหนี้ เงินต้น ระหว่างปี	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย.62
1	ออมสิน	26 ก.ย. 60	1,540.71	1 ปี	2 ต.ค. 61	1.54	-	1,511.97	-
2	ออมสิน	26 มี.ค. 61	1,554.60	1 ปี	2 เม.ย. 62	1.54	-	1,434.83	-
3	ออมสิน	28 ก.ย. 61	2,511.97	9 เดือน	2 ก.ค. 62	1.70	2,511.97	2,511.97	-
4	ออมสิน	22 มี.ค. 62	4,000.00	1 ปี	26 มี.ค. 63	ดอกเบี้ย อ้างอิง ลบ 0.1212	4,000.00	-	4,000.00
5	กรุงไทย	22 มี.ค. 62	2,365.99	1 ปี	26 มี.ค. 63	ดอกเบี้ย อ้างอิง ลบ 0.1113	1,641.59	-	1,641.59
			11,973.27				8,153.56	5,458.77	5,614.59

5.15. หนี้สินหมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
เจ้าหนี้อุบัติเหตุค้ำจ่าย	75.15	76.45
ค่าปรับชำระหนี้เกินกำหนด	0.28	0.16
เงินเดือนและสวัสดิการค้ำจ่าย	665.53	543.93
เงินโอนเขตสำนักงานใหญ่ค้ำจ่าย	71.38	58.34
ค่าสาธารณูปโภคค้ำจ่าย	0.80	0.53
ค้ำจ่ายอื่น ๆ	56.55	73.29
รายได้รับล่วงหน้า	55.28	61.19
รวมหนี้สินหมุนเวียนอื่น	924.97	813.89



5.13. Long-term payables due with in 1 year as of 30 September 2019, having changes as follows:

Unit : Million Baht

Brought forward as of 1 Oct .2018	11,940.78
Received Transfer from long-term loans and bonds during the year	17,937.16
Pay the loan and redeem bonds maturing as due to	(11,833.26)
Loan settlement before due	(107.52)
The balance is replaced to 30 Sep. 2019	17,937.16

5.14. The short-term loan on 30 September 2019 amounts 5,641.59 million baht guaranteed by the Ministry of Finance The principle and interest consist of :

Unit : Million Baht

No.	Reference Interest Rate	Lender	Contract Dated	Credit	Period	Term of Payment	Interest Rate (Percentage/ year	Additional Loan During the Year	Repayment of Principal During the Year
1	Government Savings	26 sep 17	1,540.71	1 years	2 Oct 18	1.54	-	1,511.97	-
2	Government Savings	26 Mar 18	1,554.60	1 years	2 Apr 19	1.54	-	1,434.83	-
3	Government Savings	28 Sep 18	2,511.97	9 Mth	2 Jul 19	1.70	2,511.97	2,511.97	-
4	Government Savings	22 Mar 19	4,000.00	1 years	26 Mar 20	Reference interest- 0.1212	4,000.00	-	4,000.00
5	Krung Thai	22 Mar 19	2,365.99	1 years	26 Mar 20	Reference interest- 0.1113	1,641.59	-	1,641.59

5.15. Other Current liabilities consist of:

Unit : Million Baht

	2019	2018
Payable accrued accident	75.15	76.45
Fines for overdue debt	0.28	0.16
Accured welfare and salary	665.53	543.93
Accured head office and zone transfer	71.38	58.34
Accured utility cost	0.80	0.53
Other accured payable	56.55	73.29
Advanced revenue	55.28	61.19
Total other current liability	924.97	813.89



5.16. เงินกู้ยืมระยะยาว ซึ่งมีกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินต้นและดอกเบี้ย ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้
หน่วย : ล้านบาท

	เงินกู้ยืม ระยะยาว	พันธบัตร เงินกู้ ขสมก.	รวม
ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 61	31,410.76	57,123.04	88,533.80
เพิ่มจากการกู้เงิน	20,156.45	-	20,156.45
โอนไปส่วนของหนี้สินระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(12,653.28)	(5,283.88)	(17,937.16)
จ่ายชำระเงินกู้ยืมก่อนครบกำหนด	(944.87)	-	(944.87)
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 62	37,969.06	51,839.16	89,808.22

5.16.1. เงินกู้ยืม (สัญญากู้ระยะยาว TERM LOAN) จำนวน 37,969.06 ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ธนาคาร ผู้ให้กู้	สัญญา ลงวันที่	วงเงิน	ระยะเวลา	อัตราดอกเบี้ย ร้อยละต่อปี (คำนวณจาก อัตราดอกเบี้ย เงินฝากประจำ 6 เดือน ต่ำสุด)	กู้เพิ่ม ระหว่างปี	ชำระหนี้ เงินต้นแล้ว	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระใน 1 ปี	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 62
กรุงเทพ	22 มิ.ย. 60	2,438.77	3 ปี	+1.63%	-	-	2,140.86	-
ออมสิน	27 พ.ย. 60	4,810.11	2 ปี	+1.55%	-	-	4,718.48	-
กรุงเทพ	20 ธ.ค. 60	4,167.50	5 ปี	+1.72%	-	-	-	4,167.50
ออมสิน	5 ก.พ. 61	4,722.30	5 ปี	+1.70%	-	-	-	4,722.30
กรุงเทพ	7 ก.พ. 61	1,000.00	5 ปี	+1.71%	-	-	-	1,000.00
ออมสิน	20 มี.ค. 61	6,107.75	3 ปี	+1.55%	-	-	-	6,107.75
ออมสิน	26 มี.ค. 61	1,656.15	2 ปี	+1.55%	254.92	-	1,224.71	-
กรุงเทพ	9 พ.ค. 61	2,013.08	2 ปี	+1.54%	729.00	363.44	1,649.64	-
ออมสิน	30 พ.ค. 61	4,650.00	4 ปี	+1.54%	-	-	-	4,650.00
ออมสิน	25 ก.ค. 61	1,650.00	5 ปี	+1.70%	-	-	-	1,650.00
กรุงเทพ	22 ต.ค. 61	3,851.26	1 ปี 6 เดือน	+1.64%	3,501.02	581.43	2,919.59	-
ออมสิน	25 ธ.ค. 61	3,968.73	3 ปี	+1.65%	3,968.73	-	-	3,968.73
ออมสิน	22 มี.ค. 62	6,000.00	2 ปี	+1.85%	6,000.00	-	-	6,000.00
กรุงเทพ	22 มี.ค. 62	77.85	2 ปี	+1.86%	77.85	-	-	77.85
ออมสิน	26 มิ.ย. 62	5,000.00	2 ปี	+1.85%	5,000.00	-	-	5,000.00
กรุงเทพ	1 ก.ค. 62	624.93	2 ปี	+1.86%	624.93	-	-	624.93
รวม		52,738.43			20,156.45	944.87	12,653.28	37,969.06



5.16. Long-term loans of which Ministry of Finance is guarantor of principal and interest as 30 September 2019 consist of the following changes.

Unit : Million Baht

	Long-term loan Long term BMTA	BMTA bond BMTA Loan	Total
Brought forward as of 1 Oct. 2018	31,410.76	57,123.04	88,533.80
Increasing from loan	20,156.45	-	20,156.45
Transferred to long-term liabilities one year payable	(12,653.28)	(5,283.88)	(17,937.16)
The repayment before due	(944.87)	-	(944.87)
The balance is replaced to 30 Sep. 2019	37,969.06	51,839.16	89,808.22

5.16.1. Loan (LONG TEAM LOAN) amount 37,969.06 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	principle debt has been paid	Transferred as long-term payable within 1 year	Balance
Krung Thai	22 Jun 17	2,438.77	3 years	+1.63%	-	-	2,140.86	-
Government Savings	27 Nov 17	4,810.11	2 years	+1.55%	-	-	4,718.48	-
Krung Thai	20 Dec 17	4,167.50	5 years	+1.72%	-	-	-	4,167.50
Government Savings	5 Feb 18	4,722.30	5 years	+1.70%	-	-	-	4,722.30
Krung Thai	7 Feb 18	1,000.00	5 years	+1.71%	-	-	-	1,000.00
Government Savings	20 Mar 18	6,107.75	3 years	+1.55%	-	-	-	6,107.75
Government Savings	26 Mar 18	1,656.15	2 years	+1.55%	254.92	-	1,224.71	-
Krung Thai	9 May 18	2,013.08	2 years	+1.54%	729.00	363.44	1,649.64	-
Government Savings	30 May 18	4,650.00	4 years	+1.54%	-	-	-	4,650.00
Government Savings	25 Jul 18	1,650.00	5 years	+1.70%	-	-	-	1,650.00
Krung Thai	22 Oct 18	3,851.26	1 years	+1.64%	3,501.02	581.43	2,919.59	-
Government Savings	25 Dec 18	3,968.73	6 mth	+1.65%	3,968.73	-	-	3,968.73
Government Savings	22 Mar 19	6,000.00	3 years	+1.85%	6,000.00	-	-	6,000.00
Krung Thai	22 Mar 19	77.85	2 years	+1.86%	77.85	-	-	77.85
Government Savings	26 Jun 19	5,000.00	2 years	+1.85%	5,000.00	-	-	5,000.00
Krung Thai	1 Jul 19	624.93	2 years	+1.86%	624.93	-	-	624.93
Total		52,738.43			20,156.45	944.87	12,653.28	37,969.06



5.16.2.พันธบัตรเงินกู้ ขสมก. จำนวน 51,839.16 ล้านบาท มีรายละเอียด ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

พันธบัตร ขสมก.	จำนวนครั้งที่ พ.ศ.	จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด	อัตรา ดอกเบี้ย ต่อปี	ออก จำหน่าย ระหว่างปี	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระหนี้ 1 ปี	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย. 62
2553	1	ทหารไทย	1,000.00	12 ปี	28 ต.ค. 52	28 ต.ค. 64	4.850	-	-	1,000.00
2553	2	กสิกรไทย	883.88	10 ปี	4 ธ.ค. 52	4 ธ.ค. 62	4.380	-	883.88	-
2553	3	กสิกรไทย	1,000.00	12 ปี	4 ธ.ค. 52	4 ธ.ค. 64	4.590	-	-	1,000.00
2553	4	ไทยพาณิชย์	1,000.00	10 ปี	6 พ.ค. 53	6 พ.ค. 63	3.660	-	1,000.00	-
2554	1	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด	980.00	10 ปี	16 มิ.ย. 54	16 มิ.ย. 64	3.750	-	-	980.00
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	17 ต.ค. 54	17 ต.ค. 64	3.970	-	-	1,000.00
2555	5	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด	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	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด	1,000.00	10 ปี	3 มิ.ย. 56	3 มิ.ย. 66	3.530	-	-	1,000.00
2556	9	ฮ่องกง-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	2	กรุงเทพ	1,000.00	7 ปี	17 ธ.ค. 56	17 ธ.ค. 63	4.030	-	-	1,000.00
2557	3	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด	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	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	9	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 ปี	24 เม.ย. 57	24 เม.ย. 65	3.800	-	-	1,000.00
2557	10	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด	1,300.00	10 ปี	6 พ.ค. 57	6 พ.ค. 67	3.810	-	-	1,300.00
2557	11	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด	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
2557	14	ไทยพาณิชย์	1,000.00	8 ปี	7 ก.ค. 57	7 ก.ค. 65	3.835	-	-	1,000.00
2558	2	กรุงไทย	1,000.00	5 ปี	15 ธ.ค. 57	15 ธ.ค. 62	2.598	-	1,000.00	-



5.16.2.BMTA loan bond amount 51,839.16 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 30 Sep 19
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	-
2011	1	Standard Chartered	980.00	10 Yrs.	16 Jun 11	16 Jun 21	3.750	-	-	980.00
2011	3	Bangkok Bank	1,000.00	10 Yrs.	28 Jul 11	28 Jul 21	4.380	-	-	1,000.00
2011	4	Bangkok Bank	1,000.00	12 Yrs.	28 Jul 11	28 Jul 23	4.450	-	-	1,000.00
2012	1	Bangkok Bank	1,000.00	10 Yrs.	17 Oct 11	17 Oct 21	3.970	-	-	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	10Yrs.	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	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	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
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
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	-



หน่วย : ล้านบาท

พ.ศ.	ครั้งที่	พันธบัตร ชสมก.	จำหน่ายโดยธนาคาร	วงเงิน	กำหนด ไถ่ถอน	วันที่ออก พันธบัตร	วันที่ครบ กำหนด	อัตรา ดอกเบี้ย ต่อปี	ออก จำหน่าย ระหว่างปี	โอนเป็นหนี้ที่ ครบกำหนด ชำระหนี้ 1 ปี	ยอดคงเหลือ ณ 30 ก.ย.62
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	กรุงเทพ		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	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด		1,157.00	19 ปี6 เดือน	4 ม.ค.60	4 ก.ค.79	3.610	-		1,157.00
2560	1	ซีไอเอ็มบี ไทย		900.00	19 ปี6 เดือน	4 ม.ค.60	4 ก.ค.79	3.610	-		900.00
2560	2	กรุงศรีอยุธยา		1,450.00	4 ปี11 เดือน	3 เม.ย.60	3 มี.ค.65	2.300	-		1,450.00
2560	2	กรุงเทพ		490.00	4 ปี11 เดือน	3 เม.ย.60	3 มี.ค.65	2.300	-		490.00
2560	2	ซีไอเอ็มบี ไทย		1,566.66	4 ปี11 เดือน	3 เม.ย.60	3 มี.ค.65	2.300	-		1,566.66
2560	3	สแตนดาร์ดชาร์เตอร์ด		2,000.00	9 ปี7 เดือน	3 เม.ย.60	3 พ.ย.69	3.000	-		2,000.00
2560	3	กรุงศรีอยุธยา		700.00	9 ปี7 เดือน	3 เม.ย.60	3 พ.ย.69	3.000	-		700.00
2560	3	กรุงเทพ		1,500.00	9 ปี7 เดือน	3 เม.ย.60	3 พ.ย.69	3.000	-		1,500.00
2560	3	ซีไอเอ็มบี ไทย		1,100.00	9 ปี7 เดือน	3 เม.ย.60	3 พ.ย.69	3.000	-		1,100.00
รวม				57,123.04					-	5,283.88	51,839.16

5.17. รายได้รอการรับรู้ ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 มีรายการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 61	58.69
บวก รับบริจาคทรัพย์สินระหว่างปี	8.00
	66.69
หัก รับรู้เป็นรายได้จากการรับบริจาคระหว่างปี	2.66
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 62	64.03



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 30 Sep 19
Year	times									
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	Krung Thai	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. 6Mth	4 Jan 17	4 Jan 36	3.610	-	-	1,157.00
2017	1	CIMB Thai	900.00	19 Yrs. 6Mth	4 Jan 17	4 Jan 36	3.610	-	-	900.00
2017	2	Krung sri	1,450.00	19 Yrs. 6Mth	3 Apr 17	3 May 22	2.300	-	-	1,450.00
2017	2	Krung Thai	490.00	4 Yrs. 11Mth	3 Apr 17	3 May 22	2.300	-	-	490.00
2017	2	CIMB Thai	1,566.66	4 Yrs. 11Mth	3 Apr 17	3 May 22	2.300	-	-	1,566.66
2017	3	Standard Chartered	2,000.00	9Yrs. 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	-	-	2,000.00
2017	3	Krung sri	700.00	9Yrs. 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	-	-	700.00
2017	3	Krung Thai	1,500.00	9Yrs. 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	-	-	1,500.00
2017	3	CIMB Thai	1,100.00	9Yrs. 7 Mth	3 Apr 17	3 Nov 26	3.000	-	-	1,100.00
รวม			57,123.04					-	5,283.88	51,839.16

5.17. Deferred revenue as of 30 September 2019 has changes as follows:

Unit : Million baht

Brought forward as of 1 Oct. 2018	58.69
Plus donated assets	8.00
	66.69
Deduct deferred income from the deferred donated assets	2.66
The balance is replaced to 30 Sep. 2019	64.03

5.18 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

ผลประโยชน์หลังจากออกจากงานของพนักงาน องค์การมีภาระสำหรับเงินชดเชยพนักงานที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามพระราชบัญญัติแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ ซึ่งองค์การถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงานสำหรับพนักงาน

ข้อสมมติในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

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

การเปลี่ยนแปลงในมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันต้นงวด	1,463.87	1,463.63
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	116.90	128.21
ต้นทุนบริการในอดีต	111.01	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	62.25	42.24
ปรับปรุงโอนเป็นเจ้าของในปีสำคัญจ่ายระหว่างปี	(199.77)	(170.21)
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน ณ วันสิ้นงวด	1,554.26	1,463.87

เมื่อวันที่ 26 กันยายน 2562 ประกาศคณะกรรมการแรงงานรัฐวิสาหกิจสัมพันธ์ เรื่อง มาตรฐานขั้นต่ำของสภาพการจ้างในรัฐวิสาหกิจ (ฉบับที่ 4) ได้ประกาศราชกิจจานุเบกษา ซึ่งได้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายจำนวน 400 วัน มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 27 กันยายน 2562 เป็นต้นไป โดยให้มีผลกับลูกจ้างที่เกษียณอายุตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน 2562 เป็นต้นไป การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการแก้ไขโครงการผลประโยชน์หลังจากออกจากงาน และมีผลกระทบให้องค์การมีภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานเพิ่มขึ้นจำนวน 111.01 ล้านบาท องค์การได้บันทึกผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตเป็นค่าใช้จ่ายทันทีในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดปัจจุบัน

5.19. ประมาณการหนี้สินระยะยาว ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 5,865.12 ล้านบาท ประกอบด้วย

1. เงินกองทุนบำเหน็จพนักงาน จำนวน 4,334.93 ล้านบาท ซึ่งองค์การได้จัดตั้งเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานเพื่อไว้จ่ายเป็นเงินบำเหน็จให้กับพนักงานที่พ้นสภาพการเป็นพนักงานตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ฉบับที่ 47 ว่าด้วยเงินบำเหน็จ และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยองค์การจ่ายสมทบเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานร้อยละ 12 ของเงินเดือนพนักงานทุกสิ้นเดือน และรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ และทุกวันสิ้นงวดจะจ่ายเงินสมทบเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานให้เท่ากับภาระผูกพันที่จะต้องจ่าย โดยจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จส่วนดอกผลที่เกิดจากเงินกองทุนบำเหน็จพนักงานรับรู้เป็นรายได้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ



5.18. Obligation in Employee Benefits

Employees' post-employment benefits: Bangkok Mass Transit Authority is obligated to compensate for personnel after their employment as State Enterprise Labour Relations Act B.E. 2543. 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

	2019	2018
Obligation to the employee benefits at the beginning of the period	1,463.87	1,463.63
Current cost of service	116.90	128.21
Previous cost of service	111.01	-
Interest cost	62.25	42.24
adjusted to the accounts payable voucher during the year	(199.77)	(170.21)
Obligation to the employee benefits at the end of the period	1,554.26	1,463.87

On 26 September 2019, the notification of State Enterprise Labour Relations Act regarding the Minimum Standards of Employment Conditions in State Enterprise (Vol. 4) announced the Government Gazette that determined the additional compensation rate for the layoff of the employee who has worked for 20 years consecutively to receive the compensation not less than 400 days of the last wage rate. It was effective on 27 September 2019 to the employee who was retired from 30 September 2019. The change was the revision of the benefits after employment so the employee benefit obligations increased 111.01 million baht. BMTA recorded the impacts of the change by recognizing the previous cost of service as the expenses in the statement of comprehensive income of the current period.

5.19. Long-term provision as of 30 September 2019, 5,865.12 million baht

1. Pension fund, 4,334.93 million baht. Pension fund was established to spend for the employee who has terminated according to the criteria defined in the regulations of BMTA Vol. 47 regarding pension and the additional amendment. BMTA shall pay the contribution to the pension fund at 12% of the employee's salary at the end of month. This will be recognized as the expense in the statement of comprehensive income. On the last day of period, the contribution to the pension fund shall be paid equally to the obligation to be paid, which will be recognized as the expense in the statement of comprehensive income. The interest from the pension fund will be recognized as the income in the statement of comprehensive income.

2. ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องคดี จำนวน 1,530.19 ล้านบาท แสดงการเปลี่ยนแปลงประมาณการที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตได้ ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

ยอดคงเหลือยกมา ณ วันที่ 1 ต.ค. 61	-
ประมาณการหนี้สินเพิ่มขึ้นระหว่างปี	1,530.19
จ่ายประมาณการหนี้สินระหว่างปี	-
ยอดคงเหลือยกไป ณ วันที่ 30 ก.ย. 62	1,530.19

ประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องคดีมียอดเพิ่มขึ้น จำนวน 1,530.19 ล้านบาท เนื่องจากมีการประมาณการหนี้สินสำหรับคดีความที่องค์กรถูกฟ้องเป็นจำเลย ซึ่งมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่องค์กรจะต้องจ่ายภาระผูกพันนั้นในอนาคต โดยมีคดีที่มีนัยสำคัญ จำนวน 2 คดี ดังนี้

1) คดีพิพาทระหว่างบริษัท เบสทีริน กรุ๊ป จำกัด และพวก รวม 4 ราย (ผู้ฟ้องคดี) กับองค์กร (ผู้ถูกฟ้องคดี) ต่อศาลปกครอง ตามคดีหมายเลขคดีดำที่ 502, 955/2560 เพื่อขอให้ศาลบังคับให้องค์กรตรวจรับรถโดยสารจำนวน 390 คัน ชำระราคาโดยศาลตามสัญญา และการบอกเลิกสัญญาขององค์กรไม่ชอบด้วยกฎหมายและไม่สามารถบังคับได้ หากองค์กรไม่สามารถตรวจรับรถโดยสารได้ให้ชดเชยค่าเสียหาย จำนวน 4,036.39 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2561 ศาลปกครองกลาง มีคำพิพากษาคดีหมายเลขแดงที่ 662-663/2561 ให้องค์กรชดเชยค่าเสียหายอันเนื่องจากการไม่ชำระราคาโดยศาล พร้อมดอกเบี้ยนับแต่วันที่ 12 เมษายน 2560 จนถึงวันที่ 7 มิถุนายน 2560 (วันฟ้อง) รวมเป็นเงิน 1,048.50 ล้านบาท ค่าเสียหายจากการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง จำนวน 12.09 ล้านบาท ค่าจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสาร จำนวน 98.83 ล้านบาท และค่าเสียหายจากการคืนหนังสือค้ำประกันล่าช้า จำนวน 0.55 ล้านบาท รวมเป็นเงินที่องค์กรต้องชดเชย จำนวน 1,159.97 ล้านบาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ของเงินต้นจำนวน 1,147.83 ล้านบาท นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ และให้องค์กรส่งมอบหนังสือค้ำประกันของธนาคาร ไอซีบีซี (ไทย) จำกัด (มหาชน) เลขที่ HOB28301B600284 ลงวันที่ 30 กันยายน 2559 ให้แก่ผู้ฟ้องคดีทั้งสี่ หากไม่อาจคืนให้ได้ให้ชดเชยเงินตามจำนวนตามหนังสือค้ำประกันดังกล่าวให้แก่ผู้ฟ้องคดีทั้งสี่ ภายใน 60 วัน นับแต่วันที่คดีถึงที่สุด และคืนค่าธรรมเนียมศาลบางส่วนตามส่วนของการชนะคดีให้แก่ผู้ฟ้องคดีทั้งสี่

องค์กรไม่เห็นพ้องด้วยกับคำพิพากษาของศาลปกครองกลาง จึงได้มีหนังสือองค์กรที่ ขสมก. 620/2561 ลงวันที่ 4 พฤษภาคม 2561 แจ้งความประสงค์ให้อุทธรณ์คำพิพากษาของศาลปกครองกลาง และฟ้องแย้งทุนทรัพย์ จำนวน 1,152.57 ล้านบาท ต่อศาลปกครองสูงสุด และสำนักงานคดีปกครอง สำนักงานอัยการสูงสุด มีหนังสือที่ อส 0027.4/1800 ลงวันที่ 30 สิงหาคม 2561 แจ้งว่าศาลปกครองสูงสุด มีคำสั่งรับคำแก้อุทธรณ์ของผู้ฟ้องทั้งสี่แล้ว ตามคดีหมายเลขคดีที่ อ.357-358/2561 ลงวันที่ 28 สิงหาคม 2561 ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล

2) คดีพิพาทระหว่างบริษัท ธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด (ผู้ฟ้องคดี) กับองค์กร (ผู้ถูกฟ้องคดี) จากการที่องค์กรค้างชำระค่าจ้างซ่อมไม่เป็นไปตามสัญญาและชำระไม่ครบตามที่เรียกเก็บ และหักค่าปรับรถจอด รดเสียระหว่างทาง รดวันดำ ซึ่งองค์กรได้หักไว้จากค่าบริการที่ผู้ฟ้องคดีเรียกเก็บเต็มจำนวนตามสัญญาทุกสัญญา ต่อมาในระหว่างปีศาลปกครองกลางได้พิพากษาตามคำชี้ขาดคณะอนุญาโตตุลาการ จำนวน 4 คดี สั่งให้องค์กรชดเชยค่าเสียหายเป็นเงินต้น จำนวน 258.09 ล้านบาท และดอกเบี้ย (ณ วันที่ 30 กันยายน 2562) จำนวน 99.85 ล้านบาท รวมเป็นเงิน 357.94 ล้านบาท



2. Provisions from prosecution was 1,530.19 million Baht. The expected change of provisions is as follows.

Unit : Million Baht

Brought forward as of 1 Oct. 2018	-
Provision of increasing liabilities during the year	1,530.19
Paying provisions during the year	-
Balance carryforward as of 30 Sep 2019	1,530.19

Provisions from prosecution increased 1,530.19 million baht because it involved the provisions of the case which BMTA was the accused, which is quite certain that BMTA has to pay for the obligation in the future. The significant cases are the 2 following cases.

1) Dispute to the Administrative Court between Bestrin Group Co., Ltd. et. al., 4 persons (Prosecutor) and BMTA (Accused), undecided case No. 502, 955/2560, to request the court to enforce BMTA to accept 390 buses, pay for the buses as stated in the contract, for the illegal contract termination. If BMTA is unable to accept the buses, the compensation 4,036.39 million should be paid.

On 10 April 2018, Administrative Court passed the judgment of the decided case No. 662-663/2561 to enforce BMTA to pay for the compensation for non-payment of buses with the interest from 12 April 2017 to 7 June 2017 (dispute date), 1,048.50 million baht in total, as well as the damage from the maintenance center construction for 12.09 million baht, buses maintenance cost for 98.83 million baht, and damage from the delayed return of warranty for 0.55 million baht. Total compensation to be paid, starting from the dispute date until the final payment) is 1,159.97 million baht with the interest 7.5% per year of the capital 1,147.83 million baht. Then, BMTA should submit the warranty of Industrial and Commercial Bank of China (Thai) Public Company Limited, No. HOB28301B600284 dated 30 September 2016 to all 4 prosecutors otherwise BMTA should pay the compensation at the amount on the warranty to all 4 prosecutors within 60 days, from the final judgment day, and refund partial court fees to them.

The organization disagreed to the judgment of Administrative Court. BMTA issued the letter No. BMTA 620/2561 dated 4 May 2018 to request an appeal for the judgment of Administrative Court and counterclaim for the capital 1,152.57 million baht to the Administrative Court. The letter no. Or Sor 0027.4/1800 dated 30 August 2018 to inform that Supreme Administrative Court accepted the appeal of 4 prosecutors, according to the undecided case No. Or 357-358/2561 dated 28 August 2018. Currently, the case is under court consideration process.

2) Dispute between Thonburi Automotive Assembly Plant Co., Ltd. (Prosecutor) and BMTA (Accused) since BMTA had the overdue repairing payment and the incomplete payment, as well as the deduction of non-operating, breakdown, and black exhaust smoke fines, which BMTA had deducted from the cost of service that the prosecutors collected in full amount of all contracts. During the year, Administrative Court had the final judgment based on the arbitral award for 4 cases and enforced BMTA to pay the compensation as the capital 258.09 million baht and the interest (as of 30 September 2019) 99.85 million baht, 357.94 million baht in total.



5.20. หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น ประกอบด้วย

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
เงินประกันและเงินค้ำประกันตัวพนักงาน	35.54	33.73
เงินประกันสัญญาและเงินกองทุนอุบัติเหตุ	178.73	163.80
เงินรับฝากอื่น ๆ	339.82	339.95
เงินมัดจำ	455.60	454.82
เงินรับล่วงหน้ากรณีอุบัติเหตุ	1.27	1.17
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น	1,010.96	993.47

5.21. ส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค เป็นสินทรัพย์ที่ได้รับบริจาคตั้งแต่เริ่มจัดตั้งองค์การ มียอดยกมา ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2561 จำนวน 8.29 ล้านบาท ตัดค่าเสื่อมราคา จำนวน 0.14 ล้านบาท คงเหลือส่วนเกินทุนจากการรับบริจาค ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 จำนวน 8.15 ล้านบาท (ตามหมายเหตุข้อ 5.9)

5.22. รายได้ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 ประกอบด้วย



5.20. Other non-current liabilities include:

Unit : Million Baht

	2019	2018
Insurance and employee guarantee amounts	35.54	33.73
Contractual insurance and accident fund	178.73	163.80
Other deposits	339.82	339.95
Deposits	455.60	454.82
Advance receivables in case of accidents	1.27	1.17
Total non-current liabilities	1,010.96	993.47

5.21. 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 2018 was 8.29 million baht, depreciated by 0.14 million baht, The surplus donation balance on 30 September 2019 amounts 8.15 million baht (according to the note No.5.9)

5.22. Income for the year ended on 30 September 2019 consists of

5.22.1. รายได้จากการเดินรถ

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วรถโดยสาร	3,931.13	3,615.22
รายได้ค่าโดยสารรัฐบาลรับภาระ	138.08	351.83
รายได้จากการจำหน่ายบัตรเดือน	19.48	14.20
รายได้จากการจำหน่ายตั๋วคูปอง	204.14	139.80
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถร่วมบริการ	112.98	139.55
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถเมล์เล็ก	21.89	41.80
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถหมวด 4 (รถในซอย)	6.94	7.59
ส่วนแบ่งค่าโดยสารรถตู้	82.72	72.03
รายได้จากการให้เช่ารถเหมาคัน	55.40	130.35
รวมรายได้จากการเดินรถ	4,572.76	4,512.37

5.22.2. รายได้อื่น

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
รายได้ค่าปรับผิดสัญญาต่าง ๆ	28.09	27.96
รายได้ดอกเบี้ยรับ	41.09	35.98
รายได้ส่วนลดรับ	-	3.86
รายได้จากการให้สิทธิโฆษณา	83.41	91.87
รายได้จากการขายวัสดุและครุภัณฑ์	4.48	1.87
รายได้จากการรับบริจาค	2.66	84.91
รายได้อื่น ๆ	44.22	27.42
รวมรายได้อื่น	203.95	273.87



5.22.1. Income from bus operation

Unit : Million Baht

	2019	2018
Income from fare ticket sales	3,931.13	3,615.22
Income of fare burdened by the government	138.08	351.83
Income from monthly ticket sales	19.48	14.20
Income from coupon ticket sales	204.14	139.80
Share of fares from private joint buses	112.98	139.55
Share of fares from small buses	21.89	41.80
Share of fares from category 4 buses (alley buses)	6.94	7.59
Share of fares from bus vans	82.72	72.03
Income from charter hire	55.40	130.35
Total income from bus operation	4,572.76	4,512.37

5.22.2. Other incomes

Unit : Million Baht

	2019	2018
Income from contractual breach penalties	28.09	27.96
Income from receivable interest	41.09	35.98
Income from receivable discounts	-	3.86
Income from advertisement authorisation	83.41	91.87
Income from material and hardware sales	4.48	1.87
Income from donation	2.66	84.91
Other incomes	44.22	27.42
Total other incomes	203.95	273.87



5.23. ค่าใช้จ่าย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 ประกอบด้วย

5.23.1. ต้นทุนในการเดินรถ

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	3,769.46	3,623.69
สวัสดิการพนักงาน เงินกองทุนและเงินบำเหน็จพนักงาน	561.73	691.38
ผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน	201.31	118.58
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊สและน้ำมันหล่อลื่น	2,102.76	2,258.86
ค่าซ่อมบำรุงรถเก่าองค์การ	-	2.92
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถโดยสารขององค์การ	1,175.77	1,206.98
ค่าจ้างเหมาซ่อมรถปรับอากาศใช้แก๊ส	324.43	218.97
ค่ากิโลเมตรเดินรถโดยสาร	17.33	47.02
ค่าเช่ารถโดยสาร	130.81	148.73
ค่าเช่าระบบและอุปกรณ์ GPS	56.34	43.11
ค่าผ่านทางด่วน	107.05	103.42
ค่าเสื่อมราคา	132.48	92.95
ค่าประกันภัย	61.55	58.06
ค่าเสียหายอุบัติเหตุ	1.38	0.66
ค่าปรับจ่ายชำระหนี้เกินกำหนด	0.12	0.16
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	25.93	23.86
รวมต้นทุนในการเดินรถ	8,668.45	8,639.35



5.23. Expenses for the year ended on 30 September 2019 consist of:

5.23.1. Bus operation costs

Unit : Million Baht

	2019	2018
Salary and remuneration	3,769.46	3,623.69
Employee benefits, funds and pension staff	561.73	691.38
Employee post-employment benefits	201.31	118.58
Cost of fuel, gas, and lubricant	2,102.76	2,258.86
Repair of BMTA's old buses	-	2.92
Contractual repair of BMTS's buses	1,175.77	1,206.98
Contractual repair of air-conditioned natural gas	324.43	218.97
Excess mileage of buses	17.33	47.02
Bus lease	130.81	148.73
GPS system and equipment rental fee	56.34	43.11
Toll	107.05	103.42
Depreciation	132.48	92.95
Insurance	61.55	58.06
Accident damage	1.38	0.66
Adjustment of repayment overdue	0.12	0.16
Other expenses	25.93	23.86
Total bus operation costs	8,668.45	8,639.35

5.23.2. ค่าใช้จ่ายในการบริหาร

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
เงินเดือนและผลประโยชน์ตอบแทน	856.95	896.03
สวัสดิการพนักงาน เงินกองทุนและเงินบำเหน็จพนักงาน	167.48	222.49
ผลประโยชน์พนักงานหลังออกจากงาน	88.85	51.87
ค่าเบี้ยประชุมคณะกรรมการ	1.96	2.48
ค่าเช่าที่ดิน	99.68	95.78
ค่าเช่าและใช้บริการเครื่องคอมพิวเตอร์	5.72	6.65
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง แก๊สและน้ำมันหล่อลื่น	5.24	4.77
ค่าสาธารณูปโภค	28.06	26.94
ค่าใช้จ่ายฝึกอบรมและดูงาน	12.95	9.75
หนังสือสัณจะสัญญา	108.57	148.00
หนังสือ	0.26	2.83
ค่าเสื่อมราคา	42.71	50.18
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ	124.32	129.64
รวมค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,542.75	1,647.41

5.23.3. ค่าใช้จ่ายอื่น

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561
ขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ถาวร	10.39	56.88
ผลขาดทุนจากการถูกฟ้องคดี	1,530.19	-
รวมค่าใช้จ่ายอื่น	1,540.58	56.88



5.23.2. Administrative cost

Unit : Million Baht

	2019	2018
Salary and remuneration	856.95	896.03
Employee benefits, funds and pension พนักงาน	167.48	222.49
Employee post-employment benefits	88.85	51.87
Board of Directors meeting allowance	1.96	2.48
Land lease	99.68	95.78
Computer lease and use	5.72	6.65
Cost of fuel, gas, and lubricant	5.24	4.77
Public utility	28.06	26.94
Training and field trips	12.95	9.75
Doubtful accounts	108.57	148.00
Bad debt	0.26	2.83
Depreciation	42.71	50.18
Other expenses	124.32	129.64
Total administrative costs	1,542.75	1,647.41

5.23.3. Other expenses

Unit : Million Baht

	2019	2018
Loss on sale of fixed assets	10.39	56.88
Loss on prosecution	1,530.19	-
Total other expenses	1,540.58	56.88



5.24. ผลการดำเนินงานขององค์กร สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 สรุปได้ดังนี้

หน่วย : ล้านบาท

	2562	2561	เพิ่ม (ลด)	
			จำนวนเงิน	ร้อยละ
รายได้				
รายได้จากการเดินรถ	4,572.76	4,512.37	60.39	1.34
รายได้เงินอุดหนุนบริการสาธารณะ	2,251.64	2,259.37	(7.73)	(0.34)
รายได้อื่น	203.95	273.87	(69.92)	(25.53)
รวมรายได้	7,028.35	7,045.61	(17.26)	(0.24)
ค่าใช้จ่าย				
ต้นทุนในการเดินรถ	8,668.45	8,639.35	29.10	0.34
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	1,542.75	1,647.41	(104.66)	(6.35)
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,540.58	56.88	1,483.70	2,608.47
ต้นทุนทางการเงิน	2,879.09	2,876.53	2.56	0.09
รวมค่าใช้จ่าย	14,630.87	13,220.17	1,410.70	10.67
ขาดทุนสำหรับปี	(7,602.52)	(6,174.56)	1,427.96	23.13



5.24. Performance of Bangkok Mass Transit Authority for the year ended 30 September 2019 can be summarised as follows.

Unit : Million Baht

	2019	2018	Increase (decrease)	
			Amount	Percentage
Income				
Income from bus operation	4,572.76	4,512.37	60.39	1.34
Income from public service grant-in-aid	2,251.64	2,259.37	(7.73)	(0.34)
Other incomes	203.95	273.87	(69.92)	(25.53)
Total Income	7,028.35	7,045.61	(17.26)	(0.24)
Expenses				
Bus operation cost	8,668.45	8,639.35	29.10	0.34
Administrative cost	1,542.75	1,647.41	(104.66)	(6.35)
Other expenses	1,540.58	56.88	1,483.70	2,608.47
Financial cost	2,879.09	2,876.53	2.56	0.09
Total Expenses	14,630.87	13,220.17	1,410.70	10.67
Loss for the year	(7,602.52)	(6,174.56)	1,427.96	23.13



สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2562 องค์การมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานเพิ่มขึ้น จำนวน 1,427.96 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.13 ส่วนใหญ่เกิดจากรายได้อื่นลดลง ในบัญชีรายได้จากการรับบริจาค เนื่องจากการโอนทรัพย์สินรับบริจาค (รถโดยสาร) เป็นทรัพย์สินรอการจำหน่าย ซึ่งองค์การได้หยุดคิดค่าเสื่อมราคาแล้ว ทำให้การรับรู้รายได้จากการรับรู้เป็นรายได้จากการรับบริจาคทรัพย์สินลดลง และค่าใช้จ่ายอื่นเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากการบันทึกประมาณการหนี้สินจากการถูกฟ้องคดี สำหรับคดีความที่องค์การถูกฟ้องเป็นจำเลย ซึ่งมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่องค์การจะต้องจ่ายภาระผูกพันนั้นในอนาคต และผลขาดทุนจากการขายทรัพย์สินในระหว่างปี ทำให้ค่าใช้จ่ายรวมเพิ่มขึ้นอย่างมาก ประกอบกับรายได้รวมลดลง ส่งผลให้องค์การมีผลขาดทุนอย่างต่อเนื่อง

6. ภาระผูกพัน

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 องค์การมีภาระผูกพันเป็นสัญญาเช่าที่ดิน ระหว่างองค์การกับรัฐวิสาหกิจและเอกชนอื่น ๆ เพื่อเป็นสถานที่ทำการสำนักงาน ลานจอดรถโดยสาร และท่าปล่อยรถ จำนวน 27 แห่ง รวมเป็นเงินค่าเช่าที่ดินต่อเดือน จำนวน 8.57 ล้านบาท ดังนี้

- ลานจอดรถและท่าปล่อยรถ	จำนวน	8	แห่ง	เป็นเงิน	3.03	ล้านบาท
- สถานที่ทำการสำนักงาน	จำนวน	6	แห่ง	เป็นเงิน	5.54	ล้านบาท
- สถานที่ทำการที่องค์การใช้ประโยชน์ฟรี	จำนวน	13	แห่ง	เป็นเงิน	-	ล้านบาท
รวม	จำนวน	27	แห่ง	เป็นเงิน	8.57	ล้านบาท

7. สินทรัพย์และหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

7.1. คดีที่องค์การเป็นโจทก์ยื่นฟ้องร้องคู่กรณีในศาลต่าง ๆ รวม 330 คดี ทุนทรัพย์รวม 1,043.31 ล้านบาทซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

- ศาลชั้นต้น	จำนวน	320	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	1,030.26	ล้านบาท
- ศาลอุทธรณ์	จำนวน	7	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	8.26	ล้านบาท
- ศาลฎีกา	จำนวน	3	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	4.79	ล้านบาท
รวม	จำนวน	330	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	1,043.31	ล้านบาท



For the year ended on 30 September 2019, Bangkok Mass Transit Authority's performance resulted in an increased loss at the amount of 1,427.96 million baht or 23.13 % Resulted from the decreasing income from bus operation On the income account from donation, since the transfer of donated assets (buses) is the property foreclosed which BMTA does not calculate the depreciation, revenue recognition from assets donation decreased while other expenses increased significantly. From the provisions from prosecution on the case, which BMTA was the accused, it was quite certain that BMTA should pay for the obligation in the future. The loss from assets sale during the year increased the total expenses greatly. With the decreasing total income, BMTA had deficit continuously.

6. Obligation

As of 30 September 2019, 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 as follows pieces of land. The accumulated rental per month is approximately 8.57 million Baht. The leased lands can be categorised As follows.

- Parking areas and terminals	amount	8	locations	monty	3.03	million Baht
- Offices	amount	6	locations	monty	5.54	million Baht
- Offices where Bangkok Mass Transit Authority uses for free	amount	13	locations	monty	-	million Baht
Total	amount	27	locations	monty	8.57	million Baht

7. Asset and Potential Liabilities

7.1. There are total 330 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 1,043.31 million baht. The cases are under inquest in courts As follows.

- Civil Court	Total	320	cases	Total cost	1,030.26	million Baht
- Appellate Court	Total	7	cases	Total cost	8.26	million Baht
- Supreme Court	Total	3	cases	Total cost	4.79	million Baht
Total	Total	330	cases	Total cost	1,043.31	million Baht



7.2. คดีที่องค์กรถูกฟ้องร้องเป็นจำเลย รวม 104 คดี ทุนทรัพย์รวม 2,288.92 ล้านบาท ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาล ดังนี้

- ศาลปกครองกลาง	จำนวน	1	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	1,556.07	ล้านบาท
- ศาลชั้นต้น	จำนวน	98	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	723.60	ล้านบาท
- ศาลอุทธรณ์	จำนวน	5	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	9.25	ล้านบาท
รวม	จำนวน	104	คดี	จำนวนทุนทรัพย์	2,288.92	ล้านบาท

องค์กรได้ทำสัญญาเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (e-Ticket) กับกลุ่มนิติบุคคล บริษัท ช.ทวี จำกัด (มหาชน) ตามสัญญาเลขที่ ช.15/2560 ลงวันที่ 15 มิถุนายน 2560 เป็นการเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Ticket) และเครื่องเก็บค่าโดยสาร (Cash Box) พร้อมอุปกรณ์ระยะเวลาเช่า 5 ปี วงเงินจำนวน 1,665.00 ล้านบาท ต่อมาองค์กรได้มีหนังสือแจ้งยกเลิกสัญญาเช่า เนื่องจากบริษัทไม่สามารถส่งมอบงานให้เป็นไปตามสัญญาได้

เมื่อวันที่ 4 กันยายน 2562 บริษัท ช.ทวี จำกัด (มหาชน) (ผู้ฟ้องคดี) ได้ยื่นฟ้ององค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ผู้ถูกฟ้องคดี) ต่อศาลปกครองกลาง คดีหมายเลขดำที่ 1998/2562 เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายหรือชดเชยค่าการงาน และค่าเช่าที่ควรได้รับแก่บริษัท เป็นเงินจำนวน 1,556.07 ล้านบาท (ไม่รวมภาษี) พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันฟ้องจนถึงวันชำระแล้วเสร็จ และให้คืนหลักประกันสัญญาพร้อมค่าธรรมเนียมที่จะเกิดจากการคืนหลักประกันสัญญาล่าช้าดังกล่าว เมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2563 อัยการได้ดำเนินการแก้ต่างและฟ้องแย้งแทนองค์กร ตามคำให้การผู้ถูกฟ้อง คดีหมายเลขดำที่ 1998/2562 โดยองค์กรให้การปฏิเสธคำฟ้องของผู้ฟ้องคดีทั้งสิ้น

8. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

ในงวดบัญชีนี้องค์กรจ่ายสมทบเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ จำนวน 172.18 ล้านบาท แสดงรวมไว้ในรายการสวัสดิการพนักงาน เงินกองทุนและเงินบำเหน็จพนักงาน ประกอบด้วย ต้นทุนในการเดินรถ จำนวน 127.95 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในการบริหาร จำนวน 44.23 ล้านบาท สำหรับสมาชิกที่มีอายุงานไม่เกิน 20 ปี ในอัตราร้อยละ 9 และอายุงานเกิน 20 ปีขึ้นไป ในอัตราร้อยละ 10 ของค่าจ้างต่อเดือน

องค์กรได้แต่งตั้ง ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) เพื่อดำเนินการบริหารงานกองทุน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2564

9. การดำเนินงานตามแผนฟื้นฟู

แผนฟื้นฟูกิจการองค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับปรับปรุง) พฤษภาคม 2562 ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2562 ได้เห็นชอบในหลักการของแผนฟื้นฟูกิจการองค์กร สำหรับการดำเนินการตามกลยุทธ์และแนวทางต่าง ๆ ภายใต้แผนฟื้นฟูกิจการองค์กร โดยองค์กรได้จัดทำแผนฟื้นฟูกิจการองค์กร เพื่อให้องค์กรสามารถพึ่งพาตนเองได้ ลดภาระภาครัฐ ซึ่งมี 4 กลยุทธ์ ดังนี้

1. จัดหารถโดยสารใหม่

- จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV)
- การปรับปรุงสภาพรถโดยสาร NGV
- จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า พร้อมสถานีอัดประจุไฟฟ้า
- จัดหารถโดยสารไฮบริด และ NGV



7.2. There are total 104 cases in which Bangkok Mass Transit Authority is defendant with the total proceeding cost of 2,288.92 million baht. These cases are under inquest in courts As follows.

- Central administrative court	Total	1	cases	Total cost	1,556.07	million Baht
- Civil Court	Total	98	cases	Total cost	723.60	million Baht
- Appellate Court	Total	5	cases	Total cost	9.25	million Baht
Total	Total	104	cases	Total cost	2,288.92	million Baht

The organization had signed the rental contract for e-Ticket system with the juristic persons, Cho Thavee Public Company Limited, contract No. Cho 15/2560 dated 15 June 2017. It was the rental of e-Ticket system and cash box for 5 years, total credit was 1,665.00 million baht. Later, BMTA issued the letter to terminate the rental contract because the company was unable to handover the work as stated on the contract.

On 4 September 2019, Cho Thavee Public Company Limited (Prosecutor) filed BMTA (accused) to Administrative Court, the undecided case No. 1998/2562 to claim for the damages or compensation for tasks and designed rental to the company for 1,556.07 million baht (not including tax) with the interest 7.5% per year from the following day of the prosecution day until the final day of final payment, and to return the collateral and related fees from the delay return. On 21 February 2020, the state attorney held a brief and counterclaimed on behalf of BMTA based on the testimony of the accused of the undecided case No. 1998/2562. BMTA refused the prosecution of the prosecutor.

8. Provident Fund

The organization paid the contribution to the Provident Fund 172.18 million baht in this period, which shown in the list of employee welfare, funds and pension; it included cost of operation 127.95 million baht and administrative expenses 44.23 million baht. The contribution from BMTA is 9% for the employees whose the service year was less than 20 years and 10% of the monthly wage for those with more than 20 years of service.

The organization has appointed The Siam Commercial Bank Public Co., Ltd. to operate and manage the fund from 1 January 2019 to 31 December 2021.

9. Rehabilitation plan operation

BMTA rehabilitation plan (Revision) May 2019, according to the resolution of the cabinet on 25 June 2019 agreed with the principles of the rehabilitation plan to follow the strategies and guidelines under the plan. BMTA set the rehabilitation plan for the resilience and to reduce the burden of government sector. The 4 strategies are:

1. New buses procurement
 - NGV air conditioned buses
 - NGV bus maintenance
 - Electric buses and EV charging station
 - Hybrid and NGV buses

2. การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้

- การติดตั้งและใช้งานในระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์บนรถโดยสาร (e-Ticket)
- การติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS)
- ระบบบริหารงานหลักองค์การ (ERP)

3. การลดค่าใช้จ่ายด้านพนักงาน

- ปรับโครงสร้างองค์กรให้มีขนาดกะทัดรัด (LEAN)
- การเกษียณอายุก่อนกำหนด (Early Retirement)
- ปรับเปลี่ยนหน้าที่พนักงานให้มีความเหมาะสม
- การจ้างพนักงานใหม่ โดยเฉพาะพนักงานที่มีความรู้ทางระบบเทคโนโลยีดิจิทัล

4. ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษารถโดยสาร และค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิง

5. เพิ่มรายได้

- การเพิ่มอัตราค่าโดยสาร
- ขอรับการสนับสนุนการให้บริการสาธารณะ (PSO)
- การจัดเก็บค่าตอบแทนค่าจ้างของรถเอกชนร่วมบริการ
- พัฒนาพื้นที่เชิงธุรกิจ
- การบริหารหนี้สิน

ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 264/2562 ลงวันที่ 3 กันยายน 2562 เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อกำหนดแนวทางการปรับปรุงแผนฟื้นฟูกิจการ องค์การ โดยองค์การได้ดำเนินการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการองค์การ (ฉบับปรับปรุงใหม่) เรียบร้อยแล้ว และคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การพิจารณาให้ความเห็นชอบและเสนอกระทรวงคมนาคมแล้ว เพื่อพิจารณาในขั้นตอนต่อไป

10. การดำเนินงานต่อเนื่องและการบริหารสภาพคล่อง

ในปี 2562 องค์การได้จัดหาเงินทุนจากเงินกู้ยืมระยะสั้นและระยะยาว เพื่อใช้ในการดำเนินงานและบริหารสภาพคล่อง ดังนี้

1. การจัดหาเงินกู้ระยะสั้นจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 2 สัญญา เป็นเงิน 5,641.59 ล้านบาท เบิกเงินกู้ครบถ้วนแล้วทั้งจำนวน และเบิกเงินกู้จากสัญญาเงินกู้ยืมของปีก่อน จำนวน 1 สัญญา เป็นเงิน 2,511.97 ล้านบาท รวมเบิกเงินกู้ระยะสั้น จำนวน 8,153.56 ล้านบาท (ตามหมายเหตุข้อ 5.14)

2. การจัดหาเงินกู้ระยะยาวจากสถาบันการเงินในประเทศ จำนวน 6 สัญญา วงเงิน 19,522.77 ล้านบาท เบิกเงินกู้แล้วจำนวน 19,172.53 ล้านบาท และเบิกเงินกู้จากสัญญาเงินกู้ยืมของปีก่อน จำนวน 2 สัญญา เป็นเงิน 983.92 ล้านบาท รวมเบิกเงินกู้ระยะยาว จำนวน 20,156.45 ล้านบาท (ตามหมายเหตุข้อ 5.16 และ 5.16.1)

องค์การได้ประเมินความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาให้เกิดเสถียรภาพองค์การในการปฏิบัติงาน และผลขาดทุนลดลงอย่างต่อเนื่อง และมีแผนการดำเนินการกำหนดการกู้เงิน การชำระหนี้เงินกู้ และหาแหล่งเงินทุน โดยมีแผนการกู้เงินปี 2563 ดังนี้

1. เงินกู้เพื่อการลงทุน ประกอบด้วย

- 1.1. จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า
- 1.2. ก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า จำนวน 1 สถานี



2. Application of technologies

- e-Ticker system installation and application
- GPS installation
- Enterprise Resource Planning (ERP)

3. Reduction of cost of employee

- Organizational structure adjustment (LEAN)
- Early retirement)
- Job rotation
- New hire, especially the employee who has knowledge about digital technology

4. Minimizing bus maintenance expense and cost of fuel

5. Revenue increasing

- Increase fare rate
- Request for Public Service Obligation (PSO)
- Collection of overdue payment of the affiliated bus
- Develop business space
- Debt management

According to the order of Ministry of Transport No. 264/2562 dated 3 September 2019 regarding The Appointment of Committee to Set the Guidelines for Rehabilitation Plan. BMTA has completed the rehabilitation plan (Revision) and Organizational Management Committee agreed and proposed the plan to Ministry of Transport for further consideration.

10. Continuing operations and liquidity management

In 2019, BMTA raised the fund from the short-term and long-term loan to spend for the operations and liquidity management as the following details.

1. Acquisition of short-term loan from the domestic financial institution, 2 contracts with total amount at 5,641.59 million baht and the whole amount was withdrawn. The amount from one previous loan agreement was withdrawn for 2,511.97 million baht. Total withdrawal from the short-term loan was 8,153.56 million baht (as in 5.14).

2. Acquisition of long-term loan from the domestic financial institution, 6 contracts with total amount at 19,522.77 million baht and 19,172.53 million baht was already withdrawn. The amount from two previous loan agreements was withdrawn for 983.92 million baht. Total withdrawal from the long-term loan was 20,156.45 million baht (as in 5.16 and 5.16.1).

The organization assessed the continuing operation ability to develop the stability of organization and minimize the loss continuously. Moreover, loan and loan payment, and capital sources planning was set. Loan planning for 2020 is as follows.

1. Loan for investment, includes

- 1.1. Electric buses procurement
- 1.2. EV charging station construction^o 1 station



2. เงินกู้เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียน ประกอบด้วย

2.1. ค่าเชื้อเพลิง

2.2. ค่าเหมาซ่อม

3.3. เสริมสภาพคล่องทางการเงิน

3. เงินกู้เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ ประกอบด้วย

3.1. เพื่อชำระหนี้เงินกู้พันธบัตรถึงกำหนด จำนวน 6 วงเงิน

3.2. เพื่อชำระหนี้เงินกู้ธนาคารถึงกำหนด จำนวน 7 วงเงิน

เป็นแหล่งเงินกู้ภายในประเทศ ทั้งภาครัฐและเอกชน ซึ่งมีสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะเป็นผู้กำหนดวิธีการ เงื่อนไข และหาแหล่งเงินกู้ โดยกระทรวงการคลังเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ การชำระหนี้เงินกู้จะชำระตามวันที่ครบกำหนดชำระ

จากการดำเนินการดังกล่าวข้างต้นรวมถึงการจัดทำประมาณการกระแสเงินสดปี 2563 ภายใต้เงื่อนไขที่ใช้ความระมัดระวัง พบว่าองค์กรยังมีเงินสดสำรองในมือคงเหลือ (Cash On Hand) อยู่ในระดับที่เพียงพอ และสามารถดำเนินการตามหลักการดำเนินงานต่อเนื่องตามปกติ หากไม่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยภายนอกที่องค์กรไม่สามารถควบคุมได้

ณ วันที่ 30 กันยายน 2562 องค์กรมีผลขาดทุนสะสมเกินส่วนของทุน จำนวน 112,671.79 ล้านบาท หนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียน จำนวน 18,086.00 ล้านบาท และมีกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานติดลบ โดยองค์กรยังคงได้รับความช่วยเหลือด้านการเงินจากรัฐบาล ดังนั้น องค์กรยังคงสามารถดำเนินงานต่อเนื่องต่อไปได้

11. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

องค์กรทำสัญญาเงินกู้และออกจำหน่ายพันธบัตรเพื่อเสริมสภาพคล่องทางการเงินประจำปีงบประมาณ 2563 ภายใต้แผนการบริหารหนี้สาธารณะประจำปี 2563 แบ่งเป็นสัญญาเงินกู้และพันธบัตร ดังนี้

11.1. องค์กรทำสัญญาเงินกู้ วงเงินจำนวน 17,150.54 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้

11.1.1. สัญญาเงินกู้จากธนาคารกรุงไทย สัญญาเลขที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2562 จำนวน 4,209.50 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 3 ปี นับตั้งแต่วันที่ 31 ตุลาคม 2562 เบิกเงินกู้แล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2563 จำนวน 2,520.00 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจะทยอยเบิกให้เสร็จสิ้นภายใน 6 เดือน

11.1.2. สัญญาเงินกู้จากธนาคารออมสิน สัญญาเลขที่ 4/2562 เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2562 จำนวน 5,000.00 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม 2562 ถึงวันที่ 2 มิถุนายน 2563 เบิกเงินกู้ครบถ้วนแล้วทั้งจำนวนเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2562

11.1.3. สัญญาเงินกู้จากธนาคารกรุงไทย สัญญาเลขที่ 5/2562 เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2562 จำนวน 1,512.65 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 6 เดือน นับตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม 2562 ถึงวันที่ 2 มิถุนายน 2563 เบิกเงินกู้แล้วเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2562 จำนวน 1,112.65 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจะทยอยเบิกให้เสร็จสิ้นภายใน 6 เดือน

11.1.4. สัญญาเงินกู้จากธนาคารกรุงไทย สัญญาเลขที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2563 จำนวน 6,428.39 ล้านบาท กำหนดชำระคืนภายใน 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2563 เบิกเงินกู้แล้วเมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2563 จำนวน 481.44 ล้านบาท ส่วนที่เหลือจะทยอยเบิกให้เสร็จสิ้นภายใน 8 เดือน



2. Loan for revolving fund, includes
 - 2.1. Cost of fuel
 - 2.2. Cost of repairing Strengthening liquidity
3. Loan for debt structure adjustment, includes
 - 3.1. For maturity bond payment - 6 financial amount
 - 3.2. For bank loan payment - 7 financial amount

Loan sources were domestic sources, both government and private sector. The Public Debt Management Office determines the method, conditions, and loan sources while Ministry of Finance is a surety. Payment will be paid on the due date.

From the above operation and cash flow projection for 2020 under the deliberate conditions, BMTA has sufficient cash on hand and is able to operate the continuing operations if there is no impact of external uncontrolled factors.

As of 30 September 2019, accumulated loss that exceeded capital of BMTA was 112,671.79 million baht. Current liabilities was higher than current assets 18,086.00 million baht and cash flow from the operations was in deficit. Therefore, BMTA is able to perform the continuing operations.

11. Subsequent Event

The organization signed loan agreement and issued bonds to strengthen liquidity for the fiscal year 2020 under the public debt management plan 2020. Details of loan agreement and bonds are as follows.

11.1. Loan agreement of 17,150.54 million baht as the following details.

11.1.1. Loan agreement for 4,209.50 million baht with Krung Thai Bank, contract no. 4/2562 on 28 October 2019. Payment due within 3 years from 31 October 2019. 2,520.00 million baht was withdrawn on 5 March 2020 and the remaining amount will be withdrawn gradually within 6 months.

11.1.2. Loan agreement for 5,000.00 million baht with Government Savings Bank, contract no. 4/2562 on 11 November 2019. Payment due within 6 years from 2 December 2019 to 2 June 2020. The whole amount was withdrawn on 4 December 2019.

11.1.3. Loan agreement for 1,512.65 million baht with Krung Thai Bank, contract no. 5/2562 on 14 November 2019. Payment due within 6 years from 2 December 2019 to 2 June 2020. 1,112.65 million baht was withdrawn on 16 December 2019 and the remaining amount will be withdrawn gradually within 6 months.

11.1.4. Loan agreement for 6,428.39 million baht with Krung Thai Bank, contract no. 1/2563 on 12 March 2020. Payment due within 2 years from 26 March 2020. 481.44 million baht was withdrawn on 26 March 2020 and the remaining amount will be withdrawn gradually within 8 months.



11.2. องค์การออกจำหน่ายพันธบัตรองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2563 วงเงินจำนวน 9,500.00 ล้านบาท รายละเอียด ดังนี้

11.2.1. องค์การออกจำหน่ายพันธบัตรองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2563 ครั้งที่ 1 ให้แก่สถาบันการเงิน นิติบุคคล และบุคคลธรรมดา โดยแต่งตั้งธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการจัดจำหน่ายและประกันการจำหน่าย จำนวน 4,700.00 ล้านบาท เมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2562 มีกำหนดไถ่ถอน 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ 2 ธันวาคม 2562 (วันออกพันธบัตร)

11.2.2. องค์การออกจำหน่ายพันธบัตรองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2563 ครั้งที่ 2 ให้แก่สถาบันการเงิน นิติบุคคล และบุคคลธรรมดา โดยแต่งตั้งธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้จัดการจัดจำหน่ายและประกันการจำหน่าย จำนวน 4,800.00 ล้านบาท เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2563 มีกำหนดไถ่ถอน 5 ปี นับตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2563 (วันออกพันธบัตร)

11.3. ตามสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 2019 (Covid-19) ได้แพร่ระบาดอย่างต่อเนื่อง ในประเทศไทยและต่างประเทศ ทำให้รัฐบาลต้องประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน พ.ศ. 2548 เพื่อออกมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสดังกล่าว โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม 2563 เป็นต้นไป รวมถึงประกาศห้ามหรือเตือนประชาชนให้งดการเดินทางไปยังประเทศที่มีการแพร่ระบาด และหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีความเสี่ยงภายในประเทศ ซึ่งสถานการณ์ที่เกิดขึ้นอยู่เหนือการควบคุมขององค์การ เป็นเหตุให้องค์การต้องปรับลดจำนวนเที่ยววิ่งรถโดยสารให้บริการในแต่ละวันลงเพื่อให้สอดคล้องกับจำนวนผู้ใช้บริการที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้รายได้จากการเดินรถขององค์การลดลง อย่างไรก็ตาม องค์การได้เฝ้าติดตามอย่างใกล้ชิด เพื่อรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าว

12. การอนุมัติงบประมาณ

งบการเงินนี้ได้รับการอนุมัติให้ออกงบการเงินจากคณะกรรมการบริหารกิจการองค์การ เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2563



11.2. BMTA issued the bonds B.E. 2563, the financial amount was 9,500.00 million baht as the following details.

11.2.1. BMTA issued the bonds for the first time on 28 November 2019 to the financial institution, juristic persons and individual. Bangkok Bank Public Company Limited was appointed to sell and insure the sell; the value was 4,700.00 million baht. Maturity date was 10 years from 2 December 2019 (issue date).

11.2.2. BMTA issued the bonds for the second time on 23 March 2020 to the financial institution, juristic persons and individual. Bangkok Bank Public Company Limited was appointed to sell and insure the sell; the value was 4,800.00 million baht. Maturity date was 5 years from 26 March 2020 (issue date).

11.3. According to the epidemic of COVID-19 in Thailand and worldwide countries, the government announced the Emergency Decree on Government Administration in Emergency Situations B.E. 2548 to set the measures to control the spread of COVID-19, which was effective since 26 March 2020, as well as the prohibition of travelling to the countries with epidemic situation and the risky area in Thailand. The situation is beyond BMTA control so it is necessary to reduce the number of service bus daily to be consistent with the decreasing number of users. Consequently, the income of BMTA decreases. However, BMTA is closely monitoring the circumstance to be well prepared to handle the situation.

12. Approval of Financial Statements

This financial statements have been approved for issue by Organizational Management Committee on 27 March 2020.



สถานที่ตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Location of Bangkok Mass Transit Authority

เขต/ สำนักงาน Zone/ Office	สถานที่ตั้ง Location	โทรศัพท์ Telephone	เขต/สำนักงาน Zone/Office			
สำนักงานใหญ่ Head Office	131 ถ.วัฒธรรม ห้วยขวาง กทม. 10310 131 Watthanatham Rd., Huai Khwang Bangkok 10310	0 2246 0339 0 2246 0741-4	กปด. Bus Oper.	คูเก็บรถ Garage	จำนวนรถ No. of bus	เส้นทางเดินรถ 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 3078	1 2 2 3	บางเขน / Bangkhen รังสิต / Rangsit ธรรมศาสตร์/ Thammasat รังสิต / Rangsit	129 71 79 128 407	A1,A2,95,107,129,543,543n 29, 95ก,185,520,555 A3,A4,39,510 34,59,503,522 20 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 2 Bus Operation Zone 2	8/ 192-198 ซ.สวนสยาม 9 ถ.สวนสยาม แขวงคีนนยาว เขตคีนนยาว กทม. 10230 8/ 192-198 Soi Suan Siam 9 Suan Siam Rd. Kannayao District, Bangkok 10230	0 2919 8713 แฟกซ์ 0 2919 8713 0 2517 2181-82 แฟกซ์ 0 2540 7271 0 2919 8952 แฟกซ์ 0 2919 8952 0 2540 3338 แฟกซ์ 0 2540 3329	1 2 3	มีนบุรี / Minburi สวนสยาม / Suan siam สวนสยาม / Suan siam	156 117 115 388	26,96,131,197,501,502,514,519 60,71,517,168 11,22,93,206,525,526 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 แฟกซ์ 0 2316 1680	0 2316 1680 0 2385 9326 0 2389 3033 0 2024 976 0 2316 1693 0 23131686	1 1 2 3 3	ช้างเอราวัณ / Chang Erawan ปู่เจ้าสมิงพราย / Pu chao Saming Phrai ฟาร์มจระเข้ / Crocodile Farm แพรกษา/Prakkasa เมกา บางนา/ Maga Bangna	83 22 130 83 68 386	2,ปอ.2,23,ปอ.23 45 102,142,508,511,536 25,ปอ.25,145,ปอ.145 23ก,145,207,S1 15 เส้นทาง / routes



สถานที่ตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
Location of Bangkok Mass Transit Authority

เขตการเดินรถที่ 4 Bus Operation Zone 4	148 ถ.สุนทรโกษา แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กทม. 10110 148 Sunthon Kosa Rd., Khlontoei, Khlontoei District, Bangkok 10110	0 2249 3638				
		0 2249 4025	1	คลองเตย /	161	4,13,47,72,136,195,205
		แฟกซ์ 0 2249 4033		Khlontoei		
		0 2294 4246	2	สาธุประดิษฐ์ /	121	1,62,67,77,180
		แฟกซ์ 0 2294 4248		Sathupradit		
		0 2247 6497	3	พระราม 9 / Rama 9	68	12,137,179
		แฟกซ์ 0 2247 6497		รวม (คัน) / Total (buses)	350	15 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 5 Bus Operation Zone 5	66/19 ม.4 ซ.94 ถ.พระราม 2 แขวงแสมดำ เขตบางขุนเทียน กทม. 10150 66/19 Villag 4, Rama 2 Rd., Soi 94 Samae Dam Bangkhunthean District, Bangkok 10150	0 2896 2343				
		แฟกซ์ 0 2896 2344		พระประแดง /		
		0 2463 5862	1	Phrapradaeng	129	20, 21,37,82,ปอ.138
		0 2496 1977	2	กัลปพฤกษ์ / kalhapuk	75	15,75,88,111,720
		0 2451 4130	3	แสมดำ / Samae Dam	179	68,76,105,ปอ.140,ปอ.141
				รวม (คัน) / Total (buses)	383	14 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 6 Bus Operation Zone 6	84 ถ.บรมราชชนนี แขวงศาลาธรรม สพน์ เขตทวีวัฒนา กทม. 10170 84 Borommaratchachonnani Rd, Salathumsop,Thaveewattna, Bangkok 10170	0 2454 7194				
		แฟกซ์ 0 2454 7194		ไร่ขิง / Rai King	119	80ก, ปอ.80, 84, ปอ.84, 91ก, 189, 556
		0 3438 8998	1			
		0 2413 0655	2	บรมราชชนนี Borommaratchachonnani	126	42, 84ก, ปอ.79, 101, 509
		0 2413 1164	3	บรมราชชนนี Borommaratchachonnani	130	7, 7ก, ปอ.91, 165, 515, 710, 91ก, ปอ.198
				รวม (คัน) / Total (buses)	375	18 เส้นทาง / routes

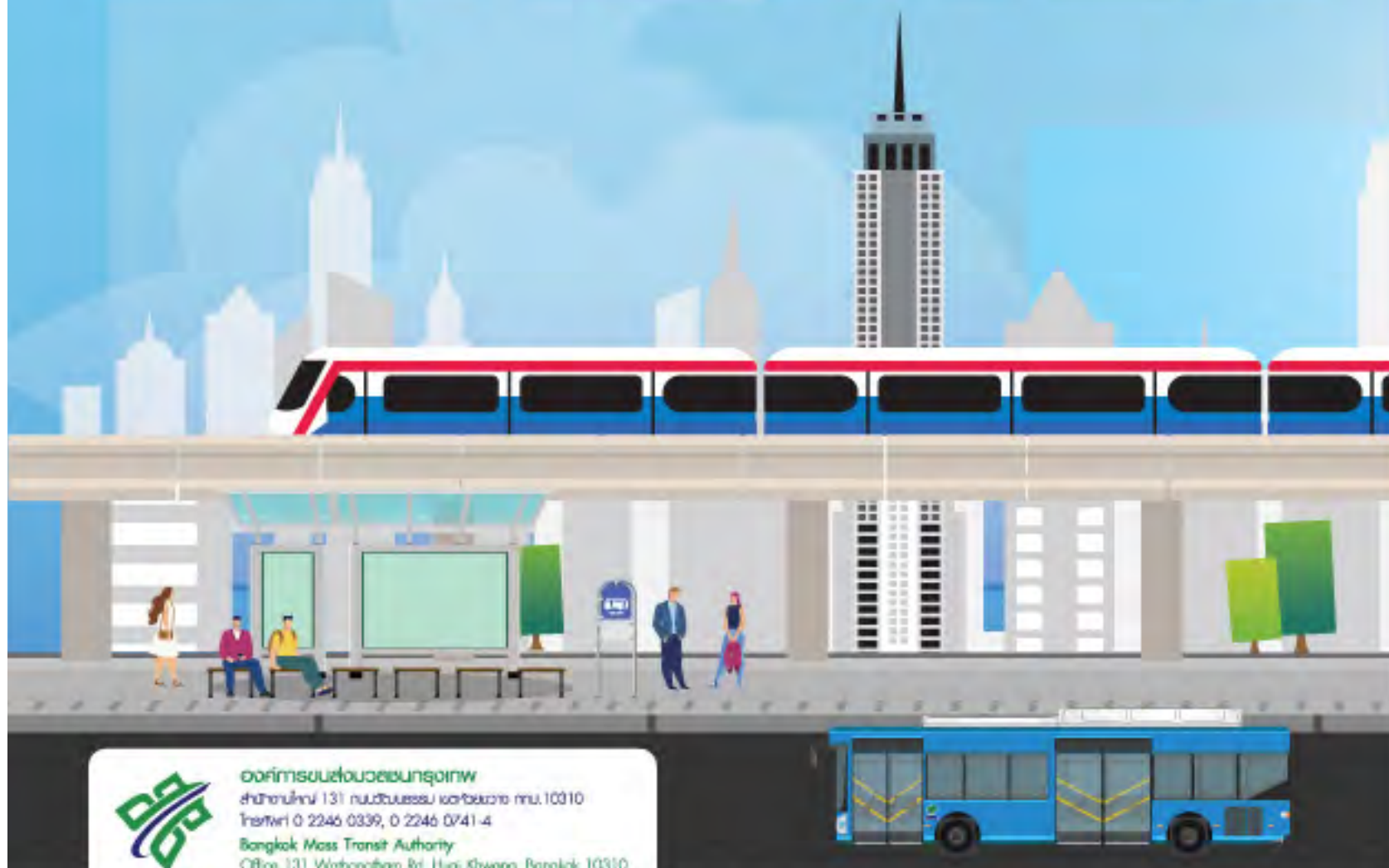


สถานที่ตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

Location of Bangkok Mass Transit Authority

เขตการเดินรถที่ 7 Bus Operation Zone 7	85 / 3 ม.4 ถ.บางกรวย-ไทรน้อย ต.บางบัวทอง อ.บางบัวทอง จ.นนทบุรี 11000 85 / 3 Villag 3, Bang Kruai Sai Noi Rd., Bang Bua Thong Nonthaburi 11000	0 2194 4736-37				
		0 2194 4736-37	1	เทศบาลบางบัวทอง / Bang Bua Thomg Municipal Garage	88	18, 32, 166, 751
		0 2194 4732				
		0 2443 0737	1	บัวทองเคหะ / Buathongkaha	66	134, 516
		0 2147 1457	2	นครินทร์ / Nakhon In	75	50, 63, 114
			3	ไทรน้อย/Chainoi	147	53, 65, 66, 70, 97, 203, 505
				รวม (คัน) / Total (buses)	376	16 เส้นทาง / routes
เขตการเดินรถที่ 8 Bus Operation Zone 8	8 / 185-191 สวนสยาม 9 ถ.สวนสยาม คั่นยาว กทม. 10230 8 / 185-191 Suan Siam 9, Suan Siam Rd., Kannayao District, Bangkok 10230	0 2919 8949				
		แฟกซ์ 0 2919 8948	1	กำแพงเพชร / Gampaengpet	56	24,49,204
		-				
		-	2	หมอชิต 2 / Mochit 2	55	3,16,36
		0 2509 1803-4	3	รามอินทรา / Ram Inthra	120	54,73,117,156
		0 2540 4947		สวนสยาม / Suan Siam	109	36 ก, 73 ก, 178, 191
				รวม (คัน) / Total (buses)	340	14 เส้นทาง / routes
ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ Private Joint Bus Operation Deapnment 131 ถ.วัฒนธรรม ห้วยขวาง กทม. 10320 131 Watthanatham Rd., Huai Khwang Bangkok 10320		ฝร. 0 2246 2800 Dept. 0 2246 2800 กรร.1 0 2248 8465 Div.1 0 2248 8465 กรร.2 0 2248 8466 Div.2 0 2248 8466 กรร.3 0 2248 8897 Div.3 0 2248 8897 กรร.4 0 2248 8467 Div.4 0 2248 8467	ดูแลความรับผิดชอบรถร่วมขนาดใหญ่ Responsible for joint big bus ดูแลความรับผิดชอบรถมินิบัส Responsible for minibus ดูแลความรับผิดชอบรถตู้ปรับอากาศ Responsible for air conditioned van ดูแลความรับผิดชอบรถร่วมซอย (หมวด 4) Responsible for shuttie in soi (category 4)			





องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
 สำนักงาน 131 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงจตุจักร กรุงเทพฯ 10310
 โทร 0 2246 0339, 0 2246 0741-4
Bangkok Mass Transit Authority
 Office 131 Wiphawadee Rd. Huai Khwang, Bangkok 10310
 Tel 0 2246 0339, 0 2246 0741-4
www.bmta.co.th
 Call Center 1348

